

**Surveillance du système  
canadien de manutention  
et de transport du grain**

**Rapport annuel**  

---

**Campagne agricole  
2005 à 2006**

**1** **Rapport  
sommaire**



Government  
of Canada

Gouvernement  
du Canada





# AVANT-PROPOS

---

Le rapport qui suit rend compte en détail du rendement du système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada durant la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2006, en particulier les événements, les enjeux et les tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest du Canada l'an dernier. Il s'agit du sixième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG).

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

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
- Série 2 – Relations commerciales
- Série 3 – Efficacité du système
- Série 4 – Fiabilité du service
- Série 5 – Conséquences sur les producteurs

Chaque série fait l'objet d'un examen approfondi, présenté respectivement aux sections 1 à 5. L'analyse repose sur les données recueillies par le Surveillant auprès des divers intervenants de l'industrie, et compare le rendement d'une année à l'autre pour situer cette analyse en contexte. Cela explique que le rendement durant la campagne agricole 2005 à 2006 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne agricole 2004 à 2005.

Le PSG vise également à comparer le rendement récent dans un cadre chronologique élargi. Depuis la campagne agricole 1999 à 2000, définie comme année de référence dans le PSG, le Surveillant a recueilli des données fiables sur le rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur sept campagnes agricoles. Ces données constituent le point de départ du PSG, et représentent une source précieuse de renseignements pour cerner les tendances et les changements importants qui ont marqué le rendement du SMTG durant cette période. Les lecteurs désireux d'étudier plus attentivement les données chronologiques recueillies sont invités à consulter les tableaux détaillés de données présentés à l'Annexe 4.

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

## QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)  
Décembre 2006



# Table des matières

---

<b>Résumé .....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1 : Aperçu de l'industrie .....</b>	<b>10</b>
1.1 Production et approvisionnement [ <i>sous-série de mesures 1A</i> ].....	12
1.2 Trafic ferroviaire [ <i>sous-série de mesures 1B</i> ].....	15
1.3 Infrastructure des silos de collecte [ <i>sous-série de mesures 1C</i> ].....	16
1.4 Infrastructure ferroviaire [ <i>sous-série de mesures 1D</i> ] .....	21
1.5 Infrastructure des silos terminaux [ <i>sous-série de mesures 1E</i> ].....	26
1.6 Observations sommaires .....	28
<b>Section 2 : Relations commerciales.....</b>	<b>30</b>
2.1 Programme d'appels d'offres [ <i>sous-série de mesures 2A</i> ].....	32
2.2 Programme d'attributions de wagons à l'avance [ <i>sous-série de mesures 2B</i> ].....	44
2.3 Relations commerciales – autres événements.....	49
2.4 Observations sommaires .....	59
<b>Section 3 : Efficacité du système .....</b>	<b>64</b>
3.1 Camionnage [ <i>sous-série de mesures 3A</i> ].....	65
3.2 Silos de collecte primaires [ <i>sous-série de mesures 3B</i> ].....	66
3.3 Opérations ferroviaires [ <i>sous-série de mesures 3C</i> ] .....	71
3.4 Rendement des silos terminaux et des ports [ <i>sous-série de mesures 3D</i> ].....	79
3.5 Observations sommaires .....	85
<b>Section 4 : Fiabilité du service .....</b>	<b>88</b>
4.1 Rendement des ports [ <i>sous-série de mesures 4A</i> ] .....	89
4.2 Observations sommaires .....	91
<b>Section 5 : Conséquences sur les producteurs.....</b>	<b>92</b>
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [ <i>sous-série de mesures 5A</i> ] .	94
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits de la CCB (blé et blé dur) .....	98
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois).....	104
5.4 Analyse des bons au comptant.....	109
5.5 Calculatrice du revenu net .....	110
5.6 Sites de chargement et expéditions des producteurs [ <i>sous-série de mesures 5B</i> ].....	111
5.7 Observations sommaires .....	112
<b>Annexe 1 : Contexte du programme .....</b>	<b>117</b>
<b>Annexe 2: Calculatrice du revenu net des producteurs.....</b>	<b>119</b>
<b>Annexe 3 : Remerciements .....</b>	<b>121</b>
<b>Annexe 4: Tableaux de Données.....</b>	<b>123</b>



# Résumé

**L**e Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement fédéral a été lancé en 2001 afin de permettre la collecte continue des données, la préparation de mesures détaillées et l'évaluation de la performance du Système canadien de manutention et de transport du grain. Ce rapport est le sixième dans le cadre du PSG et il couvre sept années de données recueillies, entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne agricole 2005 à 2006.

**D**ans le cadre de son mandat, Quorum Corporation remet au gouvernement une série de rapports trimestriels et annuels qui suivent et analysent l'incidence des changements survenus dans la structure du Système de manutention et de transport du grain, l'efficacité du processus d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, les relations commerciales, l'efficacité et la fiabilité du système, son rendement opérationnel à court terme et ses incidences sur les producteurs.



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

## ***Production et volumes***

Avec 56 millions de tonnes de grain, la campagne agricole 2005 à 2006 a signalé un retour à ce qui est considéré comme des niveaux de production « normaux ». Lorsqu'il est combiné aux reports de stock de 10,8 millions de tonnes, l'approvisionnement de grain a affiché une augmentation de 11,2 % par rapport à l'année précédente, soit un record dans le cadre du PSG. Toutefois, ces nouvelles n'ont pas été entièrement bonnes car la qualité de la récolte est restée inférieure à la normale pour la deuxième année consécutive. Bien qu'une grande partie de la Saskatchewan et de l'Alberta ait bénéficié de conditions de croissance favorables, des niveaux excessifs d'humidité au Manitoba ont même empêché un grand nombre d'agriculteurs de planter leurs récoltes. L'arrivée des pluies fortes vers la fin de la saison a finalement réduit la qualité de ce qui avait été une récolte prometteuse.

Le trafic ferroviaire a affiché des volumes importants à 25,3 millions de tonnes, soit un gain de 21,5 % comparé à l'année précédente, ce qui a reflété des transports extraordinairement importants de blé dur, d'orge et de canola vers les postes d'exportation. Le débit des silos terminaux pour les quatre ports de l'Ouest a augmenté à un taux similaire, avec une hausse de 25 % comparé aux 23,7 millions de tonnes de l'année précédente. Vancouver est resté le port dominant pour l'exportation du grain, avec 14,1 millions de tonnes.

## ***Infrastructure***

Des réductions dans le réseau de silos du pays restent l'aspect le plus important de l'évolution du SMTG dans le cadre du PSG. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les 1 004 silos dans 685 emplacements qui existaient en 1999 ont été réduits à 374 silos dans 282 emplacements. La majorité de ces fermetures s'est produite entre 1999 et 2002, avec seulement des réductions comparativement modestes au cours des quatre dernières campagnes agricoles. Malgré la diminution du nombre absolu de silos, la construction et l'expansion des installations de haut débit s'est traduite par une réduction de la capacité d'entreposage de 16,4 % seulement au cours des sept dernières années. En fait, une augmentation de quelque 157 000 tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006 a amené le total pour le système à 5,9 millions de tonnes.

Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et Agricore United (AU) ont institué les réductions les plus importantes en termes de nombres proprement dits et de pourcentage de leur réseau : SWP, 268 ou 87,9 %; et AU, 300 ou 78,1 %.

Comparativement, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi seulement une réduction modeste de routes-milles, en baissant de 3,6 % pendant la durée du PSG, de 19 468 routes-milles à 18 595 routes-milles.

Et bien que 169 routes-milles seulement aient été abandonnés dans la campagne agricole 2005 à 2006, un certain nombre de changements importants se sont produits dans l'appartenance des chemins de fer :

- En décembre 2005, le Fife Lake Railway a été formé à partir d'une section de voie de 60,2 routes-milles qui avait été désignée pour être abandonnée par le CP.
- En janvier 2006, RailAmerica Inc. a vendu ses trois chemins de fer d'intérêt local en Alberta au CN : le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway. Englobant un total de 702,8 routes-milles, ces propriétés ont été effectivement rachetées par le CN pour 26 millions \$.
- En mars 2006, le Southern Manitoba Railway a déposé une demande auprès de la Commission des transports motorisés de la province pour la permission de suspendre ses activités sur les derniers 78,6 routes-milles de son réseau entre Morris et Mariapolis. Cette transaction n'avait pas été menée à terme avant la fin de la campagne agricole 2005 à 2006.

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

La campagne agricole 2005 à 2006 représentait la sixième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) et la troisième année pour laquelle celle-ci s'était engagée à faire transporter une proportion fixe de 40 % du grain qu'elle expédie aux quatre ports de l'Ouest du Canada en appliquant une formule combinée d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. Environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

Dans la campagne agricole 2005 à 2006, un total de 282 appels d'offres a été émis pour l'expédition d'environ 5,3 millions de tonnes de grain. Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 995 offres relatives au mouvement de 7,1 millions de tonnes de grain, environ un tiers de plus que la quantité recherchée. Au total, 342 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,4 millions de tonnes, seulement 46 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 16,2 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, à peine moins que son objectif de 20 %.

Bien que ces résultats aient été influencés par une deuxième année consécutive de qualité inférieure de grain, les tendances plus générales du marché ont aussi joué un rôle pour influencer ces mouvements. En particulier, la réduction de la production d'orge dans les pays d'Europe occidentale et de l'ex-Union soviétique a diminué la concurrence dans l'exportation de l'orge fourragère. Avec la hausse des prix mondiaux qui a suivi, la CCB a été capable d'exploiter une insuffisance temporaire des approvisionnements mondiaux pour exporter environ 1,9 millions de tonnes d'orge fourragère. Étant donné qu'une grande partie de la demande était associée aux marchés asiatiques, la CCB a utilisé initialement le programme d'appels d'offres pour faciliter le mouvement par les ports de la côte ouest. Beaucoup des variations importantes observées d'une année à l'autre, concernant le grain soumissionné ou non soumissionné, étaient attribuables à l'augmentation de volume causée par ces ventes.

La difficulté de garantir des approvisionnements adéquats de grain de qualité supérieure, plus particulièrement au cours du quatrième trimestre se manifeste dans une grande proportion d'appels d'offres qui n'ont pas été adjugés pour la campagne agricole 2005 à 2006. Au total, 2,9 millions de tonnes n'ont pas été livrés, partiellement ou complètement. Ceci représentait 54,7 % du volume global mis en adjudication, soit une légère diminution par rapport au 58,7 % enregistré un an plus tôt.

Le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 2,4 millions de tonnes de grain pendant la campagne agricole 2005 à 2006, soit presque 16 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada. Corrélativement au volume qui s'est déplacé dans le cadre de son programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont ensemble été responsables de moins de 32 % du total des expéditions de la CCB. Ceci est quelque peu inférieur aux 40 % qui avait été visé et légèrement en dessous des 34% réalisé au cours de la campagne agricole 2004 à 2005.

Malgré une augmentation générale des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, ainsi qu'une réduction importante du montant des primes payées pour certains mouvements sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes en commun – ont en fait baissé dans la campagne agricole 2005 à 2006. Il est estimé que les



économies nettes produites par ces activités, qui incluent aussi les rabais de fret et de silo ainsi que les pénalités financières pour non-performance, ont baissé de plus de 12 %, à 23 millions \$ par rapport à 26 millions \$ de l'année précédente.

### **Relations commerciales**

D'autres événements commerciaux ont touché le SMTG au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, y compris :

- Des discussions concernant les 13 000 wagons-trémies appartenant au gouvernement fédéral et leur cession ont continué dans la campagne agricole 2005 à 2006, avec plusieurs alternatives offertes au gouvernement. L'une d'elles en particulier concernait le transfert des droits de propriété à une société sans but lucratif dirigée par les agriculteurs, appelée la Farmer Rail Car Coalition (FRCC), pour une somme nominale. Certains se méfiaient de cette l'approche de la FRCC tandis que d'autres affirmaient que la vente aux enchères des véhicules au plus offrant demeurerait la seule manière équitable d'aborder le problème. Alors que la FRCC avait engagé des négociations préliminaires avec l'ancien gouvernement libéral pour prendre le contrôle du parc, un certain nombre d'intervenants ont recommandé de conserver le statu quo. Après les élections du 23 janvier 2006, le nouveau gouvernement conservateur du pays a choisi de ne pas effectuer ce transfert, en choisissant plutôt de conclure de nouveaux accords d'exploitation avec les deux chemins de fer canadiens de catégorie 1.
- Le Bureau de la concurrence a continué à contester deux transactions concernant les silos terminaux situés sur les quais de Vancouver. La première porte sur une initiative du Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et de la James Richardson International Limited (JRI), visant l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins sur la rive nord de l'inlet Burrard. Cette collaboration vise, en bout de ligne, à accroître l'efficacité opérationnelle des installations en permettant à chaque entreprise de se spécialiser dans la manutention de marchandises spécifiques et d'intégrer leurs capacités de stockage, leurs activités de chargement des navires et les infrastructures ferroviaires qui les supportent. Alors que l'approbation officielle du Bureau de la concurrence était nécessaire, Pacific Gateway Terminal Ltd. a été fondée et a commencé ses activités en juillet 2005 avec le consentement provisoire du Bureau. En novembre 2005, le Bureau a déposé une demande auprès du Tribunal de la concurrence mettant en question la coentreprise, en alléguant que l'augmentation de la concentration du contrôle des silos terminaux de grain à Vancouver conduirait probablement à une diminution importante de la concurrence et une réduction du nombre d'options concurrentielles à la disposition des agriculteurs et d'autres sociétés expédiant le grain au port. Bien que la coentreprise ait continué à fonctionner, les deux sociétés ont convenu de commercialiser leurs services séparément jusqu'à ce que le Tribunal prenne une décision finale.

La deuxième question concerne l'ordonnance émise à Agricore United (AU) par le Bureau en 2001 pour vendre sa participation dans l'ancien silo de United Grain Growers (UGG) sur le rivage Sud de Vancouver, comme condition préalable pour son approbation de la fusion entre Agricore Cooperative Ltd. et UGG. Un projet d'accord entre AU et Terminal One Vancouver Ltd., (consortium représentant cinq silos de grain intérieurs appartenant aux agriculteurs et faisant des affaires en Saskatchewan) a été retardé en 2005 car le consortium n'a pas été capable de recueillir les engagements de volume qui auraient été nécessaires pour rendre l'entreprise économiquement viable avant l'expiration du délai imposé par le Bureau. Menacée de la cession forcée de l'installation, AU a déposé une demande auprès du Tribunal de la concurrence pour obtenir, entre autre, une ordonnance révoquant l'accord initialement conclu entre le Bureau et AU pour la vente de son ancienne installation UGG. À la suite de discussions juridiques considérables entre les parties, le Bureau a annoncé que le silo avait été remis à un administrateur basé à Vancouver, Grant Thornton LLP, pour aliénation selon un processus qui devait durer quatre mois. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, ce bien n'avait pas encore été vendu.

- Au cours du premier semestre de la campagne agricole 2003 à 2004, les tarifs de fret maritime ont beaucoup augmenté, pour atteindre un niveau égal à presque 5,5 fois de ce qu'il était 18 mois auparavant. Depuis lors, ils ont continué à fluctuer, en suivant une tendance qui, selon la plupart, est liée à la demande prédominante, et la demande future estimée, des navires qui serviront le commerce croissant de la Chine dans les matières premières et les produits finis. Une augmentation des tarifs de fret maritime pendant le premier trimestre de la campagne agricole 2005 à 2006, suivie d'une diminution dans le deuxième trimestre et une hausse modérée dans le deuxième semestre, se conforme entièrement à ce point de vue. Bien que le Baltic Dry Index ait enregistré une augmentation

nette d'environ 90 % au cours des douze derniers mois, il reste bien en dessous des valeurs enregistrées dans chacune des deux campagnes agricoles précédentes. Bien que cela suggère que les tarifs de fret maritime soient bien en cours de modération, il est clair qu'ils restent très volatils.

- La CCB a choisi en novembre 2005 d'exercer son option d'acheter 1 660 wagons-trémies qui avaient été précédemment loués. Ce faisant, la CCB a augmenté le parc d'équipements dont elle était propriétaire de 1 850 à 3 510 wagons. Bien que l'achat de la CCB n'ait pas physiquement augmenté le nombre de wagons-trémies de son parc, son plan de révision de l'accord d'exploitation selon lequel elle permettait aux chemins de fer de les utiliser a signalé une divergence importante par rapport à ses pratiques antérieures. De façon générale, la CCB a déclaré qu'elle avait l'intention d'éliminer la pratique en vigueur de fournir ces wagons aux chemins de fer gratuitement tant qu'ils seraient utilisés pour le transport des céréales de l'Ouest du Canada, et de les louer directement aux chemins de fer. Alors que la location des wagons de la CCB aux chemins de fer fournira aux producteurs des avantages financiers supplémentaires à cause du retour vers ceux-ci grâce aux comptes en commun de la CCB, les chemins de fer auront droit à une indemnité pour ces coûts supplémentaires dans le cadre du plafond du revenu. En fait, les ajustements apportés à l'Indice des prix composite afférent au volume pour la prochaine campagne agricole de 2006 à 2007 reflètent ce changement commercial.
- Le CN et le CP ont lancé un certain nombre d'initiatives de coproduction conçues pour fournir une méthode rentable pour améliorer la capacité et la productivité. La dernière campagne agricole a vu ces efforts coopératifs étendus à la région de Vancouver, où un nouvel accord d'acheminement et d'aiguillages a été instauré. Selon cet accord, les trains directs exploités par les deux transporteurs seront autorisés à contourner les gares de triage et à éviter les échanges traditionnels de chemin de fer. Selon ces dispositions, le CN devait assumer la responsabilité principale de la gestion de tous les trains à destination des silos terminaux situés sur le rivage Nord de l'Inlet Burrard et Delta Port, alors que le CP gèrerait tous les trains à destination du rivage Sud.
- L'un des sujets commerciaux dont on a peut-être le plus parlé dans l'industrie céréalière pendant la campagne agricole 2005 à 2006 concernait les biocombustibles et l'impact probable qu'ils auront sur l'approvisionnement et le prix de certaines céréales. Bien que peu de choses soient connues jusqu'à présent, il n'y a aucun doute que la production d'éthanol et de biodiesel aura une influence sur les approvisionnements du maïs, du blé et du canola au Canada. Il n'y a aucun doute non plus qu'il existera aussi un impact sur la logistique et la chaîne d'approvisionnement des céréales, bien que sa sévérité reste à être déterminée.

### ***Efficacité et fiabilité du système***

Le programme de surveillance aborde le SMTG du point de vue du modèle de gestion de la chaîne et du processus d'approvisionnement et examine la rapidité avec laquelle le grain est acheminé dans le système. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, le temps pendant lequel le grain traverse la chaîne d'approvisionnement est tombé à 56,6 jours, soit la valeur la plus basse jamais enregistrée dans le cadre du PSG.

Avec un approvisionnement de grain de 66,8 millions de tonnes, les mouvements potentiels de grain de la campagne agricole 2005 à 2006 ont constitué les mouvements les plus élevés jamais mis à disposition dans le cadre du PSG. En outre, les 23,7 millions de tonnes de grain qui ont traversé les ports de l'Ouest du Canada dans la campagne agricole 2005 à 2006 se sont avérées représenter la deuxième plus grande quantité dans le cadre du PSG, ayant été à peine inférieures de moins de 1,0 % aux 23,9 millions de tonnes qui ont été manutentionnées dans la campagne agricole 2000 à 2001. Même si le volume de grain transporté par l'entremise du SMTG a été supérieur aux quantités transportées un an auparavant, les mouvements ont été fortement influencés par d'autres facteurs, plus particulièrement une deuxième année de moindre qualité.

Cette situation a également eu une influence sur le mélange des grains et des qualités dans certains ports. Pour citer un exemple, les ports de la côte ouest ont manutentionné un volume extraordinairement grand d'orge fourragère, dont une grande partie a été transportée dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB.

Naturellement, l'augmentation de volume a fait monter la demande de capacité de transport, faisant de l'approvisionnement des wagons une préoccupation continue pour de nombreux intervenants du SMTG. Une bonne partie de ces préoccupations provient du fait que les temps de transport en charge des chemins de fer n'ont

pas changé de façon notable pendant la durée du PSG, alors que la pression pour transporter le grain plus rapidement a généralement augmenté du fait de la rationalisation des silos.

D'autres facteurs importants qui ont affecté le rendement et la fiabilité du système incluent :

- Des coûts de camionnage en hausse, qui sont estimés avoir augmenté de 8,6 % de plus à la suite de l'augmentation de 11,3 % de la campagne agricole précédente. L'augmentation du coût du carburant s'est avérée être le facteur clé de ces augmentations récentes.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a augmenté de 10,7 % pour atteindre un record de 6,2 rotations. En plus des effets d'une augmentation du volume d'ensemble, cette meilleure performance a été soutenue par une réduction de 1,2 millions de tonnes dans la capacité d'entreposage des silos au cours des sept dernières campagnes agricoles.
- Le cycle de wagons moyen total est tombé de 7,5 % à 17,3 jours, principalement à cause d'une réduction importante du temps de transport moyen à vide, lequel a baissé de 12,8 % à 8,8 jours.
  - Pour les deux dernières années, il a existé une différence entre les temps de cycle moyens du CN et du CP, le CP ayant le temps le plus bas. Cette dernière campagne agricole a vu un resserrement important de cet écart.
  - Les cycles de wagons de Prince Rupert ont été de loin les plus bas de tous les ports, à 15,6 jours.
- Les rabais incitatifs des chemins de fer, outil utilisé par les chemins de fer pour encourager les sociétés céréalieres à transporter le grain en groupes de wagons plus grands et en trains unitaires, ont augmenté de près de 33 % à une valeur estimée de 89,9 millions \$. Sous l'impulsion d'une augmentation des volumes de grain, le rabais moyen a augmenté de 6,5 % à 4,81 \$ la tonne.
- Après avoir réduit à la hâte leurs tarifs de 4 à 6 % vers la fin de la campagne agricole 2004 à 2005 pour sauvegarder leur conformité au plafond du revenu, les deux chemins de fer ont publié des tarifs remarquablement plus élevés pour la campagne agricole 2005 à 2006. Des augmentations normalement entre 7 et 8 % ont été instaurées. Toutefois, pour la durée totale du PSG, il faut noter que les tarifs de fret de wagon simple dans les couloirs de Thunder Bay et de Vancouver ont augmenté d'environ 6,0 % et 6,6 % respectivement, les tarifs du CN ayant excédé seulement marginalement ceux du CP.
- L'Office des transports du Canada a établi un Plafond de revenu de 790,8 millions \$ et a déterminé que les revenus de grain statutaires pour le CN et le CP s'élevaient à 795,0 millions \$, soit 4,2 millions \$ de plus que le plafond autorisé. Le CN a dépassé son Plafond de revenu de 2,7 millions \$ et le CP, d'une somme quelque peu moindre de 1,5 millions \$. Conformément aux consignes réglementaires, il a été ordonné au CN et au CP de rembourser leurs revenus excédentaires, ainsi qu'une pénalité de 5 %, à la Fondation de recherche des céréales de l'Ouest. Les recettes des chemins de fer moyennes ont augmenté de 8,2 % à 28,00 \$ la tonne.
- Les silos terminaux de l'Ouest du SMTG ont affiché une augmentation de volume de 25 % par rapport à l'année précédente, ainsi qu'un rapport de rotation de la capacité de 8,7. Un total de 780 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne agricole 2005 à 2006, ce qui représentait une hausse de 12,2 % par rapport aux 695 navires ayant mouillé pour chargement l'année précédente. Bien que ce nombre ait été conforme à l'augmentation de débit, le gain comparativement modeste des arrivées de navires souligne le rôle plus important joué par les navires plus gros dans le transport des céréales d'exportation. Cela a particulièrement été le cas pour le transport du grain depuis Prince Rupert, où 85,5 % des 83 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes.

### **Conséquences sur les producteurs**

Le PSG mesure l'impact des changements du SMTG sur les coûts de logistique des producteurs et la contribution nette aux revenus. Les coûts sont recueillis et présentés en utilisant la méthodologie du « seuil d'exportation » du PSG et la contribution nette aux revenus par le calcul du « revenu net » des producteurs. Le PSG utilise le blé CWRS n° 1, le blé dur CWA n° 1, le canola Canada n° 1 et les gros pois jaunes pour suivre les changements de ces valeurs en fonction du temps.

Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, il y a eu un glissement supplémentaire vers le bas du revenu net des producteurs. En fait, le revenu net pour toutes les quatre marchandises mesurées a dégringolé à son point le plus bas dans le cadre du PSG. Ces réductions sont largement dues à la baisse des prix mondiaux des céréales. Les prix mondiaux ont été poussés vers le haut entre 1999 et 2003 à cause des stocks mondiaux de blé en diminution et du potentiel des approvisionnements plus limités causés par des conditions de sécheresse dans plusieurs régions du monde. Lorsque ces conditions se sont corrigées, les prix ont chuté à un niveau qui rappelle celui du milieu des années 1990.

En outre, le seuil d'exportation, indicateur du PSG pour le coût de logistique d'un producteur, a augmenté de façon importante pour le blé et le blé dur au cours des deux dernières campagnes agricoles. Pendant les quatre premières années du PSG, le seuil d'exportation s'était modéré à une augmentation moyenne annuelle de moins de 1 %, bien au-dessous de la normale et des impacts inflationnistes comparatifs tels que l'Indice des prix des produits industriels (1,4 %) et l'Indice des prix d'entrée agricoles pour la production des récoltes de l'Ouest du Canada (36,5 %). Ceci était dû en grande partie à la réduction des coûts de fret qui s'est produite du fait de l'introduction du plafond de revenu de chemin de fer en 2001, ainsi qu'aux avantages financiers reçus sous forme de primes au camionnage et aux économies de transport de la CCB, qui sont reversées aux producteurs grâce aux comptes en commun. Avec l'impact du plafond de revenu en train de s'éroder à cause de l'inflation, et les économies de transport en baisse, les producteurs ont subi des augmentations de leurs coûts de logistique d'ensemble. Dans le cas du blé, cette augmentation s'est élevée à plus de 7 % dans la dernière campagne agricole et à plus de 13 % depuis le début du PSG.

Le seuil d'exportation pour le canola et les gros pois jaunes a baissé au cours de la même période, de 21 % dans le cas du canola et de 3 % dans le cas des gros pois jaunes. Il faut noter que, tandis que les grains de la CCB et autres que ceux de la CCB possèdent les mêmes composantes structurelles de base des coûts, les éléments individuels des grains autres que ceux de la CCB sont moins transparents. Et tandis que certaines de ces composantes possèdent la même base de tarif (c.-à-d. le fret et l'ensilage), les primes au camionnage dépendent de la marchandise, et certaines autres ne sont pas du tout applicables (c.-à-d. les appels d'offres ou les pénalités concernant un grade inférieur, qui concernent les économies de transport de la CCB).

Alors que les avantages financiers d'ensemble ont baissé au cours des trois dernières années à cause de la réduction des économies de transport de la CCB, les primes au camionnage pour le grain de la CCB ont atteint de nouveaux records dans la campagne agricole 2005 à 2006. Une augmentation de près de 24 %, à 4,56 \$ la tonne, pour le blé a conduit à un doublement virtuel de la prime au camionnage pendant le PSG, tandis que celle du blé dur a augmenté de plus de 50 % pendant la même période, à 4,76 \$ la tonne. Dans le cas des grains autres que ceux de la CCB, qui utilisent moins les primes, la tendance a été nettement à la baisse. Du coût moyen de 2,48 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999 à 2000, ces primes pour le canola se sont chiffrées à seulement 0,43 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006. Dans le cas des pois jaunes, la prime au camionnage est restée uniformément inférieure à 1,00 \$ la tonne.

En dépit de la baisse générale du nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs (de 709 en 1999 à 2000 jusqu'à 483 en 2005 à 2006), les expéditions des wagons des producteurs sont à la hausse. Au cours des cinq premières années du PSG, ces expéditions ont pratiquement triplé, passant de 3 441 à 9 399 wagons à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004. Et malgré la baisse de qualité du grain qui a conduit à une réduction de ces expéditions pendant la campagne agricole 2004 à 2005, les chargements de wagon des producteurs ont continué à augmenter, avec des expéditions totales dans la campagne agricole 2005 à 2006 augmentant de 40,7 % à 11 345 wagons pleins, un record pour le PSG. Ceci représente environ 7 % de l'ensemble des mouvements des grains de la CCB à l'Ouest.

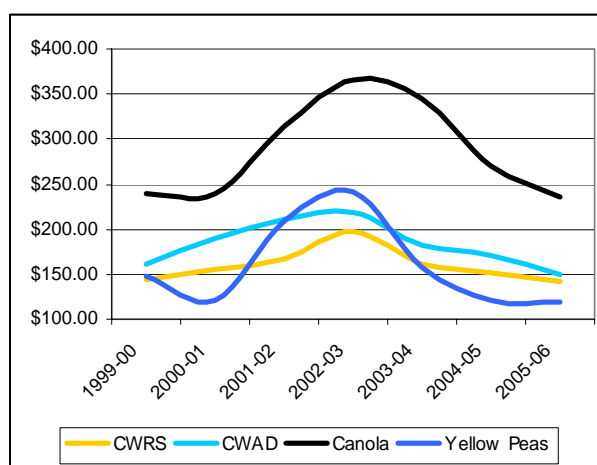


Figure 1 : Revenu net des producteurs des quatre grains (\$ la tonne)

## Considérations

Avec les conditions de sécheresse, les troubles sociaux et la baisse des prix des grains, l'industrie céréalière de l'Ouest du Canada a affronté un certain nombre de défis au cours des sept dernières campagnes agricoles. En même temps, le visage de l'industrie a lui-même changé, parfois de façon importante.

- Le SMTG inclut maintenant moins du tiers des silos qui existaient en 1999, et beaucoup de ceux-ci sont des installations plus vastes à haut débit. Bien que cela ait pu avoir des impacts négatifs sur les communautés où les silos ont été fermés, le rendement du reste du réseau du système s'est amélioré.
- En même temps, un regroupement continu du réseau de silos du pays a eu lieu. En plus des fusions d'entreprises qui ont permis la création de grosses sociétés telles qu'Agricore United en 2001, les silos de diverses autres sociétés céréalières ont aussi changé de main. Par exemple, ConAgra a décidé de vendre la plupart de ses installations de manutention de grain au Canada à Pioneer Grain Company vers la fin de la campagne agricole 2004 à 2005. Les difficultés financières affrontées par un certain nombre de sociétés céréalières indépendantes plus petites ont aussi conduit à leur acquisition ultérieure par de plus grosses sociétés. Au début du PSG, il existait 11 sociétés indépendantes et depuis lors deux ont été rachetées : Terminal 22 par Cargill et Mainline par Parrish and Heimbecker.
- Des initiatives ont aussi été instaurées pour regrouper les opérations des postes portuaires. Le silo terminal « M » d'Agricore United à Thunder Bay a été fermé et sa licence a été révoquée. Saskatchewan Wheat Pool et James Richardson International ont fondé en commun Pacific Gateway Terminal Ltd. pour gérer leurs installations adjacentes du rivage Nord de Vancouver, bien que cette transaction continue à attendre l'approbation du Bureau fédéral de la concurrence.
- Des installations de chargement de wagons de producteurs non licenciées ont pris pied dans le transport du grain de l'Ouest du Canada. Ceci est particulièrement vrai pour le Sud-Ouest de la Saskatchewan, qui possède une grande concentration de ces installations. Des lignes d'intérêt local comme le Great Western Railway ont bénéficié considérablement du trafic occasionné maintenant par ces installations. En quantité égale, les installations de chargement sophistiquées du West Central Road and Rail à Eston et Laporte, Saskatchewan, rivalisent celles de toute société céréalière conventionnelle.
- En 1999, l'industrie ferroviaire d'intérêt local dans l'Ouest du Canada n'avait pas encore atteint son point culminant. Cela se produirait quelques années plus tard à la suite de la création de plusieurs nouvelles sociétés d'intérêt local à cause des embranchements auxquels le CN et le CP avaient renoncé. Après avoir atteint un total de 3 364 routes-milles à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, le réseau contrôlé par ces chemins de fer d'intérêt local est tombé à 2 446 routes-milles seulement. En majeure partie, cette réduction a été précipitée par les baisses de volume de grain, qui est tombé d'un point haut de 2,3 millions de tonnes dans la campagne agricole 2000 à 2001 à 1,7 millions de tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006. Certaines de ces lignes ont été abandonnées et d'autres, telles que celles exploitées par RailAmerica, ont été reprises par leur ancien propriétaire. La détérioration de la situation financière de celles qui restent suggère que des réductions supplémentaires sont probables.
- Bien que les volumes totaux de grain soient revenus à ce qui est considéré comme des niveaux « normaux », il y a eu un changement des types de grains récoltés et transportés par le SMTG. Bien qu'une bonne partie de la variation observée soit due aux uniques conditions associées aux saisons de croissance individuelles, il semble exister un renouveau de concentration sur les récoltes autres que celles de la CCB, en particulier le canola. Dans la campagne agricole 2005 à 2006, les expéditions de canola ont atteint 5,3 millions de tonnes, chiffre record pour le PSG, et ont été responsables pour près de 21 % de toutes les expéditions ferroviaires.
- Finalement, le programme d'appels d'offres de la CCB s'est avéré financièrement avantageux de façon générale pour les producteurs. Instauré dans le cadre des initiatives politiques du gouvernement fédéral en août 2000, son objectif était de fournir au SMTG une orientation plus commerciale. Depuis le début de la campagne agricole 2003 à 2004, un pourcentage fixé à 40 % des transports de grain de la CCB aux quatre ports de l'Ouest du Canada a été réalisé grâce à un programme qui combine les appels d'offres et les attributions de wagons à l'avance, en quantités approximativement égales. Bien que les points de vue de la communauté des intervenants restent largement polarisés en ce qui

concerne ces réformes, elles continuent à être utilisées et sont responsables pour une bonne partie des économies de transport que la CCB reverse aux producteurs grâce à ses comptes en commun.

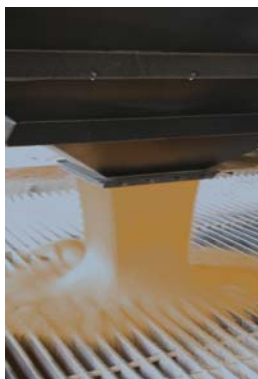
La campagne agricole 2005 à 2006 a reçu sa part de controverses supplémentaires. Les préoccupations des intervenants concernant le service ferroviaire et l'attribution des wagons ont continué à retentir. Malgré la complexité de ces questions, les expéditeurs de grain ainsi que ceux d'autres marchandises semblent avoir trouvé un terrain d'entente dans leur poursuite d'une solution. Les chemins de fer affirment que ces problèmes peuvent être adressés par un mécanisme efficace de résolution des disputes commerciales (CDR); toutefois les expéditeurs avancent fermement leur point de vue selon lequel un changement législatif est nécessaire avant de pouvoir considérer l'approche de la CDR.

Ce rapport n'essaie pas de décrire en détail les différences d'opinion entre les expéditeurs et les chemins de fer, ou la base des réclamations des expéditeurs; il a plutôt choisi de se concentrer sur les faits spécifiques du PSG. Il n'est pas clair que ces questions puissent être résolues dans un avenir proche, mais elles semblent être de la plus haute importance pour un grand nombre de sociétés céréalières au démarrage de la campagne agricole 2006 à 2007.



## Section 1 : Aperçu de l'industrie

L'objectif de la série de mesures Aperçu de l'industrie est de suivre les changements survenus dans la production du grain, dans la structure de l'industrie proprement dite et dans les infrastructures qui constituent le SMTG. Les changements intervenus dans ces domaines peuvent avoir un profond retentissement sur l'efficacité, la rentabilité et la compétitivité du SMTG dans son ensemble. De plus, il peut également y avoir des éléments catalyseurs qui modifient les courants de trafic traditionnels, ainsi que la demande de certains services et de l'utilisation des actifs.



### Points saillants – campagne agricole 2005 à 2006

#### Production et approvisionnement en grain

- La production de grain a augmenté de 4,9 % comparativement à la campagne précédente, à 56,0 millions de tonnes.
  - Le temps pluvieux à la récolte a produit une deuxième année consécutive de récoltes de qualité inférieure.
    - L'approvisionnement en grades de meilleure qualité est demeuré restreint.
  - La production a augmenté de 17,1 % en Saskatchewan et de 5,9 % en Alberta.
    - La production manitobaine a chuté de 35,2 % en raison d'un excès d'humidité au printemps et de conditions de croissance comparativement plus pauvres.
  - Gains de production limités à quelques produits clés.
    - La production de blé a baissé de 0,8 %, à 18,9 millions de tonnes.
    - La production de blé dur a progressé de 19,2 %, à 5,9 millions de tonnes.
    - La production de canola a progressé de 25,6 %, à 9,6 millions de tonnes.
- Les stocks de report ont augmenté de 62,0 %, à 10,8 millions de tonnes.
  - Tous les produits ont connu des gains, sauf la graine de lin.
- L'approvisionnement total en grain a augmenté de 11,2 %, pour atteindre 66,8 millions de tonnes.
  - Le plus grand approvisionnement en grain enregistré depuis le début du PSG.

#### Trafic ferroviaire

- Le volume de grains transportés par chemin de fer s'est accru de 21,5 %, pour s'établir à 25,3 millions de tonnes.
  - A chuté légèrement en dessous du chiffre record du PSG de 26,4 millions de tonnes.
- Les changements apportés à l'ensemble du trafic ferroviaire ont favorisé les ports de la côte ouest.
  - Les volumes de Vancouver ont augmenté de 20,6 %, à 14,1 millions de tonnes.
  - Les volumes de Thunder Bay ont augmenté de 8,2 %, à 6,5 millions de tonnes.
  - Le volume enregistré à Prince Rupert a augmenté de 57,0 % pour atteindre un record du PSG de 4,2 millions de tonnes.
    - La part du trafic est passée de 12,9 % à 16,6 % au cours de la campagne précédente.
  - Les volumes de Churchill ont augmenté de 10,3 %, à 0,4 million de tonnes.

#### Infrastructure des silos de collecte

- Quatrième année consécutive de changements limités dans le réseau de silos.
  - Le nombre de postes de livraison du grain a baissé de 2,5 %, à 275.
  - Le nombre de silos a baissé de 2,9 %, à 374.
- La capacité de stockage des silos a augmenté de 0,4 %, à 5,9 millions de tonnes.
  - Deuxième année consécutive de légères augmentations.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs d'au moins 25 wagons a baissé de 2,3 %, à 250.
  - La part des silos du SMTG a atteint 66,8 %.
  - La part de capacité de stockage du SMTG a augmenté de 89,2 %.

#### Infrastructure ferroviaire

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi une réduction de 0,9 %, à 18 595 route-milles.
  - Le CP a abandonné 168,7 routes-milles d'embranchements tributaires du grain.
    - 141,2 route-milles en Alberta et 27,5 route-milles en Saskatchewan.
- Le CN a mis fin au moratoire qu'il s'était imposé et a annoncé l'abandon prévu de 328,1 route-milles additionnels d'infrastructure en Saskatchewan.
- À la suite de la vente de la subdivision Fife Lake du CP à des intervenants locaux, la compagnie Fife Lake Railway a été établie en décembre 2005.
- RailAmerica Inc. a vendu ses chemins de fer d'intérêt local en Alberta au CN pour la somme de 26 millions \$.
  - S'est retiré complètement de l'Ouest du Canada à la fin juin 2006.
- Le Southern Manitoba Railway a demandé que le reste du réseau soit abandonné.

#### Infrastructure des silos terminaux

- Le nombre de silos terminaux du SMTG, 16, n'a pas changé.
  - La capacité de stockage s'est maintenue à 2,6 millions de tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminaux ont augmenté de 24,8 %, à 271 714 wagons.
  - La part du CP est tombée à 50,0 % depuis les 51,5 % de la campagne précédente.



## Série 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART en %	
			1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006			
<b>Production et approvisionnement [sous-série 1A]</b>								
1A-1	Production agricole (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	53 401,3	56 002,7	4,9 %		▲
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	6 647,5	10 768,0	62,0 %		▲
	Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	60 048,8	66 770,7	11,2 %		▲
<b>Trafic ferroviaire [sous-série 1B]</b>								
1B-1	Volumes de grain transporté par chemin fer (milliers de tonnes) – province d'origine	}	26 441,0	20 832,5	25 304,3	21,5 %		▲
1B-2	Volumes de grain transporté par chemin fer (milliers de tonnes) – produits primaires							
1B-3	Volumes de grain transporté par chemin fer (milliers de tonnes) – analyse détaillée							
<b>Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]</b>								
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		626	282	275	-2,5 %		▼
1C-1	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	5 845,6	5 870,8	0,4 %		–
1C-1	Silos (nombre) – province	}	917	385	374	-2,9 %		▼
1C-2	Silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-3	Silos (nombre) – société céréalière							
1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – province	}	317	256	250	-2,3 %		▼
1C-5	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-7	Ouvertures de silos (nombre) – province	}	43	18	10	-44,4 %		▼
1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-10	Fermetures de silos (nombre) – province	}	130	37	21	-43,2 %		▼
1C-11	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-12	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer		217	94	s.o.	s.o.		–
1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – concentrant 80 % des livraisons							▼
<b>Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]</b>								
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau tributaire du transport du grain		4 876,6	4 390,3	4 221,6	-3,8 %		▼
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau non tributaire du transport du grain		14 513,5	14 373,4	14 373,4	0,0 %		–
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau total		19 390,1	18 763,7	18 595,0	-0,9 %		–
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		8 683,6	5 936,7	7 601,2	28,0 %		▲
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		16 976,0	14 323,1	17 119,2	19,5 %		▲
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau total		25 659,6	20 259,8	24 720,4	22,0 %		▲
1D-3	Infrastructure ferroviaire des compagnies d'intérêt local (routes-milles)		3 043,0	3 088,2	2 445,6	-20,8 %		▼
1D-3	Volumes de grain transportés par compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	1 676,3	1 708,8	1,9 %		▲
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs de catégorie 1		23 569,1	18 583,6	23 011,6	23,8 %		▲
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs de catégories 2 et 3		2 090,5	1 676,3	1 708,8	1,9 %		▲
1D-6	Silos (nombre) – réseau tributaire du transport du grain		371	132	126	-4,5 %		▼
1D-6	Silos (nombre) – réseau non tributaire du transport du grain		513	239	239	-2,1 %		▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		2 475,4	1 659,2	1 613,8	-2,7 %		▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		4 847,6	4 133,4	4 203,9	1,7 %		▲
<b>Infrastructure des silos terminaux [sous-série 1E]</b>								
1E-1	Silos terminaux (nombre)		15	16	16	0,0 %		–
1E-1	Capacité de stockage des silos terminaux (milliers de tonnes)		2 678,6	2 642,6	2 642,6	0,0 %		–
1E-2	Déchargements dans les silos terminaux (nombre) – wagons-trémies couverts		278 255	217 666	271 714	24,8 %		▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2005 à 2006 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

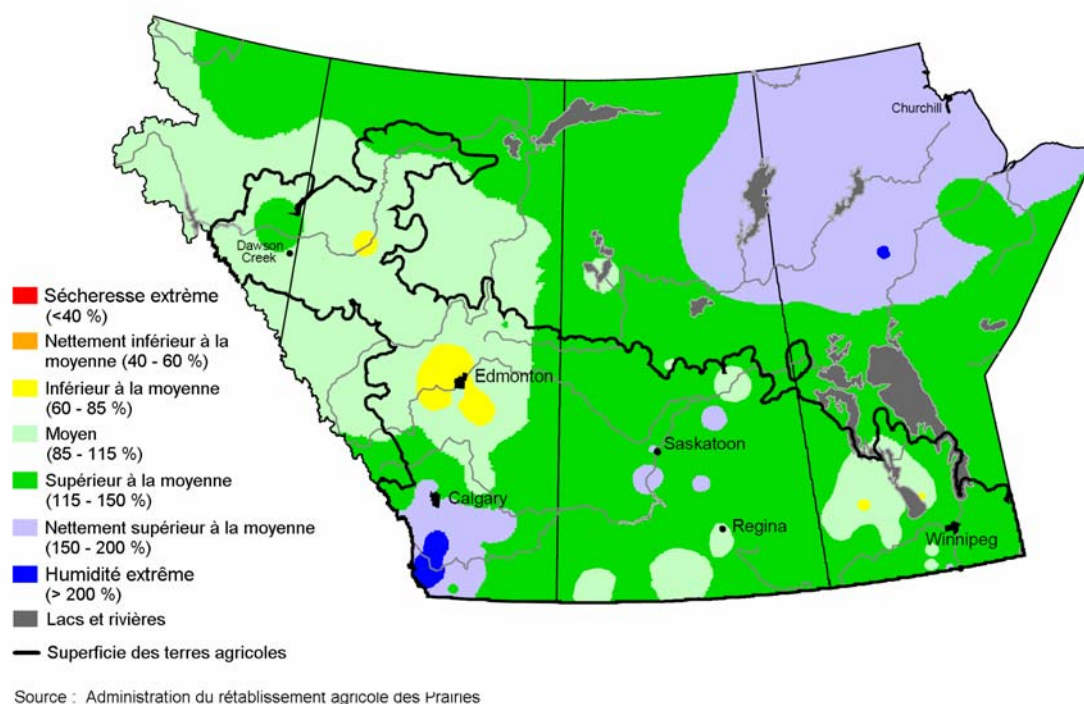
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

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

Bien que la production en grain pour la campagne agricole 2005 à 2006 ait été semblable à ce que beaucoup dans l'industrie qualifieraient de « normale », en comparaison, la qualité de la production a été inférieure à la normale pour la deuxième année consécutive. Bien que la plus grande partie de la Saskatchewan et de l'Alberta aient initialement joui de bonnes conditions de croissance, un excès d'humidité au Manitoba a empêché bien des agriculteurs de même planter. Cependant, l'arrivée de pluies abondantes tard dans la saison de croissance ont finalement eu raison de ce qui s'annonçait comme une bonne récolte. De plus, les producteurs ont du lutter contre les effets de prix des marchandises à la baisse, face aux coûts croissants des facteurs de production.

Une relance de la production en grain dans l'Ouest du Canada ainsi que des stocks de report plus importants ont eu comme conséquence une augmentation importante de l'activité SMTG. Cet état de chose se manifeste de manière générale dans les variations substantielles, d'une campagne à l'autre, des indicateurs du Programme de surveillance du grain (PSG).

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyenne – du 1<sup>er</sup> avril au 31 août 2005



Dans la plupart des zones de l'Ouest du Canada, la précipitation totale de la saison agricole 2005 s'est avérée supérieure à la normale.<sup>1</sup> Bien qu'il y ait eu des zones, en Alberta et en Saskatchewan, ayant eu des conditions particulièrement humides, c'est dans l'est du Manitoba que l'excès des précipitations printanières ont été les plus problématiques et ont fait en sorte que plus d'un million d'acres n'ont pu être ensemencés.

La production céréalière globale dans l'Ouest du Canada s'est élevée à 56,0 millions de tonnes au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. En plus de représenter une augmentation de 4,9 % sur les 53,4 millions de tonnes récoltées un an plus tôt, cela représentait le plus important volume produit dans l'Ouest du Canada

<sup>1</sup> Les comparaisons faites ici sont basées sur des données historiques saisies par l'Administration du rétablissement agricole des Prairies au cours de la trentaine allant de 1961 à 1990.

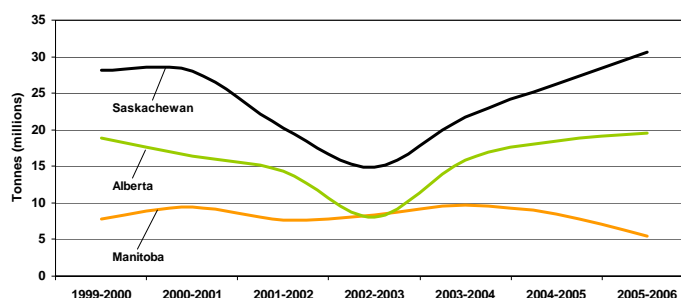
depuis que le PSG a été établi et dépassait le record antérieur du programme de 55,1 millions de tonnes de 1,6 %.<sup>2</sup> En dépit de l'augmentation comparative, le temps de récolte excessivement humide a nui à la production céréalière pour une deuxième année consécutive. Conséquemment, la qualité de grain produit au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 a considérablement baissé, bien que moins qu'au cours de la campagne antérieure. [Voir le tableau 1A-1 à l'Annexe 4.]

### Production provinciale de grain

Bien que les conditions culturales relativement meilleures aient entraîné une production de grain plus élevée en 2005, on constatait des différences notables parmi les provinces. La Saskatchewan et l'Alberta, ont toutes deux connu une troisième hausse consécutive de leur production annuelle. En Saskatchewan, cette hausse s'établissait à 17,1 %, passant de 26,2 millions de tonnes l'année précédente à 30,7 millions de tonnes. De plus, cela a marqué un nouveau record de production pour la province sous le PSG, dépassant celui de 28,1 millions de tonnes, établi au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, de 9,0 %. Qui plus est, la part de la Saskatchewan de la production de l'Ouest du Canada s'est accrue pour la deuxième année consécutive, atteignant un record de 54,8 %, de 49,0 % l'année précédente.<sup>3</sup>

L'Alberta suivait de près, avec une hausse de production d'une année à l'autre de 5,9 %, passant de 18,5 millions de tonnes à 19,6 millions de tonnes. Ceci s'avéra également être un nouveau record pour la province, dépassant facilement le seuil des 18,8 millions de tonnes établi la première année du PSG de 4,0 %. Bien que la Colombie-Britannique ait déclaré une augmentation de 9,4 % de la production, la récolte de la province était la moins importante jamais enregistrée dans le contexte du PSG, ne dépassant pas 0,3 million de tonnes.<sup>4</sup>

**Figure 2 : Production principale de grain – répartition provinciale**



Un excès d'humidité et des conditions culturales moins favorables au Manitoba ont entraîné un recul de 35,2 % de la production pour la campagne agricole 2005 à 2006. La production totale de grain a atteint 5,5 millions de tonnes en comparaison aux 8,5 millions de tonnes l'année antérieure. Cette situation a donné lieu au deuxième déclin consécutif de la production provinciale annuelle, qui a chuté au niveau le plus bas enregistré jusqu'ici en vertu du PSG.

Du aux diverses conditions de croissances dans les différentes provinces, les changements d'une année à l'autre dans la production agricole sont très mitigés. Le grain CCB a totalisé moins de 0,2 million de tonnes de l'accroissement de 2,6 millions de tonnes de la production totale. La production de blé, qui s'élevait au tiers de la récolte totale, est passée de 19,0 millions de tonnes l'année précédente à 18,9 millions de tonnes. Ceci est aggravé par une réduction de 0,6 million de tonnes d'orge, dont la production est tombée à 11,7 millions de tonnes. Seule une augmentation de 1,0 million de tonnes de la récolte de blé dur, qui a atteint un record PSG de 5,9 millions de tonnes, a amorti ces pertes.

Avec une production record de 9,6 millions de tonnes, le canola a compté pour presque la moitié des 19,5 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2005 à 2006. De plus, l'augmentation de la production de canola de 2,0 millions de tonnes compte pour les trois-quarts de l'augmentation totale de 2,4 millions de tonnes. Bien que des diminutions de l'ordre de 7 à 15 % ont été notées pour les pois secs, l'avoine et le seigle, une grande partie de l'augmentation restante vient d'une remarquable

<sup>2</sup> Le record antérieur a été établi au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, le niveau annuel de référence du PSG.

<sup>3</sup> Jusqu'à la campagne agricole 2005 à 2006, la part de la Saskatchewan de la production de grain totale n'avait jamais dépassé le record de la campagne agricole 1999 à 2000 de 51,0 %.

<sup>4</sup> Avec une production annuelle moyenne d'environ 0,3 million de tonnes, la Colombie-Britannique est au dernier rang des provinces productrices de l'Ouest du Canada. Le bilan de 262 700 tonnes pour la campagne agricole 2005 à 2006 est inférieur de 64 900 tonnes au niveau record antérieur de 327 600, établi pour la campagne agricole 2003 à 2004.

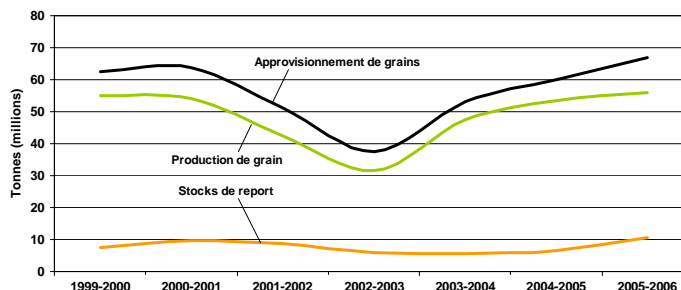
augmentation de graines de lin et d'autres grains hors CCB, qui ont augmenté de 109,3 % et 22,5 % respectivement.<sup>5</sup>

### Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

Bien que la production de grain ait les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement global, le volume de grains stocké depuis la campagne agricole précédente a lui aussi un impact. En fait, ces stocks de report comptent, typiquement, pour environ 14,0 % de l'approvisionnement en grain.<sup>6</sup> Ces stocks changent avec les changements dans la production de grain, bien qu'avec des variations moins marquées. Ils sont également constitués en grande part de grains de la CCB, qui comptent typiquement plus des trois-quarts du total.

La détérioration générale de la production dont on a souvent été témoin dans le PSG a été reflétée par des stocks de report de plus en plus bas qui sont tombés de 9,8 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole 1999 à 2000 à 5,5 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003.<sup>7</sup> Cette tendance a été renversée lorsqu'une relance comparable dans la production de grain de la campagne agricole 2003 à 2004 a entraîné une augmentation des stocks de fin d'année. L'augmentation importante de la production de la campagne agricole 2004 à 2005 a eu un effet correspondant sur les stocks de report à la campagne agricole 2005 à 2006, lesquels ont augmenté de 62,0 % à un record de 10,8 millions de tonnes. Une qualité inférieure de grain a également joué un rôle dans cette accumulation inhabituelle, plusieurs agriculteurs préférant accumuler une part supérieure de leur grain de moindre qualité, dans l'espoir d'être capable de le mêler à une meilleure récolte à l'automne 2005. En s'ajoutant aux 56,0 millions de tonnes de nouvelle production, l'approvisionnement global de grain de la campagne agricole 2005 à 2006 a atteint un niveau record de 66,8 millions de tonnes depuis le début du PSG, une augmentation de 11,2 % par rapport aux 60,0 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. [Voir le tableau 1A-2 à l'Annexe 4.]

**Figure 3 : Approvisionnement de grains de l'Ouest du Canada**



Bien que des augmentations de stocks de report ont été signalées pour certaines provinces et grains, la variation de ces signalements était importante. Sur le plan provincial, les fluctuations allaient d'une réduction de 8,3 % pour la Colombie-Britannique jusqu'à une augmentation de 65,1 % en Saskatchewan. La Saskatchewan et l'Alberta ont contribué pour près de 90 % à l'augmentation nette de 4,1 millions de tonnes des stocks de report, avec des gains de l'ordre de 2,3 millions de tonnes et 1,3 million de tonnes respectivement. Les ajouts aux stocks de grain du CCB s'établirent à un peu plus des deux tiers de l'augmentation totale, l'orge en report grimpant de 1,3 million de tonnes, le blé de 1,1 million de tonnes et le blé dur de 0,4 million de tonnes. Parmi les grains hors CCB, les stocks de canola ont subi le gain le plus important, augmentant de plus de 0,8 million de tonnes. Le gain restant de 0,5 million de tonnes vient d'augmentations des stocks de report en avoine et en pois et de réductions des stocks de report en seigle et graines de lin.

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

<sup>6</sup> Les stocks de report sont les stocks disponibles, à la ferme ou dans les silos primaires, à la conclusion d'une campagne agricole (soit au 31 juillet). À ce titre, ils sont également réputés constituer les stocks disponibles au début de la nouvelle campagne agricole (soit le 1<sup>er</sup> août). Les stocks de report mentionnés ici reposent sur les données fournies par Statistiques Canada et par la Commission canadienne des grains.

<sup>7</sup> La meilleure illustration de ce phénomène se trouve dans la mise en parallèle du déclin de 42,8 % de la production de grain et de la réduction de 43,9 % des stocks de report dans les quatre premières années du PSG.

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

Les volumes de grain réglementés acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada ont connu une hausse substantielle pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Le volume global a augmenté de 21,5 %, passant de 20,8 millions de tonnes l'année précédente à 25,3 millions de tonnes.<sup>8</sup> Cette augmentation a cependant été bien au-dessus du gain de 11,2 % dans l'approvisionnement en grains noté auparavant. [Voir les tableaux 1B-1 à 1B-3 à l'Annexe 4.]

L'importance de la différence entre ces deux taux d'augmentation souligne le fait que les compagnies de chemins de fer ont transporté une part plus importante de l'approvisionnement en grain aux ports de l'Ouest du Canada, 37,9 % comparé à 34,7 % l'année précédente.<sup>9</sup> On peut dire que cette expansion reflète l'effet d'un déplacement anormalement grand de blé dur, d'orge et de canola. En fait, les expéditions ferroviaires de ces grains au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 ont atteint de nouveaux records sous le PSG.

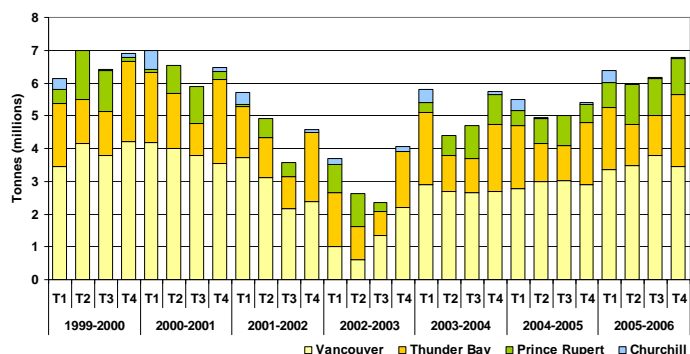
### Origines par province

Les expéditions ferroviaires de la campagne agricole 2005 à 2006 ont tendance à refléter les changements des approvisionnements en grains provinciaux. C'est la Saskatchewan qui a connu le gain le plus notable, augmentant ses expéditions ferroviaires de 30,1 %, à 13,4 millions de tonnes. L'Alberta suivait, avec une hausse de 14,7 %, pour 9,3 millions de tonnes. Dans les deux cas, ces volumes ont failli établir de nouveaux records provinciaux sous le PSG.<sup>10</sup> Malgré une baisse de la production de grain du Manitoba, les expéditions par rail de la province ont augmenté de 4,3 %, s'établissant à 2,4 millions de tonnes comparativement aux 2,3 millions de tonnes atteints l'année précédente. Les expéditions ferroviaires provenant de Colombie-Britannique ont augmenté à un peu plus de 0,2 million de tonnes.<sup>11</sup>

### Ports de destination

Le port de Vancouver constituait toujours la principale destination pour les exportations du grain de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Le trafic vers Vancouver s'est accru de 20,6 %, atteignant 14,1 millions de tonnes comparativement à 11,7 millions de tonnes l'année précédente. Toutefois, la part du volume global du port a baissé légèrement passant de 56,1 % à 55,7 %.<sup>12</sup> En comparaison, Prince Rupert

Figure 4 : Volumes de grains expédiés par chemin de fer



<sup>8</sup> Le volume de grains acheminés par chemin de fer n'englobe que la partie destinée à un port désigné de l'Ouest du Canada conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Il n'englobe pas le trafic céréalier provenant de l'Ouest du Canada vers d'autres destinations nord-américaines, qu'il s'agisse de l'Est du Canada, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique.

<sup>9</sup> Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, on estime que les compagnies de chemins de fer ont transporté environ 42,3 % de l'approvisionnement en grains aux quatre ports de l'Ouest du Canada.

<sup>10</sup> Les records des expéditions ferroviaires de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été établis au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 et ont totalisé respectivement 13,9 millions de tonnes et 9,7 millions de tonnes.

<sup>11</sup> En vertu du PSG, les statistiques relatives au transport du grain par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes transportés par les transporteurs de compétence fédérale. Avec l'acquisition de BC Rail par le CN à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, les volumes qui auraient été auparavant transportés sous juridiction provinciale ont été soumis à la juridiction fédérale et ont été ajoutés aux statistiques du trafic total du CN. Le volume total de trafic provenant de la Colombie-Britannique au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 a atteint 229 700 tonnes, une hausse importante en comparaison des 139 500 tonnes de la campagne agricole précédente.

<sup>12</sup> La British Columbia Terminal Elevator Operators Association imposait le lock-out à des employés du Vancouver Grain Workers Union en août 2002. Cette mesure a eu comme effet d'empêcher, pendant une bonne partie de la première moitié de la campagne agricole 2002 à 2003, le passage du grain par le port de Vancouver. Le conflit s'est réglé en décembre 2002, mais le détournement du trafic du grain vers Prince Rupert a continué de perturber les formules traditionnelles d'expédition sur la côte Ouest pendant un



signale une forte augmentation, en tonnage, et en quote-part. Le volume global du port a connu une hausse de volume de 57,0 %, à 4,2 millions de tonnes, faisant passer sa quote-part de 12,9 % à 16,6 %.

Comme dans le cas de Vancouver, la valeur de leur quote-part relative a diminué malgré l'augmentation du trafic dirigé vers les autres ports. Thunder Bay, qui arrivait au deuxième rang, a éprouvé une hausse de 8,2 % de son volume ferroviaire, qui est passé de 6,0 millions de tonnes à 6,5 millions de tonnes, alors que sa part de volume est tombée de 29,0 % à 25,9 %. Bien que les 0,4 million de tonnes expédiés au port de Churchill représentent une augmentation de volume de 10,3 %, la quote-part du port a diminué à 1,8 % de 2,0 % l'année précédente.<sup>13</sup>

Malgré le gain affiché par Prince Rupert au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, les quote-parts de Vancouver, Thunder Bay et Churchill ne diffèrent que peu de celles observées au début du PSG. Ces modestes différences suggèrent qu'au sein du SMTG, leurs rôles respectifs sont restés pratiquement inchangés comparés à ceux présentés sept ans plus tôt.

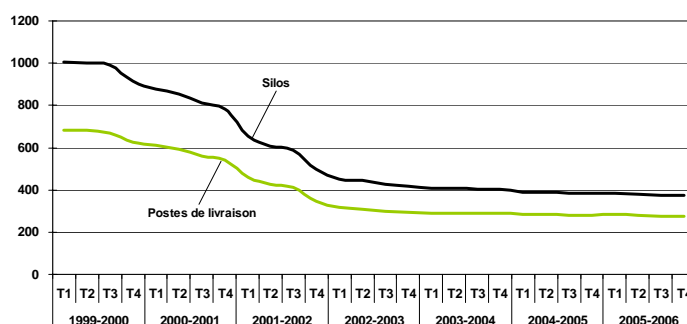
### 1.3 Infrastructure des silos de collecte [sous-série de mesures 1C]

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation dans les Prairies. Au début de la campagne agricole 2005 à 2006, six ans plus tard, il restait 385 silos, une réduction de 61,7 %.<sup>14</sup> [Voir les tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'Annexe 4.]

En fait, pendant les trois premières années du PSG, le taux de diminution de ces installations augmentait. En tout, 87 installations ont été retirées du réseau la première année, suivies de 136 à la deuxième et 281 à la troisième année. Toutefois, le retrait de seulement 84 silos pendant la campagne agricole 2002 à 2003 signalait un début de stabilisation de la tendance. Ce ralentissement a été confirmé par des réductions modestes à chacune des deux campagnes agricoles suivantes : douze au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 et 19 au cours de la campagne agricole 2004 à 2005.

Au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, onze installations ont été retirées du système. Ce nombre a réduit les silos agréés dans l'Ouest du Canada à 374, ce qui représente une réduction de 2,9 %. Ainsi, la réduction totale des installations enregistrées depuis le début du PSG est passée à 630 ou à 62,7 %. En dépit de cette forte réduction, l'étendue modeste des changements enregistrés au cours des trois dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

Figure 5 : Silos agréés et points de livraison



certain temps. La part de Vancouver du total des expéditions ferroviaires est donc tombée à son plus bas niveau pendant la campagne agricole 2002 à 2003, soit 40,6 %. Bien que le port ait repris du terrain depuis, il n'a pas encore retrouvé sa part de 60,8 % obtenue lors de la campagne agricole 2001 à 2002.

<sup>13</sup> La part du port de Churchill du total des expéditions ferroviaires de grain a atteint un maximum de 2,7 % pendant la campagne agricole 2002 à 2003.

<sup>14</sup> La baisse du nombre de silos agréés mentionnée reflète le changement net découlant des ouvertures et des fermetures de silos au cours d'une période donnée. Cette baisse nette ne doit pas être interprétée uniquement comme des fermetures de silos. Les ouvertures et les fermetures de silos sont abordées ailleurs dans le présent rapport, et les statistiques à leur égard figurent aux tableaux 1C-7 à 1C-12.

On peut en dire autant du nombre de postes de livraison du grain, dont la diminution suivait celle du nombre de silos agréés. Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, le nombre de postes de livraison en service a diminué de seulement 2,5 %, passant de 282 à 275. Au bilan, une proportion de 59,9 % des 685 postes de livraison en service au début du PSG a maintenant été fermée. Ceci veut dire que quelque 410 collectivités ont vécu la fermeture de tous leurs silos agréés au cours des sept dernières campagnes agricoles.

Depuis le début du PSG, les livraisons de grain se sont concentrées dans un nombre relativement moindre de postes de livraison. Dans l'une ou l'autre des campagnes agricoles, environ un tiers des postes de livraison en service du SMTG accueillait 80,0 % des livraisons de grain des producteurs. Au cours de la campagne agricole 2004 à 2005 – la dernière dont les statistiques sont disponibles – ceci représente 94,0, ou 39,0 %, des 241 postes de livraison du grain en activité du SMTG. En proportion, cette part était plus importante que celle de 33,5 % enregistrée dans le niveau annuel de référence du PSG et a été entraînée en grande mesure par une augmentation du volume qui a réparti plus de grain aux points de livraison secondaires. [Voir le tableau 1C-13 à l'Annexe 4.]

### Répartition provinciale

Au terme de la campagne agricole 2005 à 2006, 193 des silos agréés de l'Ouest du Canada se trouvaient en Saskatchewan. Cela représentait 51,6 % du total actif du système et s'est avéré correspondre à la part de la province depuis le début du PSG. Les parts suivantes reviennent à l'Alberta et au Manitoba, dont les 92 et 82 silos respectivement représentent à peu près un quart de plus chacun. Les sept silos restants sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario.<sup>15</sup>

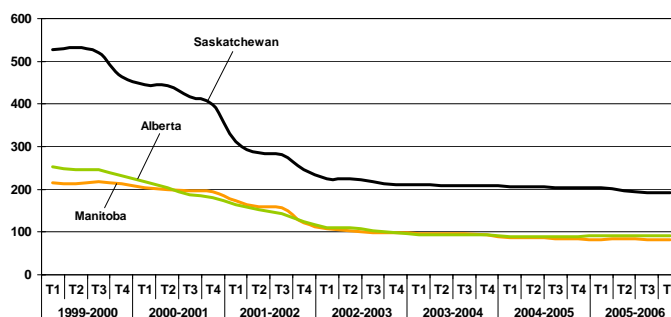
Bien que la plus importante diminution en nombre de ces installations agréées soit également due à la Saskatchewan, c'est la fermeture de 160 silos en Alberta qui a causé la plus grande réduction depuis le début du PSG, soit 63,5 %. Cependant, cela s'est avéré pratiquement indiscernable de la réduction de 63,4 %, ou 334 silos, enregistrée en Saskatchewan et celle de 62,0 %, ou 134 silos, au Manitoba. Ces similarités rehaussent le fait que la restructuration des silos a été généralisée et qu'elle n'a pas particulièrement pris en considération la question des installations provinciales en particulier.

### Capacité de stockage des silos

En dépit de la baisse de 62,7 % du nombre global de silos, la capacité de stockage du SMTG a reculé dans une proportion bien moindre, soit 16,4 %. Tel que signalé dans les rapports antérieurs du Surveillant, ce taux de déclin inférieur reflète simplement que, bien que les sociétés céréalières ferment leurs petits silos moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. De fait, pendant la première année du PSG, la capacité ajoutée obtenue par des investissements dans des installations plus importantes a dépassé la réduction due aux fermetures des petites installations. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a augmenté de 7,4 % pour atteindre un pic de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000.

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

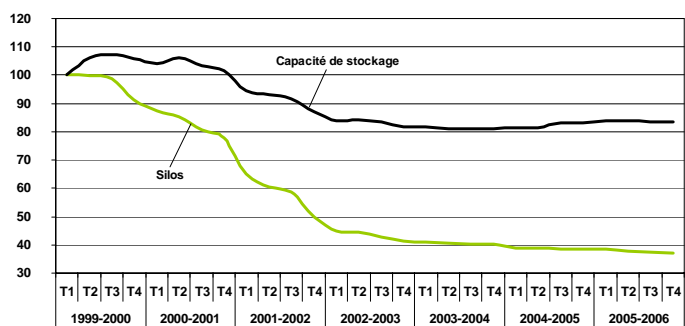
Figure 6 : Silos agréés – répartition provinciale



<sup>15</sup> Au 31 juillet 2006, il y avait sept silos agréés se trouvant à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Plus précisément, une en Ontario et six en Colombie-Britannique. Les changements survenus dans les infrastructures des silos de ces provinces ne sont généralement pas soulignés en raison de leur influence limitée, même s'ils figurent dans les statistiques plus générales qui ont trait au SMTG dans son ensemble.

Cette tendance a été renversée au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 lorsque la capacité totale de stockage s'est accrue de 157 000 tonnes, et de 25 200 tonnes respectivement. Comme pour la première année du PSG, le phénomène s'explique par le fait que l'expansion des installations à forte capacité a plus que compensé la réduction découlant de la fermeture de plus petites installations. Au bout du compte, la capacité globale de stockage du SMTG atteignait 5,9 millions de tonnes à la fin de la période.

Figure 7 : Changements relatifs des silos et de la capacité de stockage

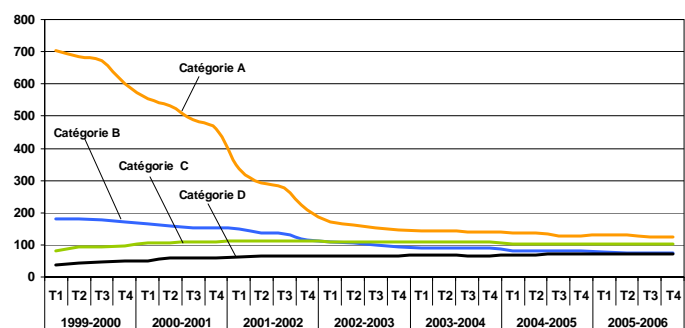


### Catégories de silos

À des fins de comparaison, le PSG regroupe les installations en quatre catégories. Ces catégories sont basées sur la capacité de chargement de chaque installation, qui à leur tour sont définies par le nombre de wagons qu'elles peuvent accueillir. Les silos de catégorie A peuvent accueillir moins de 25 wagons; ceux de catégorie B, de 25 à 49 wagons; ceux de catégorie C, de 50 à 99 wagons, et les silos de catégorie D peuvent accueillir au moins 100 wagons.<sup>16</sup> De plus, le PSG considère que les installations des catégories C et D sont des silos à haut volume en vu de leur capacité de charger un grand nombre de wagons.

Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition de l'infrastructure de silos a considérablement changé au fil des sept dernières campagnes agricoles. Le changement le plus marquant a été la baisse de 82,4 % du nombre de silos de catégorie A, passés de 705 à 124. Les silos de catégorie B ont connu une réduction, de 58,3 %, une baisse de 180 à 75. En même temps, l'industrie utilisait de plus en plus des silos à forte capacité. Les silos de catégorie C ont accru leur nombre de 27,2 %, de 81 à 103, tandis que les silos de catégorie D progressaient de 89,5 %, de 38 à 72.

Figure 8 : Silos agréés – catégorie de silo



Ces statistiques dénotent clairement que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Des 793 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 643 étaient liées à des fermetures d'installations de catégorie A.<sup>17</sup> En grande partie, c'était dû à l'efficacité économique des silos à forte capacité qui avait rendu ces installations désuètes. Leur existence avait également été compromise par le régime d'incitatifs financiers encourageant le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus.

Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des silos de catégorie B, mais dans une moindre mesure. Plus précisément, même si les mouvements de grain par ces installations les rendaient admissibles à un rabais en vertu des programmes d'incitatifs des compagnies de chemin de fer, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. De plus, ces rabais ont été plus tard progressivement

<sup>16</sup> Les catégories de silos correspondent aux seuils d'expédition des grandes compagnies de chemin de fer du Canada pour le transport du grain par trains-blocs multiples. Au début du PSG, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, ces incitatifs visent à attirer des volumes de grain considérablement plus élevés dans des silos pouvant accueillir un groupe complet ou partiel de wagons.

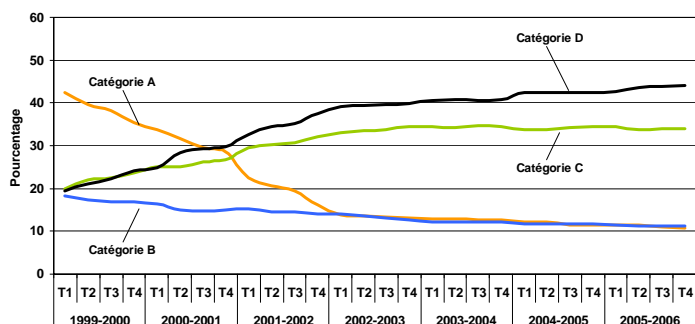
<sup>17</sup> Les statistiques liées aux fermetures et ouvertures de silos sont des évaluations brutes et ne font pas distinction entre les silos agréés pouvant avoir été fermés par un exploitant mais qui, à la suite d'une vente subséquente, ait pu être postérieurement ré-ouverte par un autre exploitant.



réduits et éliminés.<sup>18</sup> Conséquemment, au cours des sept dernières campagnes agricoles, un total de 119 installations de catégorie B ont également été fermées. Les silos de catégories A et B ont compté pour 96,1 % des fermetures. [Voir les tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'Annexe 4.]

Contrairement à leur part des fermetures de silos, seul 57,1 % des 163 silos qui ouvrirent pendant cette période étaient des silos de catégories A et B.<sup>19</sup> 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 42,9 % contre 3,9 % respectivement. En fait, les silos des catégories C et D sont les seuls à avoir connu une augmentation nette de leur nombre depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Ces tendances combinées mettent en relief la transition continue de l'industrie vers des silos à forte capacité. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les silos à forte capacité représentaient 46,8 % de tous les silos, et 77,9 % de la capacité de stockage globale. Ces valeurs diffèrent substantiellement des quote-parts de 11,9 % et 39,4 % respectivement qu'elles avaient au début du PSG. [Voir les tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'Annexe 4.]

Figure 9 : Portion de la capacité de stockage – catégorie de silos

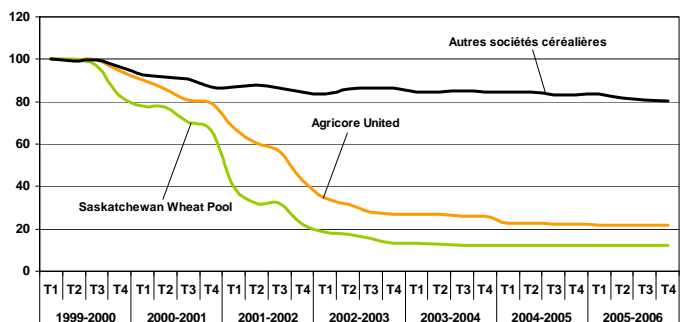


Lorsqu'on tient compte de toutes les catégories d'installations, le nombre de silos ayant droit aux rabais incitatifs semble diminuer de 16,4 % au cours des sept dernières campagnes agricoles, passant de 299 à 250, tandis que la capacité d'entreposage qui leur était associée a, en fait, augmenté de 29,3 % passant de 4,1 à 5,2 millions de tonnes.<sup>20</sup> Plus important, à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les silos à forte capacité représentaient 66,8 % de tous les silos, et 89,2 % de leur capacité de stockage. Comme pour les silos à forte capacité, ces parts sont considérablement plus élevées que les proportions respectives de 29,8 % et 57,7 % détenues au début du PSG. [Voir les tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'Annexe 4.]

### Sociétés céréalières

Pour plusieurs sociétés céréalières, la clé de l'amélioration de l'efficacité économique de leurs réseaux de collecte de grain a été de restructurer 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. Effectivement, les deux plus importantes sociétés céréalières au début du PSG, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP), ont été les principaux artisans de la rationalisation des silos. Les initiatives combinées de ces deux compagnies comptent pour 90,2 % de la

Figure 10 : Silos agréés – société céréalière



<sup>18</sup> Au début de la campagne agricole 2003 à 2004, le CN abandonnait le rabais de 1,00 \$ la tonne consenti pour les expéditions de silos de catégorie B depuis le début du PSG, tandis que le CP réduisait ce rabais à 0,50 \$ la tonne. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le CP avait également éliminé le rabais sur les transports en blocs de 25 à 49 wagons.

<sup>19</sup> Une grande partie des 93 ouvertures de silos de catégories A et B consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre société céréalière.

<sup>20</sup> Si l'on inclut les silos de catégorie B (dont le nombre a diminué de 180 à 75 durant cette période), cela neutralise les hausses numériques relativement moindres des silos de catégories C et D et aboutit à une réduction nette du nombre total de silos admissibles à des rabais incitatifs.

réduction nette du nombre de silos du SMTG.

En comparaison, la SWP s'est avérée être la plus agressive des deux compagnies. Tout au long de la campagne agricole 2005 à 2006, la SWP a réduit son nombre de silos agréés de 87,9 %, passant de 305 silos à 37.<sup>21</sup> Plus de la moitié de cette réduction de 268 installations a eu lieu en une seule campagne agricole, à savoir, celle de 2001 à 2002 lorsque la compagnie a éliminé 135 silos de son réseau. Les quelques changements mineurs survenus au cours des trois dernières campagnes agricoles suggèrent assez clairement que la compagnie a en grande partie mené à terme son programme de rationalisation.

De son côté, à l'issue de la campagne agricole 2005 à 2006, AU avait réduit son réseau dans une proportion légèrement moindre de 78,1 %, passant de 384 à 84 silos. Comme dans le cas du SWP, presque la moitié des réductions de la compagnie ont eu lieu pendant la campagne agricole 2001 à 2002 et ont peut-être été entraînées par les occasions de restructuration présentées par la fusion de ses deux compagnies mères.<sup>22</sup> De même, le déclin limité de silos AU dont on a été témoin au cours des deux dernières campagnes agricoles suggère que le programme de restructuration de la compagnie est bien terminé.

Parmi les autres grandes sociétés céréalières, Cargill et Pioneer Grain ont opéré les réductions suivantes les plus marquées dans leurs réseaux de silos. Cependant, avec des baisses respectives de 44,1 % et 43,8 %, leurs efforts de restructuration ont progressé à un rythme réduit environ de moitié comparé à celui du SWP et d'AU. La réduction était encore moins marquée chez Paterson Grain et Parrish and Heimbecker, avec des baisses respectives de 16,0 % et de 15,4 %.

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Dans certains cas, les silos fermés par les céréalières les plus importantes étaient vendus, pour refaire surface plus tard comme installations de céréalières indépendantes plus petites telles Delmar Commodities, FGDI, Providence Grain Group et Westlock Terminals.<sup>23</sup> Conséquemment, le nombre de silos exploités par ces petites céréalières a, en fait, augmenté de 47,1 % dans les sept dernières campagnes agricoles, passant de 51 à 75.<sup>24</sup>

À partir de ces données, si l'on regroupe les silos exploités par des compagnies autres que le SWP et AU, on constate que leur total a n'a diminué que de 19,7 %, soit de 315 à 253. De plus, face aux coupures plus profondes faites par SWP et AU, ces autres compagnies comptent maintenant pour les deux tiers des silos et de la capacité totale de stockage du SMTG.<sup>25</sup> Malgré ce qui ressemble à un renversement de position, SWP et AU restent les plus importants manutentionnaires de grain dans l'Ouest du Canada, traitant plus de la moitié du volume annuel. Ces deux compagnies ont rehaussé l'efficacité de leurs réseaux actuels, mais il est également évident que leurs rivaux de moindre taille se sont aussi adaptés à l'évolution du contexte concurrentiel. [Voir le tableau 1C-3 à l'Annexe 4.]

---

<sup>21</sup> Les silos attribués au SWP excluent ceux qui sont exploités sous l'appellation commerciale de AgPro Grain. Cette société, qui englobait quelque 11 silos au 31 juillet 2006 est traitée comme une entité commerciale distincte en vertu du PSG. Si l'on inclut ces silos ici, le nombre total de silos a alors baissé de 316 à 48, et la baisse relative est alors légèrement moindre, à hauteur de 84,8 %.

<sup>22</sup> Le 1<sup>er</sup> novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. a officiellement fusionné avec United Grain Growers Limited pour former Agricore United. Bien que la diminution des silos de la compagnie soit quelque peu inférieure à celle de SWP, le compte physique est plus important – 300 contre 268 pour le SWP.

<sup>23</sup> Dans certaines situations, comme celle de la fusion ayant abouti à la création d'Agricore United, le Bureau de la concurrence a imposé à la compagnie de se départir de silos désignés. Ces silos sont maintenant exploités par de plus petites sociétés céréalières.

<sup>24</sup> La mention de sociétés céréalières de plus petite taille peut être trompeuse, car elle découle de l'étendue des activités de la compagnie dans l'Ouest du Canada. Ainsi, les 75 silos mentionnés ici comprennent six silos exploités par ADM Agri-Industries Ltd., filiale de la compagnie Archer Daniels Midland de plus grande envergure, établie aux États-Unis.

<sup>25</sup> À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les sociétés céréalières autres que SWP et AU possédaient 67,6 % des silos et 67,0 % de la capacité de stockage. Ceci marque une sérieuse augmentation de leur quote-part respectives de 31,4 % et de 46,9 % au début du PSG. Au cours de cette même période, les parts du SWP et d'AU ont connu une baisse correspondante, pour représenter 32,4 % des silos et 33,0 % de la capacité de stockage connexe.

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

Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada comprenait 19 468,2 route-milles de voies ferrées. De celles-ci, les transporteurs de catégorie 1 exploitaient 76,2 % ou 14 827,9 route-milles, tandis que les transporteurs plus petits de catégories 2 et 3 exploitaient le 23,8 % restant, soit 4 640,3 route-milles.<sup>26</sup> Les changements spectaculaires qu'a subi la composition du réseau de silos du SMTG diffèrent radicalement des changements plus modestes enregistrés par son réseau ferroviaire. Pendant les six premières années du PSG, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été de 3,6 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 763,7 route-milles. La majeure partie de cette réduction, soit 80,1 % est attribuable à l'abandon de 564,4 routes-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité.

De toutes façons, le réseau a subi d'autres changements. Au cours de cette période, le CN et le CP ont continué à transférer certaines de leurs voies secondaires à plusieurs chemins de fer d'intérêt local, une pratique qui débuta au milieu des années 1990 découlant d'une restructuration plus grande de l'industrie. À son apogée, les transporteurs régionaux et d'intérêt local ont eu des activités s'étendant sur près d'un tiers du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada.

Cette pratique commença toutefois à faiblir au cours de la campagne agricole 2003 à 2004, lorsque le CN fit l'acquisition de BC Rail.<sup>27</sup> À peu près en même temps, le déclin de la santé financière de la plupart des chemins de fer d'intérêt local a poussé plusieurs d'entre elles à soit, vendre, soit à restructurer leurs activités.<sup>28</sup> Ceci fut suivi par le déclin financier de la Prairie Alliance for the Future (PAFF) au cours de la seconde moitié de la campagne agricole 2004 à 2005 et par la reprise de contrôle du CN des voies d'embranchement qu'il avait loués auparavant à ce chemin de fer secondaire. Tout ceci a entraîné un réajustement important de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada. Dès la fin de la campagne agricole 2004 à 2005, le CN et le CP géraient directement un total de 15 251,2 route-milles de voie ferrée ce qui représentait un gain net de 2,9 % sur les 14 827,9 route-milles qu'ils contrôlaient au début du PSG. À titre de comparaison, le réseau exploité par des transporteurs de catégories 2 et 3 dans l'Ouest du Canada avait décliné de 24,3 %, passant de 4 640,3 routes-milles à 3 512,5 routes-milles.

Au mois d'octobre 2005, le CN décide de lever un moratoire sur l'abandon des voies d'embranchements et transforme ainsi un total de 328,1 route-milles de l'infrastructure ferroviaire de la Saskatchewan en candidats à l'abandon dans le plan de réseau triennal.<sup>29</sup> Lorsqu'on considère qu'avec les 412,2 route-milles d'infrastructure ferroviaire que le CP avait également ajoutés comme candidats à l'abandon juste trois mois plus tôt, il apparaît que le CN et le CP avaient commencé à examiner plus rigoureusement le restant de leurs réseaux. Ceci étant, on remarque qu'ensemble ces 740,3 route-milles ajoutés à ces plans ont dépassé les 704,5 route-milles abandonnés de fait depuis le début du PSG.

Bien que le déclin financier de la PAFF ainsi que les positions financièrement faibles d'autres lignes d'intérêt local n'empêchent pas la possibilité d'autres entreprises dérivées, il semble que l'option n'est peut-être pas aussi désirable qu'elle avait pu autrefois paraître à des investisseurs potentiels. En fait, tout au long de la campagne agricole 2005 à 2006, ces deux perspectives ont connu de nouvelles expressions. Dans le premier cas, une section de voie ferrée de 60,2 route-milles ayant été destinée par le CP à un abandon a été vendue à

---

<sup>26</sup> Les catégories notées ici pour regrouper les chemins de fer correspondent aux conventions de l'industrie : la catégorie 1 marque les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou le chemins de fer Canadien Pacifique; la catégorie 2, les compagnies ferroviaires régionales comme l'ancien BC Rail; et la catégorie 3, des sociétés ferroviaires d'intérêt local telles que la Central Manitoba Railway ou la Great Western Railway.

<sup>27</sup> En juillet 2004, le CN acquiert la majorité des opérations de BC Rail. À l'exception d'une section de 23,2 route-milles de voie ferrée utilisée pour servir Roberts Bank, la transaction a accru le réseau de CN en Colombie-Britannique de 1 419,8 route-milles.

<sup>28</sup> De piètres résultats financiers motivèrent les propriétaires de la Great Western Railway et du Alberta RailNet de vendre, tout simplement.

<sup>29</sup> Les transporteurs de compétence fédérale sont tenus d'identifier ces candidats à l'abandon dans un plan de réseau triennal, une liste prescrite légalement, de toutes les lignes ferroviaires que le transporteur a l'intention d'exploiter, de céder ou d'abandonner dans les trois ans qui suivent. L'inscription d'une ligne comme candidate à un transfert ou un abandon a généralement précédé une tentative d'en faire une ligne de chemin de fer d'intérêt local. Dans ce cas précis, le CN a ajouté les lignes qu'il avait loué au PAFF, qui comprenait des sections de ses subdivisions d'Amiens, de Bolney, de Robinhood et Turtleford, ainsi que des parties de ses subdivisions de Lewvan, de Northgate et de Preeceville.

une nouvelle société ferroviaire d'intérêt local. Établie en décembre 2005, la Fife Lake Railway présente un autre exemple de municipalités rurales se réunissant afin d'empêcher la perte d'une ligne ferroviaire qu'elles considèrent d'importance vitale à leur économie locale.<sup>30</sup> Tel que démontré par les activités de soit le Wheatland Railway, soit de l'ancienne PAFF, le service effectif sur la ligne doit être sous-traité à un autre transporteur, dans ce cas-ci, le Great Western Railway.<sup>31</sup>

Dans le deuxième cas, RailAmerica Inc. a vendu la majorité de ses avoirs en actions dans l'Ouest du Canada au CN en janvier 2006. Cette transaction, évaluée à 26 millions \$, comprenait 702,8 route-milles d'infrastructure ferroviaire regroupée en trois opérations distinctes : le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway.<sup>32</sup> Curieusement, le CN a vendu ou loué pratiquement toutes ces lignes à la fin des années 1990 à RaiLink Ltd, qui a ensuite été acquise par RailAmerica en 1999.<sup>33</sup> En fait, l'achat du CN marque une nouvelle acquisition des mêmes exploitations qu'elle avait vendues plusieurs années auparavant. Comme dans le cas de vente d'autres exploitations d'intérêt local, RailAmerica a signalé qu'elle n'était pas satisfaite des retours sur l'investissement provenant de ces propriétés et qu'elle utiliserait les revenus de la transaction pour diminuer son niveau d'endettement et pour faire de nouveaux investissements stratégiques.

Cette réduction par RailAmerica a été encore soulignée en mars 2006 lorsque la compagnie a fait de sa part du droit de passage utilisé par E&N Railway (ENR) un don de charité à L'Island Corridor Foundation (ICF), un organisme sans but lucratif représentant plusieurs Premières Nations et municipalités sur l'île de Vancouver.<sup>34</sup> De plus, cette action est semblable à celle prise par le CP lorsqu'il décida, un mois plus tôt, de faire don à l'ICF de sa plus importante participation dans le droit de passage de l'ENR, évalué approximativement à 236 millions \$.<sup>35</sup> À la suite d'une période de transition s'étant terminée le 30 juin 2006, RailAmerica n'a plus aucune présence commerciale dans l'Ouest du Canada.<sup>36</sup>

---

<sup>30</sup> Comme cela a été le cas avec la Great Western Railway et la Wheatland Railway avant elle, les fonds nécessaires à l'établissement de la Fife Lake Railway ont été levés principalement à l'aide d'apports de capital des diverses municipalités touchées ainsi que par un prêt du gouvernement de la Saskatchewan.

<sup>31</sup> La Great Western Railway a une participation dans la Fife Lake Railway qui est proche, mais physiquement séparée, de ses propres activités.

<sup>32</sup> Avant la vente de ces trois compagnies ferroviaires à CN, RailAmerica possédait quatre exploitations d'intérêt local dans l'Ouest du Canada. Après, il ne lui reste plus que E&N Railway sur l'île de Vancouver.

<sup>33</sup> Bien que l'infrastructure de la Central Western Railway ait été sérieusement réduite au cours des années récentes, l'exploitation avait été établie sur des sections des subdivisions Coronation, Lacombe et Stettler, ancienne propriété de CP. Lors de la prise de contrôle de la Central Western Railway, le CN a également hérité des vestiges de cette infrastructure.

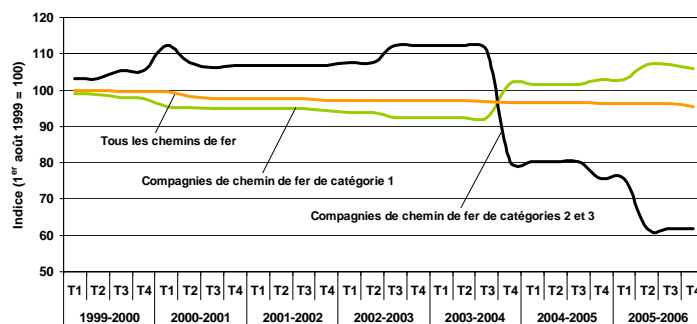
<sup>34</sup> La E&N Railway (ENR) était le seul fournisseur de services ferroviaires sur l'île de Vancouver de la Colombie-Britannique, ayant des activités s'étendant sur 177,6 route-milles de Courtenay et Port Alberni à Victoria. Lorsque le CP annonça en 1998 qu'il cesserait d'exploiter la ligne en raison de l'érosion constante du trafic, RailAmerica entreprit de reprendre la ligne. Bien que RailAmerica ait acheté la partie de 68 route-milles allant de Port Alberni à Nanaimo lorsqu'elle établit la ligne secondaire d'intérêt local en 1999, le CP resta propriétaire de la plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire dans le corridor de Courtenay à Victoria, qu'elle loua ensuite à ENR. En 2004, après s'être vu dans l'incapacité de renverser le déclin du trafic, RailAmerica annonça que les opérations de la ENR seraient closes. Ceci entraîna un sérieux effort des communautés et des peuples des Premières Nations affectés pour maintenir le droit de passage – à défaut des activités ferroviaires elles-mêmes – pour les besoins en transport des liens. La Island Corridor Foundation fut établie dans cet esprit.

<sup>35</sup> Le don du CP comprenait quelques 651 hectares de terres, plusieurs gares ferroviaires historiques ainsi que 2,3 millions \$ en capitaux de lancement pour aider l'ICF à poursuivre son travail. Le don devait donner à CP un crédit d'impôt de don de charité s'élevant à près de 40 millions \$. Bien que RailAmerica ait reçu 1 million \$ en espèces ainsi qu'un billet à ordre d'un autre 0,3 million \$, pour la vente de ces activités ferroviaires mentionnées ci-dessus, elle s'attendait à réaliser un crédit d'impôt de 5 millions \$ du don de son droit de passage.

<sup>36</sup> Aux termes d'un nouvel accord avec la Island Corridor Foundation, la Southern Railway of British Columbia – en exploitation par l'intermédiaire d'une filiale la Southern Railway Vancouver Island Limited – reçut le contrat pour fournir les services ferroviaires de passagers et de transport de fret sur la voie ferrée appartenant à l'ICF entre Victoria et Courtenay dès le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

Finale­ment, en mars 2006, la Southern Manitoba Railway (SMR) fit application auprès de la Motor Transport Board pour recevoir la permission de cesser ses activités sur les derniers 78,6 routes-milles du réseau entre Morris et Mariapolis. La SMR, établie en 1999 à la suite de l'acquisition des anciennes subdivisions Miami et Hartney du CN, avait, il y a environ deux ans, déjà abandonné approxi­mativement 40 % de son réseau original.<sup>37</sup> Comme c'était le cas alors, la SMR donna comme facteur déterminant la décision de cesser ses activités, la baisse du trafic, entraînée en grande partie par la compétition présentée par les silos intérieurs plus grands. Un tel cours d'action ayant des conséquences particulière­ment négatives pour Delmar Commodities, qui est propriétaire de trois installations le long du droit de passage de SMR et qui a dépensé quelques 1,3 million \$ pour, il y a un an, relocaliser physiquement à Somerset un ancien silo de la Manitoba Pool, la compagnie sem­blait avoir assumé un rôle de pointe dans les efforts pour sauver la ligne. Il n'est pas encore sûr qu'un tel effort se soldera par une réussite.<sup>38</sup>

Figure 11 : Changement relatif des routes-milles – infrastructure ferroviaire



Ces transactions, jumelées aux 168,7 route-milles de voie ferrée enregistrés comme ayant été abandonnés au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, ont provoqué un autre rajustement important de l'infrastructure ferroviaire du SMTG. À la fin de cette période, l'infrastructure de catégorie 1 avait augmenté de 3,1 % à 15 725,1 route-milles. En même temps, la portée des activités d'intérêt local avait été réduite de presque un cinquième, passant de 3 512,5 route-milles douze mois plus tôt à 2 869,9 route-milles. D'ailleurs, le volume d'infrastructures contrôlé par ces plus petits transporteurs a chuté de 38,2 % depuis le début du PSG tandis que celui des plus grands transporteurs de la catégorie 1 a augmenté de 6,1 %. [Voir le tableau 1D-1 à l'Annexe 4.]

Bien qu'un chargement de wagons de producteurs a permis de mitiger la fermeture de certains silos locaux, l'érosion continue du trafic sur les lignes secondaires ne présage rien de bon pour l'avenir. De plus, le cadre théorique suggérant que les activités d'intérêt local pourraient empêcher ou retarder la fermeture des plus petits silos en charpente de bois ainsi que beaucoup des voies d'embranchement tributaires du grain qui les desservent, semble maintenant avoir été en grande partie discrédité. Malgré leurs efforts, la plupart des chemins de fer d'intérêt local ont tout simplement été incapables de revoir la logique économique qui, au départ, a donné naissance aux stratégies de restructuration des sociétés céréalières. Conséquemment, peu de ces petits transporteurs ont, en fait, été incapables d'éviter de diminuer leurs activités ou d'abandonner une partie de leurs propres réseaux.

### Abandons d'embranchements

Un total de 168,7 routes-milles a été retranché du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2005 à 2006. L'abandon par CP d'une section de 130,0 route-milles dans la subdivision de Willingdon au nord-est de l'Alberta en mai 2006 a compté pour la plus grande partie de ce retrait, mais a accru au premier trimestre l'abandon du transporteur de deux petites sections de ses subdivisions de Cardston et de Radville lesquelles ont totalisé 38,7 route-milles.<sup>39</sup> Au total, il s'agissait d'une réduction de 0,9 % du

<sup>37</sup> En mars 2004, la Southern Manitoba Railway a abandonné les 64,0 routes-milles les plus à l'ouest de son réseau, entre Elgin et Mariapolis.

<sup>38</sup> Au Manitoba, le processus d'abandon des chemins de fers de compétence provinciale est en grande partie semblable à celui des chemins de fer de compétence fédérale. Le transporteur doit annoncer le fait que la ligne et toute propriété connexe sont à vendre et respecter les délais de présentation des expressions d'intérêt des partis ayant l'intention de faire une offre d'achat. On considère que ce processus prend généralement entre 12 et 18 mois.

<sup>39</sup> La portion de la subdivision de Willingdon ici mentionnée a en fait été transférée au gouvernement de l'Alberta. Cependant, vu que cette acquisition ne visait pas à venir en aide à des opérations ferroviaires à venir, Le Programme de Surveillance du grain considère que cette infrastructure a été abandonnée. Là où cela se justifiait, les transferts faits aux gouvernements de comtés et municipaux ont fait l'objet d'un traitement similaire. Au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, ceux-ci incluaient des sections des subdivisions de Cardston et de Radville appartenant à CP.

réseau tel qu'il se présentait au début de la campagne agricole. Le réseau restant englobant 18 595,0 route-milles, la portée des réductions effectuées depuis le début du PSG représente 873,2 route-milles, ou 4,5 % du réseau. Ce modeste changement présente un contraste marqué avec l'évolution des silos agréés, déjà abordée, dont le nombre a diminué de 62,7 % pendant la même période.

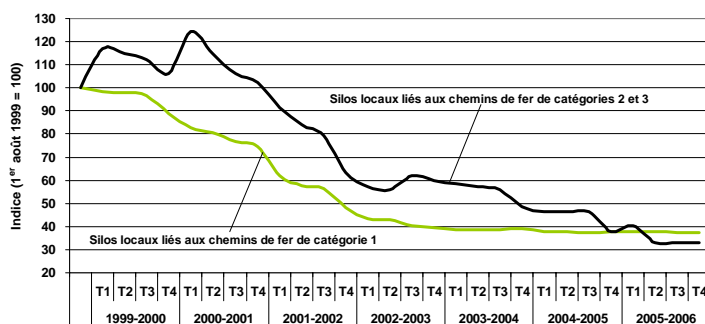
### Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu des changements limités au fil des sept dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. Au total, le nombre de silos a baissé de 63,2 %, ne conservant que 360 des 979 silos en service au début du PSG, ce qui s'est traduit par une baisse de 16,1 % de la capacité de stockage connexe, passée de 6,9 millions de tonnes à 5,8 millions de tonnes.<sup>40</sup>

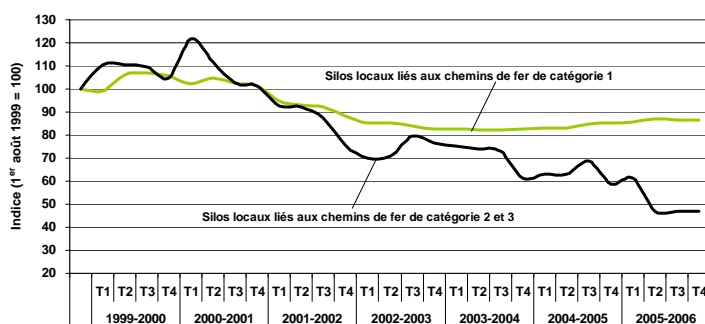
En apparence, la baisse du nombre de silos liés aux transporteurs de catégorie 1 semble virtuellement identique à celle qui a touché les silos liés à des transporteurs autres que ceux de catégorie 1, de moindre envergure. Les silos liés aux transporteurs de catégorie 1 ont connu un recul de 62,9 %, passant de 897 à 333, tandis que le nombre de silos liés aux transporteurs autres que ceux de catégorie 1 diminuaient de 67,1 %, passant de 82 à 27. Il existe cependant, une importante différence entre ces deux groupes pour ce qui est de la vitesse à laquelle la capacité de stockage a diminué : 13,3 % dans le cas de silos liés aux transporteurs de catégorie 1 contre 53,2 % pour ceux liés aux autres catégories. Cette différence souligne le fait que les sociétés céréalières ont investi beaucoup plus dans les installations servies par CN et CP. Ceci se reflète dans la décision de l'industrie de placer pratiquement tous ses silos à forte capacité le long de leurs lignes principales.<sup>41</sup> [Voir le tableau 1D-6 à l'Annexe 4.]

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

**Figure 12 : Changement relatif des silos locaux – catégorie de chemin de fer**



**Figure 13 : Changement relatif de la capacité de stockage – catégorie de chemin de fer**



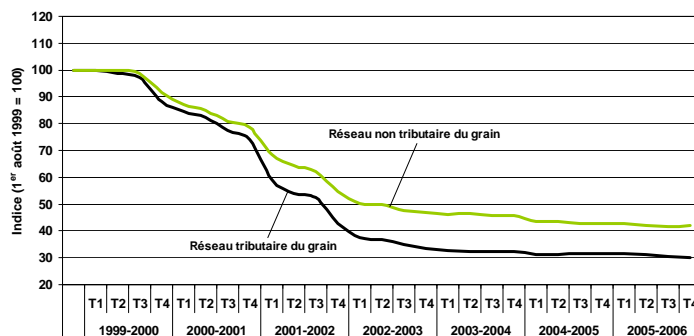
<sup>40</sup> Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer. Ces réductions diffèrent quelque peu de celle mentionnées à la section 1.3 qui traite du déclin net du nombre et de la capacité du réseau entier de silos, y compris les installations hors voies ferrées.

<sup>41</sup> Les transporteurs de catégorie 1 desservaient 169 des 175 silos à forte capacité du SMTG (soit 96,6 %) à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006.

### Réseau tributaire du grain

Des taux de déclin différents sont également évidents entre des installations liées aux réseaux ferroviaires tributaires ou non du grain.<sup>42</sup> Au cours des six dernières campagnes agricoles, les silos sur le réseau tributaire du grain ont diminué de 70,0 % passant de 420 à 126. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 58,1 %, passant de 559 à 234. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent clairement que les silos liés aux chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne agricole 2001 à 2002, lorsque le nombre de silos retirés a atteint un niveau record de 281.

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

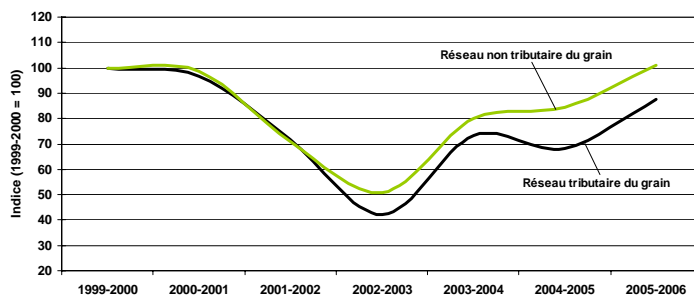


Le rythme de réduction des deux réseaux a toutefois considérablement ralenti au fil des trois dernières années du PSG. En fait, le recul net pendant la campagne agricole 2005 à 2006 s'est avéré le moins considérable jusqu'à maintenant, diminuant de 4,5 % et 2,2 % respectivement pour les réseaux tributaires et non tributaires du transport du grain. Ces modestes réductions correspondent au ralentissement général des fermetures de silos abordé précédemment.

### Volumes de trafic

L'effet de cette évolution des réseaux ferroviaires et de silos commence à se faire sentir dans les volumes totaux de grain. Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, le tonnage provenant du réseau actuel non tributaire du grain a augmenté de 19,5 % par rapport à l'année précédente, passant de 14,3 millions de tonnes à 17,1 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau actuel tributaire du grain a en fait augmenté de 28,0 %, passant de 5,9 millions de tonnes à 7,6 millions de tonnes. Malgré l'augmentation de volume de ce dernier, la différence des véritables sources d'approvisionnement entre les deux réseaux il y a trois ans n'a diminué que de peu. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le tonnage provenant du réseau non tributaire du transport du grain était légèrement à la hausse par rapport à sa situation au cours de l'année de référence du PSG. Par contre, la part du volume de grain acheminée par le réseau tributaire du transport du grain avait chuté de 12,5 %. Conséquemment, la part du volume total de grain du réseau non tributaire du grain a grimpé à 69,3 % de sa valeur de 66,2 % l'année de référence du PSG.<sup>43</sup> [Voir le tableau 1D-2 à l'Annexe 4.]

Figure 15 : Changement relatif des volumes de grains – catégorie de ligne de chemin de fer



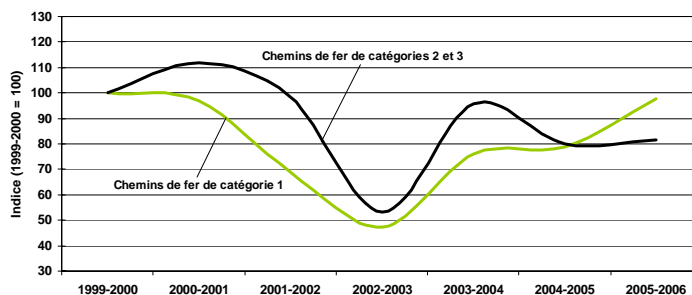
<sup>42</sup> L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Étant donné que la Loi s'applique exclusivement aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les embranchements tributaires du grain, qui ont été cédés à des transporteurs de compétence provinciale, perdent leur désignation fédérale. Cela explique que le réseau d'embranchements tributaires du transport du grain, tel qu'il est légalement défini, évolue constamment. Uniquement à titre de comparaison, l'expression est employée pour désigner les compagnies de chemin de fer ainsi désignées en vertu de l'Annexe 1 de la Loi sur les transports au Canada (1996), peu importe que leur régime de propriété ou leur désignation légale ait changé depuis.

<sup>43</sup> Le pourcentage d'expéditions de grains provenant du réseau non tributaire du grain s'est révélé extrêmement stable au cours des trois premières années du PSG : 66,2 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000; 66,6 % pour 2000 à 2001 et 65,9 % pour



Ces mêmes influences structurelles sont également apparentes dans les volumes de grain provenant de transporteurs grands et petits. Ceci devint très évident au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 vu l'acquisition par le CN de plusieurs compagnies ferroviaires d'intérêt local. Alors que le tonnage provenant des grands transporteurs a progressé de 23,8 %, celui des transporteurs de moindre taille n'a en fait augmenté que de 1,9 %. Bien que l'ajout de plusieurs compagnies ferroviaire d'intérêt local au cours de ces dernières années ait souvent caché la véritable variation dans le volume de chaque transporteur, la tendance générale indique bien que le tonnage ayant pour origine les transporteurs d'intérêt local faiblit comparé à celui des transporteurs de catégorie 1. Cette situation se révèle dans les baisses relatives enregistrées par les deux groupes au cours des sept dernières campagnes agricoles : soit respectivement 18,3 % et 2,4 %. [Voir les tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'Annexe 4.]

**Figure 16 : Changement relatif des volumes de grain – catégorie de chemin de fer**



Malgré ce qui précède, le volume du trafic provenant des compagnies ferroviaires d'intérêt local n'a pas baissé aussi précipitamment que les silos agréés que ces compagnies servent. En fait, les données indiquent que le chargement des wagons de producteurs a remplacé une part importante du volume de grain qui, autrement, aurait été perdu suite à la fermeture de ces installations.<sup>44</sup> Ceci est supporté par le fait qu'on estime qu'au cours de la campagne agricole 2004 à 2005, les chargements de wagons de producteurs ont représenté 43,3 % du volume total provenant de transporteurs d'intérêt local.<sup>45</sup> Ce rapport est, en fait, trois fois plus important que le 14,8 % que les chargements représentaient la première année du PSG et souligne l'émergence des wagons de producteurs comme une importante source de revenus pour ces transporteurs.

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

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

Malgré ces gains en général, les changements dans le système n'ont pas vraiment été physiques. En fait, étant le produit de l'octroi de licence pour trois installations existantes et d'une retrait de licence d'une autre, le changement est plutôt illusoire.<sup>46</sup> Aucun changement n'a été apporté au réseau au cours de la campagne agricole 2005 à 2006.

2001 à 2002. Cependant, cette proportion est passée au cours des dernières années à un niveau passablement plus élevé, atteignant un record de 70,7 % au cours de la campagne agricole 2004 à 2005.

<sup>44</sup> Plusieurs installations de chargement de wagons de producteurs ont été créées grâce aux silos achetés des sociétés céréalières. Dans la plupart des cas, ces silos sont utilisés par les producteurs locaux pour stocker le grain le long des voies et pour faciliter le chargement des wagons en trains-blocs plus importants que possible auparavant.

<sup>45</sup> Le pourcentage donné des chargements de wagons de producteurs est basé sur les données obtenues de la Commission canadienne des grains. Vu l'étendue des récents bouleversements de propriétaires de compagnies ferroviaires d'intérêt local, les réserves quant à ces données empêchent une estimation raisonnable pour la campagne agricole 2005 à 2006. Les données de la campagne agricole 2004 à 2005 sont utilisées comme données indirectes.

<sup>46</sup> L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd. constituait le dernier ajout matériel au réseau de silos terminaux du SMTG.



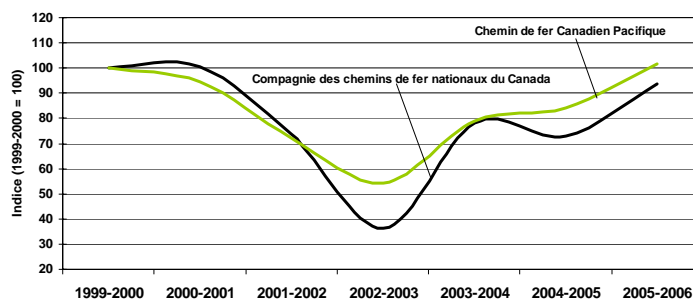
### Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 a augmenté de 24,8 % à 271 714 wagons par rapport aux 217 666 wagons enregistrés durant la campagne agricole précédente.<sup>47</sup> Des deux transporteurs principaux en exploitation dans l'Ouest du Canada, le CN est la compagnie qui enregistre la plus forte augmentation de wagons d'origine. Les opérations de manutention de la compagnie ont augmenté de 28,9 % par rapport à l'année précédente, passant de 105 477 à 135 937 wagons.

Une grande partie du gain en manutention du CN est le résultat des volumes bien plus élevés qu'il a transporté vers les ports de Vancouver et de Prince Rupert sur la côte ouest qui ont totalisés 109 751 wagons comparés à 80 041 wagons l'année précédente. Bien que la manutention de Vancouver ait grimpé de 24,4 %, c'est le 58,9 % d'augmentation de Prince Rupert – établissant le record du PSG de 46 872 wagons déchargés – qui a vraiment poussé ce gain de manutention.<sup>48</sup> Bien que le gain de manutention enregistré par Prince Rupert a de façon générale été entraîné par une sérieuse augmentation des expéditions de grain, il semble que les récentes réductions tarifaires en vigueur dans le corridor aient également joué un rôle. La part comparative grande du CN sur les mouvements d'orge est également un des éléments déterminants.<sup>49</sup> Le CN a également enregistré une forte hausse du volume de grain en provenance de Churchill lequel a grimpé de 42,4 % à 3 920 wagons.<sup>50</sup> Le transporteur a enregistré une modeste baisse de 1,8 % des manutentions vers Thunder Bay, lesquelles sont tombées à 22 266 wagons.

En comparaison, les manutentions du CP ont augmenté de 21,0 %, grim pant de 112 189 wagons à 135 777 wagons en un an. Les manutentions du transporteur vers Vancouver ont enregistré la hausse la plus impressionnante de 31,6 % à 82 612 wagons. Bien que les expéditions du transporteur vers Thunder Bay suivent celles de Vancouver, les 51 574 wagons déchargés à Thunder Bay ont augmenté de 11,3 % comparé à l'année dernière. Pour ce qui est des mouvements vers Prince Rupert et Churchill, le transporteur a connu des reculs d'une année à l'autre de, respectivement, 51,4 % et 45,7 %.

**Figure 17 : Changement relatif des déchargements dans les silos terminaux – CN et CP**



Ces résultats indiquent que le CN et le CP ont chacun pris une part de 50,0 % des mouvements de grain au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Pour ce qui est des expéditions à destination de Vancouver, le principal portail d'exportation du SMTG, le CP comptait 56,8 % de l'ensemble des expéditions de grain, une avancée marginale par rapport aux 55,4 % de l'année précédente. Le CP dominait également dans le couloir de Thunder Bay, étant à l'origine de 69,8 % des 73 840 wagons déchargés. Il s'agissait là également d'un gain modeste comparativement aux 67,1 % de l'année précédente. [Voir le tableau 1E-2 à l'Annexe 4.]

Malgré un bilan quelque peu partagé, le CP a souvent devancé le CN dans les manutentions trimestrielles et annuelles depuis la campagne agricole 2002 à 2003. Cette situation s'explique dans une certaine mesure par

<sup>47</sup> Les statistiques citées ici proviennent des documents de la Commission canadienne des grains. Bien que consistants avec les volumes mentionnés comme ayant été manutentionnés par les compagnies ferroviaires, ces totaux varient à cause de différents procédés de saisie et de tabulation de données.

<sup>48</sup> En tant que destination servie par le CN, les mouvements vers Prince Rupert procédant des lieux servis par le CP ont été, en comparaison limités, n'atteignant que 576 wagons pour toute la campagne agricole 2005 à 2006. À l'exception de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsqu'un arrêt de travail syndical à Vancouver a fait qu'une bonne partie du grain de l'Ouest du Canada ait été dirigé sur Prince Rupert, les manutentions de CP vers Prince Rupert ne dépassant que rarement les 1 000 wagons par an.

<sup>49</sup> En comparaison et au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, le CN a été l'origine de presque le double d'orge que le CP. Ceci semble un peu normal du fait que l'orge est cultivé à des latitudes plus nordiques où la présence du CN est importante.

<sup>50</sup> La Hudson Bay Railway dessert directement le port de Churchill. Le trafic à destination de Churchill est pris en charge au point d'échange du CN situé à The Pas (Manitoba).

une répartition de la production qui a eu tendance à privilégier le CP plutôt que le CN au cours des dernières années. La meilleure disponibilité de grain de qualité supérieure dans la zone de desserte du CP a joué un rôle de premier plan dans son obtention d'une part supérieure de l'ensemble des expéditions pour la campagne agricole 2004 à 2005. Quoi qu'il en soit, la mobilité supérieure du grain permise par des options de camionnage plus nombreuses a contribué à rendre moins importantes ces distinctions traditionnelles. En conséquence, des facteurs comme le niveau de service et le barème de prix du transporteur sont également devenus des déterminants clés de la part du marché.

## 1.6 Observations sommaires

La production céréalière globale dans l'Ouest du Canada s'est élevée à 56,0 millions de tonnes au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. En plus de représenter une augmentation de 4,9 % des 53,4 millions de tonnes récoltées au cours de la campagne précédente, ceci marque la récolte la plus importante dans l'Ouest du Canada depuis le début du PSG. En dépit de l'augmentation comparative, le temps de récolte excessivement humide a nui à la production céréalière pour une deuxième année consécutive. En conséquence, la qualité du grain produit a considérablement diminué.

La production en Saskatchewan a grimpé de 17,1 %, passant de 26,2 à 30,7 millions de tonnes l'année précédente, marquant ainsi un nouveau record pour la province aux termes du PSG. L'Alberta suivait de près, avec une hausse de production d'une année à l'autre de 5,9 %, passant de 18,5 millions de tonnes à 19,6 millions de tonnes. Ceci s'est également avéré être un nouveau record pour la province. Un excès d'humidité et des conditions culturales moins favorables au Manitoba ont entraîné un recul de 35,2 % de la production, à 5,5 millions de tonnes, comparés à 8,5 millions de tonnes au cours de la campagne agricole précédente. Cette situation a donné lieu au deuxième déclin consécutif de la production provinciale annuelle, qui a chuté au niveau le plus bas enregistré jusqu'ici en vertu du PSG.

En s'ajoutant au record de 10,8 millions de tonnes de stocks en report, l'approvisionnement global de grain a atteint un niveau record de 66,8 millions de tonnes depuis le début du PSG, une augmentation de 11,2 % par rapport aux 60,0 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Conséquemment, le grain expédié aux ports de l'Ouest du Canada a augmenté de façon appréciable, le volume total ayant grimpé de 21,5 %, passant en un an de 20,8 millions de tonnes l'année précédente à 25,3 millions de tonnes.

Le port de Vancouver restant la principale destination du grain destiné à l'exportation, ce dernier augmentant de 20,6 % à 14,1 millions de tonnes. Toutefois, la part du volume global du port a légèrement baissé pour s'établir à 55,7 %. Prince Rupert rapporte une hausse de sa part des exportations grâce à l'augmentation de son volume lequel a grimpé à 4,2 millions de tonnes, soit 57,0 %. Thunder Bay, qui était la deuxième destination a vu son volume augmenter de 8,2 % à 6,5 millions de tonnes. Churchill rapporte une hausse du tonnage de 10,3 % atteignant 0,4 million de tonnes.

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation agréés dans les Prairies. Onze installations supplémentaires ont été retirées du système au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, réduisant à 374 le nombre de silos agréés dans l'Ouest du Canada. Ainsi, la réduction totale des installations enregistrée depuis le début du PSG est passée à 630, soit 62,7 %.

Malgré cette baisse, la capacité de stockage du SMTG n'est tombée que d'un modeste 16,4 %. Ce taux de chute plus bas reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalières fermaient méthodiquement les silos plus petits et moins efficaces, elles s'agrandissaient également tout en ouvrant des silos plus grands. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les silos à forte capacité représentaient 46,8 % de tous les silos, et 77,9 % de la capacité de stockage globale. Ces pourcentages sont bien au-dessus des parts de 11,9 % et 39,4 % enregistrés respectivement au début du PSG.

Ensemble, 90,2 % de la réduction générale des silos du SMTG venait des efforts de restructuration d'Agricore United (AU) et de la Saskatchewan Wheat Pool (SWP), qui ont réduit leurs réseaux respectivement de 78,1 % et de 87,9 %. À titre comparatif, le nombre de silos exploités par les autres sociétés céréalières, n'a baissé que de 19,7 %. Face aux réductions plus marquées effectuées par AU et SWP, ces sociétés céréalières comptent

maintenant pour environ les deux tiers des silos et de la capacité de stockage du SMTG, même si le SWP et AU continuent à dominer la manutention du grain.

Les changements spectaculaires du réseau de silos du SMTG diffèrent radicalement des changements plus légers enregistrés par son réseau ferroviaire. Aux termes du PSG, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été de 4,5 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 595,0 route-milles. La majeure partie de cette réduction globale (84,0 %) est attribuable à l'abandon de 733,1 routes-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

Avec la décision du CN de lever un moratoire qu'il s'était imposé sur l'abandon des voies d'embranchements, le transporteur a ajouté 328,1 route-milles de l'infrastructure ferroviaire de la Saskatchewan en candidats à l'abandon dans le plan de réseau triennal. Avec un autre 412,2 route-milles d'infrastructure ayant également été marqué pour l'abandon par le CP il y a tout juste trois mois, il semblerait que CN et CP soient en train d'examiner à nouveau la viabilité du restant de leurs réseaux.

Bien que la position financièrement faible d'autres lignes d'intérêt local n'aient pas empêché la possibilité d'autres entreprises dérivées, il semble que l'option n'est peut-être pas aussi désirable qu'elle avait pu autrefois paraître à des investisseurs potentiels. En fait, tout au long de la campagne agricole 2005 à 2006, ces deux perspectives ont connu de nouvelles expressions. Dans le premier cas, une section de voie ferrée de 60,2 route-milles qui avait été marquée pour l'abandon par le CP a été vendue à une nouvelle compagnie d'intérêt local, la Fife Lake Railway. Dans le deuxième cas, RailAmerica Inc. a vendu la majorité de ses avoirs en actions dans l'Ouest du Canada au CN en janvier 2006. Cette transaction, évaluée à 26 millions \$, comprenait 702,8 route-milles d'infrastructure ferroviaire regroupée en trois opérations distinctes : le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway. RailAmerica est finalement entièrement sortie du marché de l'Ouest du Canada lorsqu'elle a accordé de faire don de sa participation dans E&N Railway à un organisme sans but lucratif local. Finalement, la Southern Manitoba Railway fit application auprès de la Motor Transport Board pour recevoir la permission de cesser ses activités sur les derniers 78,6 route-milles du réseau entre Morris et Mariapolis.

Ces transactions, jumelées aux 168,7 route-milles de voie ferrée enregistrés comme ayant été abandonnés au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, ont provoqué un autre rajustement important de l'infrastructure ferroviaire du SMTG. À la fin de la période, l'infrastructure contrôlée par la catégorie 1 avait augmenté de 3,1 % à 15 725 route-milles, tandis que la portée des activités d'intérêt local a été réduite de près d'un cinquième, tombant à 2 869,9 route-milles. D'ailleurs, le volume d'infrastructures contrôlé par ces plus petits transporteurs a chuté de 38,2 % depuis le début du PSG tandis que celui des plus grands transporteurs de la catégorie 1 a augmenté de 6,1 %.

L'effet de cette évolution des réseaux ferroviaires et de silos commence à se faire sentir dans les volumes totaux de grain. À la conclusion de la campagne agricole 2005 à 2006, le tonnage provenant du réseau non tributaire du transport du grain était légèrement à la hausse par rapport à sa situation au cours de l'année de référence du PSG. Par contre, la part du volume de grain acheminée par le réseau tributaire du transport du grain avait chuté de 12,5 %. De même, la tendance générale montre clairement que le tonnage provenant de transporteurs d'intérêt local est en baisse comparé à celui provenant de transporteurs de catégorie 1. Cette situation se révèle dans les baisses relatives enregistrées par les deux groupes au cours des sept dernières campagnes agricoles : soit respectivement 18,3 % et 2,4 %.

À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada englobait 16 installations, avec une capacité de stockage collective de 2,6 millions de tonnes. Bien qu'il n'y ait pas eu de changements physiques enregistrés dans cette période, des augmentations respectives de 14,3 et de 3,3 % ont été enregistrées au cours du PSG.

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 a augmenté de 24,8 %, à 271 714 wagons par rapport aux 217 666 wagons enregistrés durant la campagne agricole précédente. Ces résultats indiquent que le CN et le CP ont chacun pris une part de 50,0 % des mouvements de grain au cours de la période.

## Section 2 : Relations commerciales

L'un des objectifs des réformes réglementaires du gouvernement était de donner une orientation plus commerciale au SMTG. L'une des pierres angulaires de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, la CCB a pris l'engagement d'adjuger 40 % de ses expéditions de grain par l'intermédiaire d'un programme combinant les appels d'offres et les attributions de wagons à l'avance.

Mais le gouvernement s'attend également à ce que les intervenants de l'industrie mettent sur pied de nouvelles procédures commerciales favorisant une plus grande responsabilité financière. Le but de cet élément de surveillance est double : suivre et évaluer l'impact des modalités d'appel d'offres de la CCB ainsi que les changements qui iront de pair dans les relations commerciales entre les divers intervenants de l'industrie céréalière.



### Points saillants – campagne agricole 2005 à 2006

#### Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres se maintient à un maximum de 20 % pour la troisième campagne consécutive.
- La CCB a lancé 282 appels d'offres en 2005 à 2006.
  - Appels d'offres portant sur le transport de 5,3 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
    - Une réduction de 14,4 % par rapport aux 6,2 millions de tonnes visées un an plus tôt.
- 955 soumissions reçues, portant sur un total de 7,1 millions de tonnes.
  - Remontée importante des soumissions.
    - Appels d'offres recentrés sur les grains disponibles plutôt que sur les grains de haute qualité.
- 342 contrats adjugés pour le transport de 2,4 millions de tonnes.
  - Gain léger de 2,5 % par rapport à la campagne agricole 2004 à 2005.
  - La CCB concentre les mouvements soumissionnés de grain vers la côte ouest.
    - La part relative de Vancouver a chuté de 70,3 % à 54,6 % tandis que celle de Prince Rupert a augmenté de 8,1 % à 26,9 %.
    - Les parts relatives de Thunder Bay et de Churchill ont chuté à 18,5 % et 0,0 % respectivement.
  - Sept contrats pour le transport de 155 600 tonnes d'orge brassicole.
  - Une proportion de 16,2 % des volumes de la CCB a été transportée vers les ports de l'Ouest du Canada.
    - Marginalement inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions relatives à 54,7 % des volumes visés étaient partiellement ou entièrement non conformes.
  - Baisse légère par rapport au chiffre de 58,7 % enregistré l'année précédente.
- La proportion des volumes transportés par trains-blocs multiples a augmenté légèrement, à 88,6 %.
  - La part du volume transporté en trains-blocs d'au moins 50 wagons a baissé de 63,3 à 59,7 %.
    - Augmentation de 3,9 points de pourcentage des blocs de 25 à 49 wagons.
- La CCB estime que les économies en 2005 à 2006 résultant des soumissions des sociétés céréalières, des rabais consentis sur le transport et le stockage, et des sanctions financières infligées pour non-respect se chiffrent à 22,9 millions \$.
  - Baisse de 12,3 % par rapport aux économies de 26,1 millions \$ réalisées en 2004 à 2005.

#### Attribution de wagons à l'avance

- 2,4 millions de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB.
  - Le total représente 15,6 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
    - Inférieure à l'objectif de 20 % visé par la CCB.
- 31,8 % des expéditions de la CCB dans l'Ouest du Canada ont été effectuées en vertu des programmes d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance.
  - Inférieure à l'engagement de 40 % de la CCB.
- Les expéditions dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB évoluaient en grande partie comme celles des grains en régime d'appels d'offres.
  - Principalement blé et blé dur.
  - Provenance à 80,3 % de silos à forte capacité.
- Moindre recours à des trains-blocs multiples de grande taille.
  - S'explique par le processus d'attribution des wagons et le recours accru à des expéditions en trains-blocs de moins de 50 wagons par les sociétés céréalières de moindre envergure.

#### Autres

- Le Gouvernement du Canada a annulé la vente prévue du parc de wagons-trémies à la Farmer Rail Car Coalition; il a choisi plutôt d'en rester propriétaire.
  - Les modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada ont pour but de réduire les dispositions d'entretien dans le plafond des recettes actuel.
- Le Bureau de la concurrence s'est affirmé pour empêcher deux transactions industrielles.
  - Proposition d'exploitation conjointe des silos terminaux de SWP et de JRI à Vancouver.
  - Vente provisoire de l'ancien silo terminal UGG de AU à Vancouver.
    - Les avoirs ont été remis à un fiduciaire en vue de leur vente.
- Les tarifs de fret maritime ont presque doublé au cours de la campagne agricole de 2005 à 2006.
  - A continué de démontrer une importante variabilité saisonnière.
- Les producteurs de légumineuses à grain ont considéré des mesures commerciales relativement aux exportations américaines vers le Canada.
- Le groupe de travail mixte a publié son rapport final sur la grève des camionneurs de Vancouver.
  - Stratégie à long terme recommandée afin d'éviter de futures interruptions de travail.
- CN et CP ont augmenté leurs efforts de coopération dans le Grand Vancouver.
  - Les trains à destination des silos terminaux à Vancouver feront l'objet d'une meilleure maintenance.
- La demande croissante de biocarburants favorise la construction de nouvelles installations.

## Série 2 – Relations commerciales

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006	Écart en %	
<b>Programme d'appels d'offres [sous-série 2A]</b>							
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – grain		s.o.	6 218,5	5 325,7	-14,4 %	▼
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – qualité						
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – grain		s.o.	5 722,9	7 131,0	24,6 %	▲
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – grade						
2A-5	Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	(2)	s.o.	13 281,2	15 132,6	13,9 %	▲
2A-5	Mouvements soumissionnés (%) – proportion du total des mouvements CCB	(2)	s.o.	18,0 %	16,2 %	-10,0 %	▼
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grain	(2)	s.o.	2 387,7	2 447,5	2,5 %	▲
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grade	(2)					
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		s.o.	3 651,2	2 913,9	-20,2 %	▼
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – non adjudés au moins disant		s.o.	65,9	130,5	98,0 %	▲
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		s.o.	43,2	155,6	260,4 %	▲
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – entreposés		s.o.	2 344,5	2 291,9	-2,2 %	▼
2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – ports	(3)					
2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – chemins de fer	(3)					
2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples	(3)					
2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – pénalités	(3)					
2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – province/catégorie de silo	(3)					
2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – mois	(3)					
2A-16	Répartition des postes de livraison des soumissions (nombre) – wagons sous-traités	(3)					
2A-17	Taille moyenne des trains-blocs soumissionnés (wagons) – ports		s.o.	55,5	54,4	-2,0 %	▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain soumissionné		s.o.	16,9	15,7	-7,1 %	▼
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain non soumissionné		s.o.	17,5	16,8	-4,0 %	▼
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé		s.o.	-21,86 \$	-18,58 \$	-15,0 %	▼
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé dur		s.o.	-19,03 \$	-18,05 \$	-5,1 %	▼
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – principales sociétés céréalières		s.o.	77,2 %	76,1 %	-1,4 %	▼
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – autres sociétés céréalières		s.o.	22,8 %	23,9 %	4,8 %	▲
<b>Programme d'attribution de wagons à l'avance [sous-série 2B]</b>							
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (%) – proportion du total des mouvements CCB		s.o.	15,8 %	15,6 %	-1,3 %	▼
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – grain		s.o.	2 100,7	2 365,1	12,6 %	▲
2B-2	Répartition des mouvements attribués à l'avance – ports	(4)					
2B-3	Répartition des mouvements attribués à l'avance – chemins de fer	(4)					
2B-4	Répartition des mouvements attribués à l'avance – province/catégorie de silo	(4)					
2B-5	Répartition des mouvements attribués à l'avance – mois	(4)					
2B-6	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain attribué à l'avance		s.o.	17,3	15,6	-9,8 %	▼
2B-7	Répartition des mouvements attribués à l'avance – trains-blocs multiples	(4)					
2B-8	Taille moyenne des trains-blocs multiples attribués à l'avance (wagons) – ports		s.o.	47,3	46,0	-2,7 %	▼

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2005 à 2006 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Englobe les volumes soumissionnés d'orge brassicole.

(3) – Les indicateurs 2A-10 à 2A-16 portent sur différents éléments des mouvements soumissionnés. Cet examen vise à mieux expliquer les mouvements proprement dits, qui ne peuvent pas être décrits dans le présent cadre sommaire. Le lecteur est invité à consulter au besoin les tableaux de données détaillées à l'Annexe 4.

(4) – À l'exception de l'indicateur 2B-6, les indicateurs 2B-2 à 2B-7 portent sur différents éléments des mouvements attribués à l'avance. Cet examen vise à mieux expliquer les mouvements proprement dits, qui ne peuvent pas être décrits dans le présent cadre sommaire. Le lecteur est invité à consulter au besoin les tableaux de données détaillées à l'Annexe 4.

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

La campagne agricole 2005 à 2006 a été la sixième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la troisième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.<sup>51</sup> Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

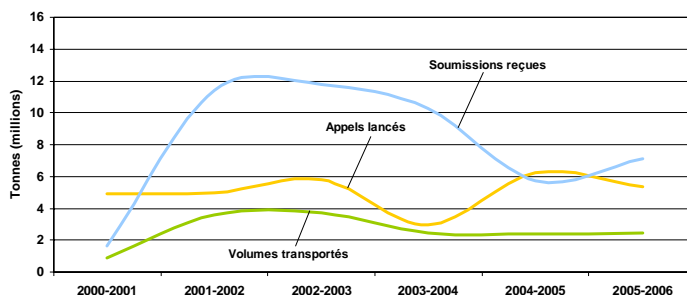
Comme discuté précédemment, bien que la qualité du grain produit pour le transport dans la campagne agricole 2005 à 2006 ait été en général meilleure que celle du grain de la campagne agricole de l'année précédente, elle était toujours bien inférieure à la normale. Devant le besoin de s'adapter à la réalité d'une réduction inattendue de l'approvisionnement en grain de meilleure qualité un an plus tôt, la CCB était mieux placée pour faire affaire avec l'industrie concernant le mouvement d'une seconde récolte de moindre qualité en régime d'appels d'offres. Par conséquent, les comportements de l'industrie dans son ensemble ont été en grande partie restitués à ce qu'ils avaient été deux ans auparavant.

### Appels lancés

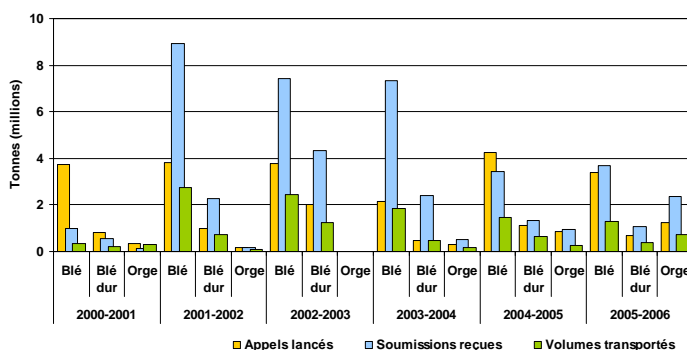
Durant la campagne agricole 2005 à 2005, la CCB a lancé au total 282 appels d'offres visant l'expédition d'environ 5,3 millions de tonnes de grain, soit 14,4 % de moins que les 6,2 millions de tonnes visés l'année précédente. Dans une large mesure, la portée plus petite de ces appels d'offres exprimait la diminution de l'importance que la CCB accorde à engranger des grains de qualité supérieure. En conséquence, les appels d'offres ont aussi été élargis pour inclure davantage de grains de qualité inférieure.

Ces forces dominantes ont apporté certains changements dans la nature des appels d'offres. Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en adjudication, soit 63,6 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, cela représentait le mouvement potentiel de 3,4 millions de tonnes, soit une valeur largement inférieure au chiffre record de 4,3 millions de tonnes enregistré au cours de la campagne agricole précédente. L'élément le plus frappant est que l'orge a déplacé le blé dur comme deuxième plus importante marchandise pour laquelle des appels d'offres ont été lancés. Les appels d'offres portant sur l'orge se sont élevés à 1,3 million de tonnes, représentant 23,8 % du total global par rapport à 13,5 % l'année précédente. Les appels d'offres portant sur le blé dur, qui ont chuté à une part relative de 12,6 % du niveau de 18,1 % un an plus tôt, représentaient le solde de 0,7 million de tonnes.

**Figure 18 : Tonnage total par appels d'offres, soumissions et volumes transportés**



**Figure 19 : Tonnage par appels d'offres, soumissions et volumes transportés – grain**



<sup>51</sup> La CCB a considérablement modifié son programme d'appels d'offres pour la campagne agricole 2003 à 2004, après consultation de ses 26 mandataires. La campagne agricole 2002 à 2003 a été la dernière pour laquelle la CCB s'était engagée à soumettre un minimum de 50 % de son volume global en appel d'offres.

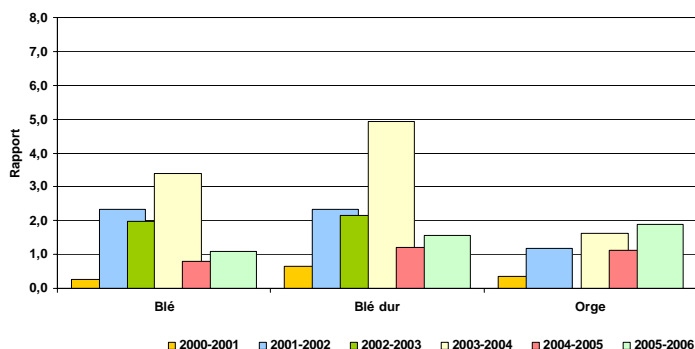


Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. Un record de 84,6 % du volume mis en adjudication était prévu pour l'exportation en partance des ports de la côte ouest de Vancouver et de Prince Rupert. Bien que ceci soit conforme au pourcentage de 81,8 % de la campagne agricole précédente, il est resté bien au-dessus du pourcentage moyen de 64,9 % présenté lors des quatre premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Toutefois, il y eut une différence importante dans la répartition entre les deux ports. La part relative de Prince Rupert a augmenté à 26,3 % par rapport à 10,9 % un an auparavant, tandis que celle de Vancouver a chuté de 70,9 % à 58,3 %. Les parts relatives attribuées aux ports de Thunder Bay et de Churchill ont également chuté : à 15,4 % par rapport à 16,9 % dans le cas de Thunder Bay, et à 0,0 % par rapport à 1,3 % dans le cas de Churchill.<sup>52</sup> [Voir les tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'Annexe 4.]

### Soumissions reçues

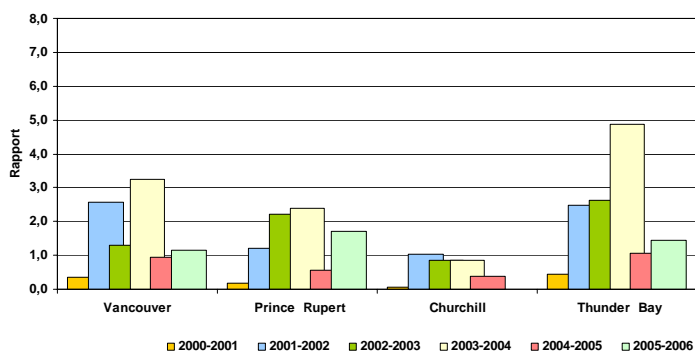
Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 955 offres relatives au mouvement de 7,1 millions de tonnes de grain, environ un tiers de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 51,8 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. Quelque 33,4 % des offres se rapportaient aux appels d'offres portant sur l'orge, tandis que l'autre 14,8 % touchait aux appels d'offres portant sur le blé dur. Bien que les soumissions associées à tous les grains aient été plus élevées que pour la campagne agricole 2004 à 2005, une préférence notable fut accordée à l'orge. Si l'on examine les soumissions en fonction du port désigné par l'appel d'offres, 49,9 % des soumissions visaient Vancouver, 33,5 % Prince Rupert, et 16,6 % Thunder Bay. Dans ce sens, bien que les soumissions aient reflété à nouveau le tonnage adjudgé, elles indiquèrent aussi une préférence nette pour Prince Rupert. [Voir les tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'Annexe 4.]

**Figure 20 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – grain**



De façon générale, les soumissions se sont révélées un peu plus fortes que pour la campagne agricole précédente. La hausse d'intensité du processus de soumissions s'évalue le mieux dans le rapport des volumes des appels lancés et des volumes des soumissions reçues, une valeur supérieure dénotant une réaction beaucoup plus enthousiaste à l'appel d'offres. À l'exception des appels d'offres pour Churchill, ces pourcentages ont tous augmenté dans la campagne agricole 2005 à 2006. Toutefois, ils sont restés moins forts que dans la campagne agricole 2003 à 2004, lorsque les soumissions du programme d'appels d'offres de la CCB étaient plus intenses. Bien que les soumissions présentées pour le blé et pour Vancouver ont recueilli des réponses comparativement plus faibles que d'autres, le modèle d'ensemble présenté pour la campagne agricole 2005 à 2006 s'est révélé être largement non discriminatoire.

**Figure 21 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – port**



<sup>52</sup> Aucun appel d'offres ne fut lancé par la CCB pour les transports vers Churchill dans la campagne agricole 2005 à 2006.

### Contrats adjugés

Au total, 342 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,4 millions de tonnes de grain, seulement 46,0 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 16,2 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, à peine moins que son objectif de 20 %.<sup>53</sup> [Voir les tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'Annexe 4.]

Des 2,4 millions de tonnes transportées, 54,6 % ont été expédié à Vancouver, 26,9 % à Prince Rupert et 18,5 % à Thunder Bay. À cause de l'augmentation du volume vers Prince Rupert, ce classement est très différent de celui observé lors de la campagne agricole 2004 à 2005. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill dans le mouvement du grain soumissionné, ces résultats signalent la première fois que Thunder Bay n'est pas l'un des deux plus grands points d'exportation pour les expéditions de grain soumissionné depuis le début du programme il y a six ans.<sup>54</sup>

Bien que ces résultats aient été influencés par une deuxième année consécutive de qualité inférieure de grain, les tendances plus générales du marché ont aussi joué un rôle pour influencer ces mouvements. En particulier, la réduction de la production d'orge dans les pays d'Europe occidentale et de l'ex-Union soviétique a diminué la concurrence dans l'exportation de l'orge fourragère. Avec la hausse des prix mondiaux qui a suivi, la CCB a été capable d'exploiter une insuffisance temporaire des approvisionnements mondiaux pour exporter environ 1,9 million de tonnes d'orge fourragère. Étant donné qu'une grande partie de la demande était associée aux marchés asiatiques, la CCB a utilisé au départ le programme d'appels d'offres pour faciliter le mouvement par les ports de la côte ouest. Beaucoup des variations importantes observées d'une année à l'autre, concernant tant le grain soumissionné que non soumissionné, étaient attribuables à l'augmentation de volume causée par ces ventes.

### Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

Les meilleurs taux de réponse précisés ci-dessus reflétaient largement la capacité améliorée des sociétés céréalières de fournir les volumes déterminés dans les appels d'offres. Toutefois, la difficulté d'assurer des approvisionnements suffisants de grain de haute qualité, en particulier au quatrième trimestre, a conduit à un pourcentage élevé d'appels d'offres restés sans réponse pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Au total, 2,9 millions de tonnes n'ont pas été livrés, partiellement ou complètement. Ceci représentait 54,7 % du volume global mis en adjudication, soit une légère diminution par rapport au

Figure 22 : Volumes de grain soumissionnés – port de destination

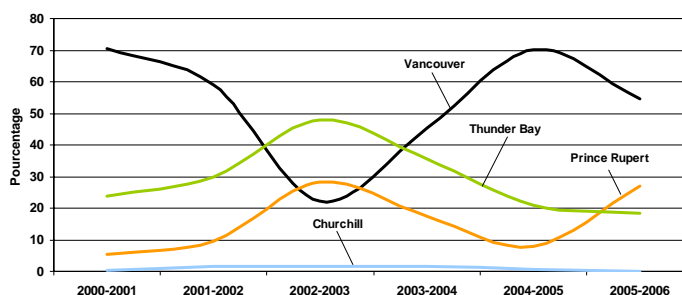
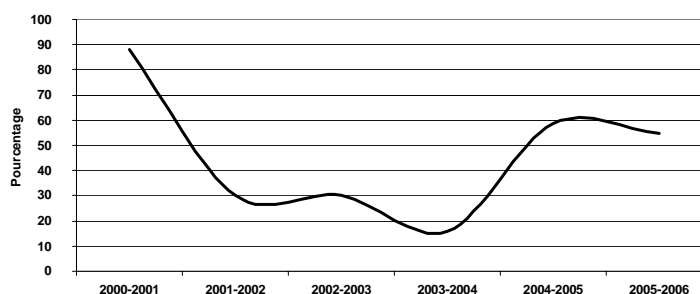


Figure 23 : Proportion du tonnage total en appel d'offres non expédié



<sup>53</sup> Étant donné que l'orge brassicole faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la signature du protocole d'entente à l'origine du programme d'appels d'offres actuel de la CCB, les volumes d'orge brassicole sont normalement considérés indépendants des volumes de grains soumissionnés en vertu du protocole, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB.

<sup>54</sup> À l'exception de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsque Thunder Bay est devenu le plus grand manutentionnaire de grain soumissionné du SMTG à cause d'un conflit de travail qui avait entravé le transport du grain par Vancouver, les expéditions de grain soumissionné par le port de Thunder Bay ont toujours été classées numéro 2, avec Vancouver en première place.

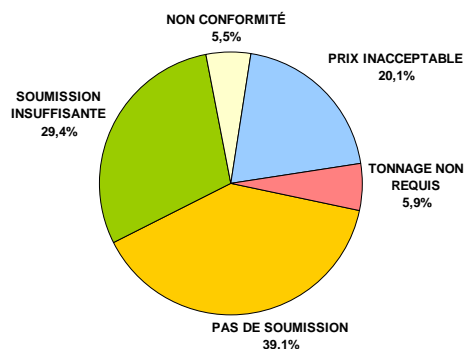


58,7 % enregistré un an plus tôt. Qui plus est, il s'agissait de la troisième plus importante valeur observée depuis le lancement du programme d'appels d'offres de la CCB lors de la campagne agricole 2000 à 2001.<sup>55</sup>

Les défaillances spécifiques ayant contribué à ce résultat fournissent quelques indications. Aucun contrat ne fut décerné pour 1,1 million de tonnes (39,1 %) puis qu'aucune offre ne fut soumise. Par ailleurs, 0,9 million de tonnes de plus (29,4 %) ne furent pas livrées parce qu'une quantité insuffisante avait été offerte. Pour un autre volume de 0,6 million de tonnes (20,1 %), le prix de la soumission a été jugé inacceptable. La non-conformité des soumissionnaires aux spécifications établies dans l'appel d'offres a aussi causé le non-décernement de contrats pour 0,2 million de tonnes (5,5 %). [Voir le tableau 2A-7 à l'Annexe 4.]

En plus de ces défaillances conventionnelles, il faut mentionner tout spécialement un volume non livré de 0,2 million de tonnes provenant d'un appel d'offres pour l'orge fourragère. Contrairement à la pratique normale de la CCB consistant à lancer un appel d'offres uniquement lorsqu'elle a un contrat de vente spécifique à conclure, les appels d'offres lancés pour l'orge fourragère étaient largement spéculatifs, car la CCB anticipait de pouvoir en fin de compte vendre le grain recueilli à l'avance. Cependant, ceci il n'a pas toujours été le cas. Au premier trimestre, des offres furent sollicitées et reçues pour 171 600 tonnes d'orge fourragère, lesquelles s'avèrent ne pas être nécessaires. Lorsque ce volume est exclu, le pourcentage non livré tombe à 51,5 %.

Figure 24 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres non adjugés



Sur les 282 appels d'offres lancés, 20 ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins disantes. Cela correspond à un volume total de 130 504 tonnes, près du double de celui décerné l'année précédente, et le plus gros volume relevé depuis six ans que le programme a commencé. Dans ce genre de cas, l'offre au prix le plus bas a souvent manqué de conduire à un contrat parce qu'elle incluait des conditions qui ne pouvaient pas être satisfaites.<sup>56</sup> [Voir le tableau 2A-8 à l'Annexe 4.]

### Orge brassicole

Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, la CCB a lancé huit appels d'offres pour le transport d'orge brassicole. Ceux-ci ont suscité la présentation de 23 soumissions. Sept contrats ont été adjugés pour l'expédition subséquente de 155 600 tonnes à Vancouver, la plus importante quantité depuis l'adjudication de 280 800 tonnes pendant la campagne agricole 2000 à 2001. Comme c'était le cas par le passé, l'orge brassicole a représenté le seul grain à avoir été vendu franco à bord (FOB). Toutes les autres livraisons de grains soumissionnés ont été vendues à titre de grain « en stockage ». Les expéditions d'orge brassicole soumissionnées pendant la campagne agricole 2005 à 2006 représentaient 11,7 % du total des volumes soumissionnés à destination du port de Vancouver, et seulement 6,4 % des volumes acheminés aux quatre ports de l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2A-9 à l'Annexe 4.]

<sup>55</sup> À cause de la faible participation initiale de l'industrie, une proportion de 88,2 % des appels d'offres lancés la première année du programme de la CCB n'avait pas été adjugée. Il s'agit toujours de la plus haute proportion enregistrée.

<sup>56</sup> Il faut signaler que lorsque ces soumissions étaient présentées conformément aux critères énoncés dans l'accord du soumissionnaire avec la CCB, elles n'étaient pas systématiquement refusées. La CCB, la Western Grain Elevator Association et la Inland Terminal Association of Canada ont conclu un accord tripartite énonçant les critères que la CCB applique à l'adjudication des contrats : plus bas prix (économies maximales pour les agriculteurs); regroupement des stocks dans trois silos terminaux ou moins; et, si les deux premiers critères ne permettent pas d'adjuger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement préalable des sociétés céréalières dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

## Premiers transporteurs

Plus de la moitié (51,7 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne agricole 2005 à 2006 provenaient de postes situés le long des voies du CN. Il s'agissait d'une hausse importante comparativement à la part de 42,9 % décrochée par ce transporteur l'année précédente. En fait, cela a marqué la première fois depuis la campagne agricole 2000 à 2001 que le CP n'a pas transporté la majorité du grain soumissionné de la CCB.<sup>57</sup> [Voir le tableau 2A-11 à l'Annexe 4.]

À certains égards, cette progression de la part du marché du CN ne doit pas être interprétée comme un signe de baisse de compétitivité du CP. Les données suggèrent plutôt que le pourcentage plus grand du CN reflétait simplement une meilleure disponibilité du grain – en particulier l'orge – dans la zone de service du transporteur. Ces mêmes forces ont été également reflétées par le fait que CN a aussi recueilli un pourcentage plus élevé des mouvements d'ensemble des grains.

Le nombre d'installations à haut débit desservies par les transporteurs eux-mêmes souligne la tendance de cette répartition. Bien que le CN ait augmenté marginalement le nombre de silos à haut débit qu'il desservait, de 69 l'année précédente à 71, ceux-ci ont constitué seulement 42,8 % des 166 installations de catégories C et D situées dans l'Ouest du Canada. Avec 89 installations dans le voisinage de ses voies, le CP a continué à desservir plus de la moitié des silos à haut débit, soit 53,6 %. Les chemins de fer d'intérêt local ont desservi les six autres grosses installations du réseau. De toute évidence, avec une clientèle à forte capacité plus étendue, le CP peut raisonnablement s'attendre à obtenir une proportion accrue des volumes expédiés depuis ces installations, que ce soit en régime d'appels d'offres ou autrement.

## Trains-blocs multiples

Comme on l'a indiqué précédemment, le grain visé par les appels d'offres a été transporté en grande partie en vertu des programmes de rabais incitatifs des deux grandes compagnies de chemin de fer. En fait, depuis le début du programme d'appels d'offres de la CCB, la proportion de volumes transportés par blocs d'au moins 25 wagons n'a jamais été inférieure à 85,9 %. Bien que la proportion de volumes soumissionnés transportés selon cette formule ait légèrement augmenté à 88,6 % pendant la campagne agricole 2005 à 2006, il s'agissait de la troisième plus faible valeur enregistrée au cours des six dernières campagnes agricoles.

Figure 25 : Mouvements soumissionnés – premiers transporteurs

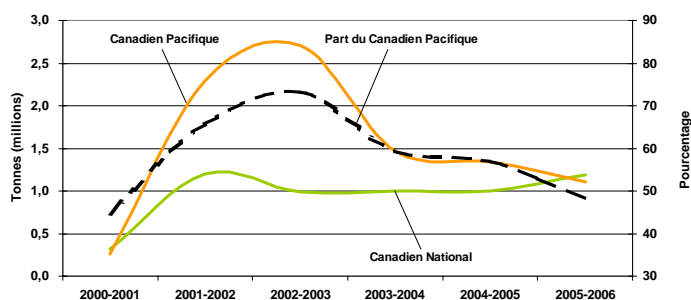
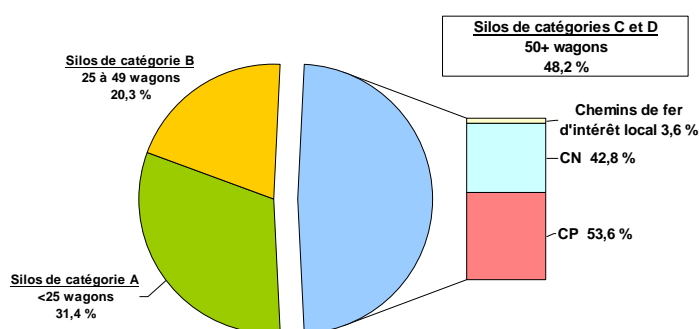


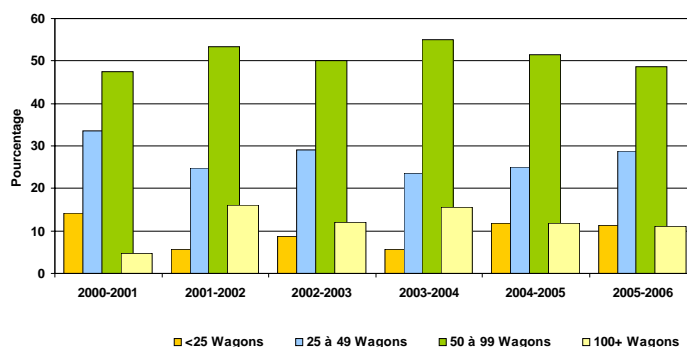
Figure 26 : Silos primaires à forte capacité – chemin de fer de desserte



<sup>57</sup> Ce fut seulement lors de la première année du programme d'appels d'offres de la CCB que le CP assura un pourcentage moindre du transport que le CN, soit 44,6 % au lieu de 55,4 %, respectivement.

Bien que le pourcentage soit resté largement inchangé par rapport au pourcentage de 88,2 % de la campagne agricole précédente, quelques pertes modestes se produisirent parmi les expéditions effectuées dans les plus grands blocs de wagons. Les expéditions de volumes soumissionnés en blocs de 50 à 99 wagons ont baissé de 2,9 points de pourcentage, passant de 51,5 % à 48,6 %. Pour leur part, les mouvements en blocs de 100 wagons et plus, qui ont baissé de 0,7 point de pourcentage, ont reculé de 11,8 % à 11,1 %. Une grande partie de cette perte provient d'une migration vers des expéditions en blocs de 25 à 49 wagons, qui ont grimpé à 28,9 % du total, comparativement à 25,0 % l'année précédente. Les transports dans les blocs de moins de 25 wagons baissèrent de 0,4 point de pourcentage, à 11,4 %, par rapport à 11,8 % l'année précédente. [Voir le tableau 2A-12 à l'Annexe 4.]

Figure 27 : Mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples

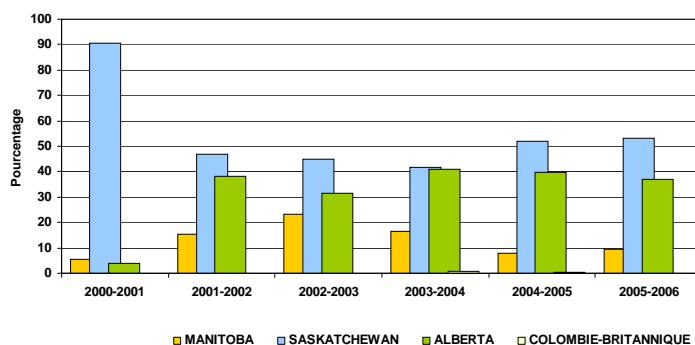


En faisant abstraction des variations relativement mineures d'une année à l'autre, ces données soulignent que les soumissionnaires retenus tentent généralement de structurer les expéditions avec le plus grand nombre possible de wagons pour maximiser l'avantage financier à tirer des rabais incitatifs des compagnies de chemin de fer. Comme cette formule d'expédition permet plus de latitude dans la planification, la proportion de mouvements soumissionnés obtenant de tels rabais dépasse de loin celle relevée dans les expéditions hors régime. Avec une proportion estimative de 75,6 % des mouvements hors du régime d'appels d'offres étant admissibles aux mêmes rabais offerts par les compagnies ferroviaires pendant la campagne agricole 2005 à 2006, les expéditions de volumes soumissionnés conservaient une avance de 13,0 points de pourcentage.<sup>58</sup>

#### Origines des volumes soumissionnés

Comme lors des quatre campagnes agricoles précédentes, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB provenait de la Saskatchewan. Avec un total surpassant de peu les 1,2 million de tonnes, ces expéditions comptaient pour une bonne moitié (53,2 %) de tous les mouvements soumissionnés de grain. Toutefois, ceci indique une modeste augmentation par rapport au pourcentage de 52,2 % de la campagne agricole précédente, et seulement la deuxième fois que le pourcentage de la province dépassait en fait les 46,8 % qu'elle avait enregistré dans la campagne agricole 2001 à 2002.<sup>59</sup> Ce gain de 6,4 points de pourcentage s'est traduit par de modestes pertes pour les trois autres provinces productrices au cours des six dernières années.

Figure 28 : Grains soumissionnés – origine provinciale



Avec 0,2 million de tonnes de grain soumissionné originaire du Manitoba, le pourcentage de la province a augmenté à 9,5 %, comparé à 7,7 % l'année précédente. Un modeste déclin a été relevé par l'Alberta, où une réduction de 8,9 % du volume originaire, qui s'élevait à 0,9 million de tonnes, a réduit le pourcentage de la province de 39,9 % à 37,2 %. Le déclin le plus important de la campagne agricole 2005 à 2006 est attribuable

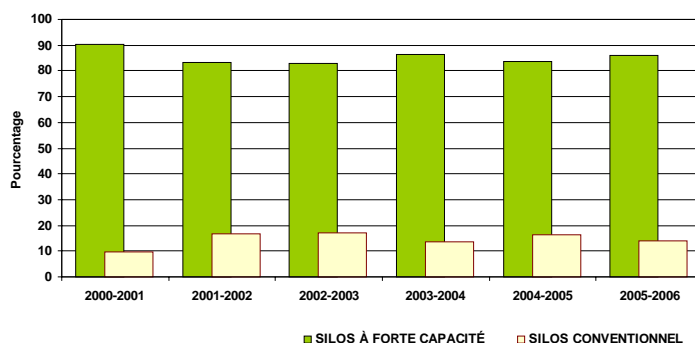
<sup>58</sup> Le pourcentage de 75,6 % cité comme proportion des mouvements en blocs de 25 wagons ou plus à la fois découle des estimations présentées au tableau 3C-5.

<sup>59</sup> La part de 83,5 % obtenue par la Saskatchewan pour la campagne agricole 2000 à 2001 n'est pas réputée comparable, parce que les résultats favorisaient fortement la Saskatchewan pendant la première année du programme d'appels d'offres de la CCB.

aux expéditions en provenance de la Colombie-Britannique, qui ont baissé de 83,7 %, à 967 tonnes, comparé à 5 931 tonnes l'année précédente. Toutefois, ces volumes représentaient moins de 0,1 % du total global.

Comme on l'a mentionné, les silos à forte capacité se sont avérés les installations privilégiées pour les mouvements du grain en régime d'appels d'offres. En fait, la première année du programme d'appels d'offres, ces silos comptaient pour 90,3 % des volumes. Malgré deux années consécutives de sécheresse, cette proportion n'a que légèrement régressé, à 83,0 % pour la campagne agricole 2002 à 2003. Le résultat reste similaire pour la campagne agricole 2005 à 2006, alors que cette proportion progressait marginalement à 86,0 %.

Figure 29 : Volumes soumissionnés – catégorie de silo



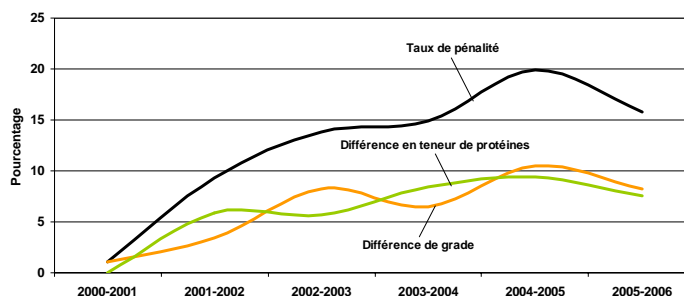
Néanmoins, il s'agissait d'une légère hausse relativement à la part de 83,8 % signalée comme provenant des silos à forte capacité un an plus tôt. Ce renforcement d'ensemble reflète des gains provinciaux plus importants. Pour le Manitoba, où l'approvisionnement limité des grains de plus haute qualité s'est avéré problématique pour les expéditions soumissionnées dans la campagne agricole 2004 à 2005, le volume originaire de ces silos a augmenté considérablement, de 75,2 % l'année précédente à 85,2 %. Du côté de la Saskatchewan, la proportion des expéditions provenant de silos à forte capacité n'a connu qu'une légère hausse, de 85,5 % à 85,9 %. L'Alberta a relevé le plus grand pourcentage de volume originaire de ces installations, soit 86,3 %, comparé à 83,8 % l'année précédente. Comme lors des campagnes précédentes, les volumes de grain soumissionnés de Colombie-Britannique provenaient intégralement de silos classiques. [Voir le tableau 2A-14 à l'Annexe 4.]

### Sanctions infligées

Au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, un total de 4 383 wagons ont fait l'objet de sanctions après leur arrivée aux quatre ports désignés de l'Ouest du Canada.<sup>60</sup> Il s'agissait d'une diminution de 19,0 % par rapport aux 5 412 wagons sanctionnés l'année précédente. De plus, le taux de pénalité connaissait aussi une baisse, passant de 19,9 % l'année précédente à 15,8 %.

Il s'agissait de la première baisse du taux de pénalité depuis la création du programme d'appels d'offres lors de la campagne agricole 2000 à 2001. À l'époque, seulement 1,1 % des wagons déchargés étaient pénalisés pour avoir manqué de satisfaire au grade ou au niveau de protéine spécifié dans l'appel d'offres.<sup>61</sup> Même s'il est comparé aux 9,3 % des expéditions qui furent pénalisées dans la campagne agricole 2001 à 2002, le taux de pénalité de la campagne agricole 2005 à 2006 peut être considéré comme avoir augmenté considérablement. Néanmoins, il faut se souvenir que ce taux n'est pas incompatible avec le taux d'expéditions

Figure 30 : Volumes soumissionnés – expéditions frappées d'une sanction



<sup>60</sup> Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une pénalité de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une pénalité équivalant à la différence de prix entre le grade ou la teneur en protéines des grains livrés et celle du paiement initial au titre des grains soumissionnés.

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

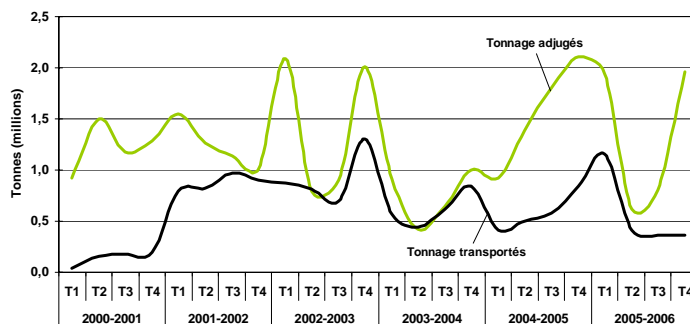
défectueuses de 18 % associé aux mouvements d'ensemble du grain.<sup>62</sup>

Les expéditions comportant un grade non conforme étaient marginalement plus nombreuses que celles comportant une teneur en protéines non conforme, à des taux respectifs de 8,3 % et 7,5 %. Comme pour le taux de pénalité, ces deux valeurs ont accusé de modestes réductions par rapport aux crêtes qui ont été enregistrées dans la campagne agricole 2004 à 2005. En dépit de cette réorientation, ces taux de défaillance ont augmenté assez régulièrement au cours des dernières années. De plus, elles ont connu des hausses parallèles, ce qui ne permet pas de cerner un élément comme étant le problème dominant. L'évolution à ce jour indique que les deux défauts surviennent en proportions à peu près égales, bien que leur classement alterne souvent. [Voir le tableau 2A-13 à l'Annexe 4.]

### Répartition

Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, la CCB a adjugé des volumes en appels d'offres à un rythme moyen de 443 800 tonnes par mois. Toutefois, les volumes effectivement adjugés variaient d'un creux de 184 100 tonnes en janvier 2006 jusqu'à une crête de 1 132 700 tonnes en août 2005. La répartition trimestrielle de ces valeurs indique une variabilité de même amplitude, avec des valeurs relativement basses aux deuxièmes et troisièmes trimestres intercalées entre des valeurs beaucoup plus hautes aux premiers et quatrièmes trimestres. De façon intéressante, ceci divise presque uniformément la valeur totale du tonnage adjugé entre le premier et le second semestre de la campagne agricole.

Figure 31 : Répartition trimestrielle du grain soumissionné



Les volumes mensuels de grain effectivement transportés en vertu d'appels d'offres affichaient une répartition similaire, bien que moins marquée. Les quantités mensuelles allaient d'un creux de 41 200 tonnes à une crête de 527 300 tonnes, pour une moyenne mensuelle de 191 000 tonnes. Bien que la répartition trimestrielle présente une corrélation initiale avec le tonnage adjugé, la relation s'est avérée beaucoup plus faible que celle observée dans la campagne précédente. Les forces soulignant cela semblent être de deux types : un décalage structurel qui fait qu'une grande partie du volume soumissionné soit reportée de quatre à six semaines après le lancement de l'appel par la CCB; et le volume qui est resté sans réponse. Une grande partie de la réduction de la corrélation semble être associée au second facteur, selon lequel le pourcentage d'appels d'offres restés sans réponse augmenta entre 28,7 % au premier trimestre et 79,1 % au quatrième. [Voir le tableau 2A-15 à l'Annexe 4.]

### Points de livraison par contrat adjugé

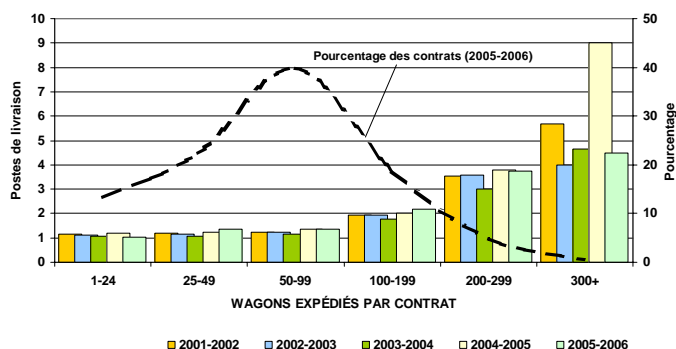
Les expéditions de grain soumissionnées peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Parmi les 342 contrats signés pour le mouvement du grain soumissionné dans la campagne agricole 2005 à 2006, 63,7 % concerne le grain provenant d'un seul point de livraison. Ceci est légèrement inférieur aux 67,6 % observés dans la campagne précédente. En fait, le nombre moyen de postes de livraison consigné pour des mouvements en trains-blocs de moins de 25 wagons, de 25 à 49 wagons et de 50 à 99 wagons avait à peine changé, s'établissant à environ 1,3 poste par contrat dans les trois cas. Qui plus est, la moyenne dans chacun de ces trois groupements demeure relativement constante depuis la campagne agricole 2001 à 2002. [Voir le tableau 2A-16 à l'Annexe 4.]

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



Les contrats visant l'expédition de 100 wagons ou plus obtinrent typiquement leur grain d'un plus grand nombre de points de livraison. Ceci est associé simplement au plus grand volume de grain concerné, et au fait qu'il a souvent dû provenir d'une zone géographique plus vaste. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 2,2 postes de livraison; de 3,8 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 4,5 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. À l'exception de ce dernier groupement, où la moyenne a baissé à la moitié de la valeur de 9,0 qu'elle avait prise lors de la campagne précédente, ces moyennes ont changé relativement peu comparé à celles observées lors de la campagne agricole 2001 à 2002.<sup>63</sup>

Figure 32 : Grain soumissionné – nombre de postes de livraison par contrat



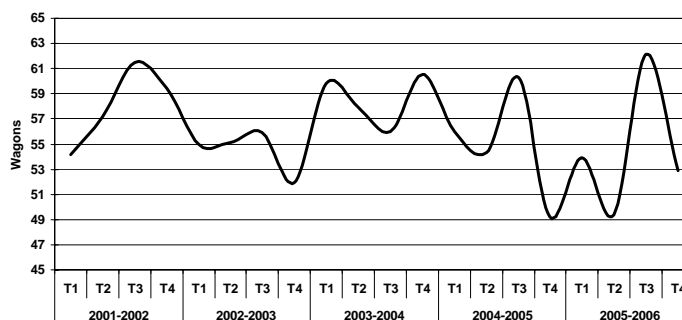
Du total des contrats adjudgés pour la campagne agricole 2005 à 2006, une proportion de 75,8 % portait sur des mouvements de moins de 100 wagons de grain. Bien qu'il ait été légèrement inférieur au 80,4 % observé lors de la campagne précédente, le résultat fut cohérent. Malgré cela, la plus grande portion, soit 40,0 %, a été transportée en blocs de 50 à 99 wagons. Ceci représente un changement faible comparé aux 42,2 % enregistrés dans la campagne précédente, et un changement seulement marginalement plus élevé que les 38,4 % recueilli dans la campagne agricole 2001 à 2002. Dans l'ensemble, ces observations renforcent des observations précédentes selon lesquelles les sociétés céréalières ont essayé en général d'expédier le grain soumissionné dans des blocs de wagons plus grands dans la mesure du possible.

#### Taille des trains-blocs multiples

Comme on l'a déjà mentionné, les volumes soumissionnés expédiés pendant la campagne agricole 2005 à 2006 s'inscrivaient à 88,6 % dans les programmes de rabais incitatifs du CN et du CP. Ces trains-blocs comptaient en moyenne seulement 54,4 wagons, à peine plus que le seuil de 50 wagons pour les mouvements depuis les silos à forte capacité. De plus, il s'agissait d'une baisse de 2,0 % par rapport à la moyenne de 55,5 wagons enregistrée pour la campagne précédente. À l'exception des grains soumissionnés à destination de Prince Rupert, une baisse de la taille moyenne des trains-blocs a été constatée dans chacun des principaux couloirs d'exportation. [Voir le tableau 2A-17 à l'Annexe 4.]

En plus d'avoir enregistré la seule augmentation d'une année à l'autre de la taille moyenne des blocs de wagons, les mouvements de grain soumissionnés dans le couloir de Prince Rupert ont atteint une moyenne annuelle record de 61,5 wagons. Ceci est dû en grande partie à une moyenne record de 82,2 wagons au deuxième trimestre, bien que l'octroi de contrats plus importants ait aussi contribué à l'obtention de ces résultats.

Figure 33 : Grain soumissionné – taille moyenne pondérée des trains-blocs



Parmi les réductions, la plus importante se produisit dans le couloir de Churchill, où la décision de la CCB de ne pas lancer d'appels d'offres conduisit à une taille moyenne de blocs de wagons égale à zéro, comparé à une moyenne record de 89,3 wagons dans la

<sup>63</sup> Un seul mouvement contractuel concernant 300 wagons ou plus provenant de neuf points d'origine a été relevé dans la campagne agricole 2004 à 2005. À cause de la fréquence limitée de ces mouvements, la moyenne est très sensible à ces points de données isolés. L'historique sur cinq ans montre que les mouvements de cette taille proviennent typiquement de quatre ou cinq postes. La réduction enregistrée dans la campagne agricole 2005 à 2006 dénote un retour à cette norme.

campagne précédente.<sup>64</sup> Bien que les moyennes annualisées pour Vancouver et Thunder Bay aient aussi baissé, elles ont chuté beaucoup moins. À Vancouver, la moyenne pour la campagne agricole 2005 à 2006 a reculé de 4,9 % à 52,7 wagons, nettement moins que le niveau record de 62,5 wagons enregistré deux années auparavant. Thunder Bay a connu une baisse plus grande, de 10,7 %, la moyenne passant de 54,4 à 48,6 wagons. Cependant, la moyenne annualisée dans le couloir de Thunder Bay témoigne de la plus grande stabilité, allant du niveau record le plus bas de cette campagne à un sommet de seulement 55,5 wagons pour la campagne agricole 2002 à 2003.

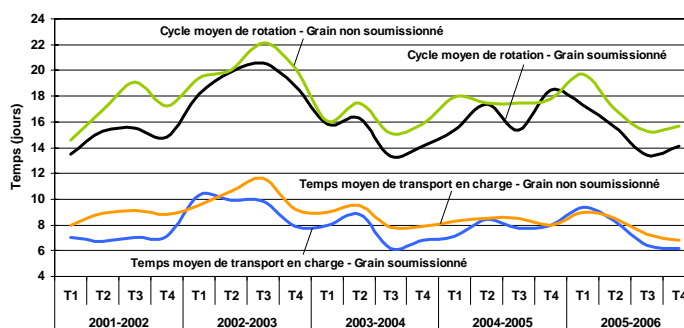
Dans l'ensemble, les moyennes trimestrielles affichaient une variabilité plus prononcée. Dans une grande mesure, ces valeurs présentaient un modèle ondulé très semblable à celui relevé dans la campagne précédente, bien que la tendance à la baisse présentée dans l'ensemble de la campagne agricole 2004 à 2005 ait été largement absente.

### Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionnées atteignait 15,7 jours pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Il s'agissait d'une baisse de 7,1 % par rapport à la moyenne de 16,9 jours consignée pour la campagne précédente. Les valeurs trimestrielles révèlent aussi une réduction progressive des temps de cycle de rotation. Cette réduction s'inscrit dans le cadre de l'amélioration plus générale des cycles de rotation de wagons d'ensemble pour la période.<sup>65</sup> [Voir le tableau 2A-18 à l'Annexe 4.]

Puisque 86,0 % des volumes de grain soumissionnés provenaient de silos à forte capacité, le cycle de rotation des wagons dans ces mouvements était notablement moins élevé que celui des expéditions de grain non soumissionnées. En fait, le cycle global de rotation des wagons pour les grains soumissionnés pendant la campagne agricole 2005 à 2006 était inférieur de 6,5 % à celui des grains non soumissionnés, soit une moyenne respective de 15,7 jours par rapport à 16,8 jours.

**Figure 34 : Cycles de rotation des wagons – grain soumissionné et non soumissionné**



Le principe même des silos à forte capacité vise à structurer des expéditions de grain en trains-blocs comptant le plus grand nombre possible de wagons. De façon générale, ceci permet un transport ferroviaire plus rapide puisque le grain est typiquement recueilli en un point, plutôt que dans plusieurs silos conventionnels plus petits.<sup>66</sup> Au cours des cinq dernières campagnes agricoles, l'avantage de temps des expéditions de grain soumissionnées s'est révélé assez cohérent, avec une valeur moyenne de 1,1 jour, soit 6,7 % de moins que celui du cycle de rotation de wagons pour les mouvements non soumissionnés. La plus grande partie de cet avantage est provenue des temps de transport en charge plus rapides.

Pour la campagne agricole 2005 à 2006, le temps moyen de transport en charge du grain soumissionné était de 8,1 jours. Il s'agissait d'une augmentation de 2,5 % par rapport à la moyenne de 7,9 jours consignée pour la campagne précédente. Si l'on compare le bilan sur cinq ans à celui des expéditions de grains non soumissionnées, on peut voir que l'avantage au titre du temps de transport en charge s'est élevé par 0,7 jour, soit 8,1 %. La différence dans les temps de transport moyens des wagons vides pour les grains soumissionnés et non soumissionnés révèle un avantage quelque peu limité, d'environ 0,5 jour, ou 5,7 %.

<sup>64</sup> Les valeurs citées reposent sur des moyennes annualisées, et non les records trimestriels particuliers ayant pu être atteints lors des campagnes antérieures.

<sup>65</sup> La section 3.3 traite plus en détail des cycles de rotation de wagons.

<sup>66</sup> Un projet pilote réalisé par le Saskatchewan Wheat Pool et le CN en 2002 démontre que les mouvements dos à dos de trains-navettes de 100 wagons à partir de silos à forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours.



La proportion des volumes effectivement déplacée par trains complets de wagons multiples influence également le cycle de rotation des wagons. Bien que ce volume ait augmenté, un pourcentage important est toujours transporté dans des blocs de trains incomplets. La moyenne de 54,4 wagons complets des blocs de wagons multiples du grain soumissionné souligne ce fait. Aussi longtemps que les grains soumissionnés seront transportés par trains incomplets, soit parce que les contrats des appels d'offres portaient en grande partie sur un volume insuffisant, ou parce que l'installation d'origine ne peut matériellement accommoder de tels groupements, de nouvelles améliorations seraient probablement difficiles. Néanmoins, les statistiques indiquent que les grandes sociétés céréalières progressent régulièrement vers cet objectif.

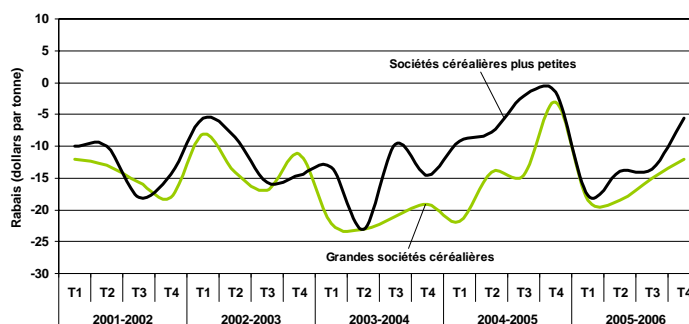
### Soumissions acceptées

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

Bien que les soumissions retenues restent confidentielles, la CCB divulgue l'éventail des soumissions qu'elle reçoit. En tant que « preneuse de prix », la CCB a intérêt à accepter l'offre la plus rémunératrice soumise.<sup>68</sup> 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.

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

**Figure 35 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial – blé**



Étant donné les approvisionnements restreints de grain de qualité, la nature des soumissions de la campagne agricole 2004 à 2005 était radicalement différente. Les rabais que la CCB avait été en mesure d'obtenir des sociétés céréalières ont commencé à décliner. À partir d'une valeur élevée de 21,86 \$ la tonne au premier trimestre, le rabais maximum offert est finalement tombé à seulement 3,06 \$ la tonne à la fin de l'année. Indépendamment de la réduction des rabais proposés, l'élément distinctif de la campagne agricole 2004 à 2005 comparativement aux campagnes antérieures avait trait au fait que les soumissions présentées par les sociétés céréalières ont rapidement comporté une exigence selon laquelle la CCB devait payer une prime pour

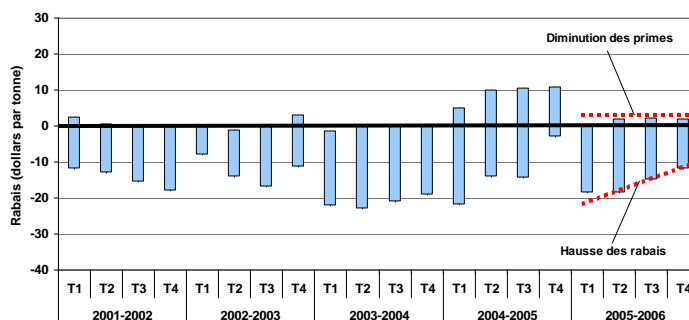
<sup>67</sup> Telle qu'employée ici, l'expression « grandes sociétés céréalières » désigne Agricore United, Saskatchewan Wheat Pool, Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Elles représentent concrètement les quatre plus grandes sociétés qui s'approvisionnent en grain dans l'Ouest du Canada,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

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

transporter des céréales visées par soumission. Alors que la CCB avait été en mesure de rejeter ce type de « soumissions positives » auparavant, elle a été contrainte d'en accepter un nombre important compte tenu d'un changement radical des conditions du marché. Les grandes sociétés céréalères se sont révélées plus proactives, prenant l'initiative de demander que la CCB verse une prime pouvant atteindre 10,75 \$ la tonne en sus du prix initial afin de veiller à ce que le grain soit transporté à des fins d'exportation.

Étant donné les réalités associées à la mise en marché d'une autre récolte de qualité comparativement inférieure, la CCB s'est révélée mieux adepte à recentrer son programme de vente dans la campagne agricole 2005 à 2006. Le mouvement du grain de meilleure qualité étant moins prioritaire, la CCB était mieux placée pour traiter des appels d'offres portant sur l'abondance des approvisionnements en grain de qualité inférieure. Par conséquent, les sociétés céréalères ont été essentiellement incapables d'exploiter les pressions des demandes du marché qui leur ont permis d'imposer des primes importantes sur le mouvement du grain en régime d'appels d'offres l'année précédente. Avec une exception limitée, les primes ont été considérablement réduites, en ne dépassant pas 2,25 \$ la tonne pour des mouvements sélectionnés de blé de haute qualité au troisième trimestre. En même temps, les rabais ont connu une remontée importante, atteignant d'abord 18,58 \$ la tonne au cours du premier trimestre avant de se fixer à 12,00 \$ la tonne au cours du quatrième trimestre.

Figure 36 : Éventail des soumissions acceptées – blé



Malgré ces fluctuations de marché, les sociétés céréalères majeures peuvent toujours être considérées comme ayant maintenu leur position dominante pour ce qui est des prix dans l'industrie. Qu'elles offrent des rabais plus importants ou qu'elles exigent des primes plus élevées, ce type de mesures continue de donner à croire que les grandes compagnies ont adopté une approche plus dynamique en matière de soumissions que les petites entreprises. De plus, le point qui, en fin de compte, semble distinguer les deux groupes a trait à la propension des petites sociétés à répondre d'une manière plus sélective aux appels d'offres lancés par la CCB, alors que les grandes sociétés céréalères semblent beaucoup moins discriminer.

### Parts du marché

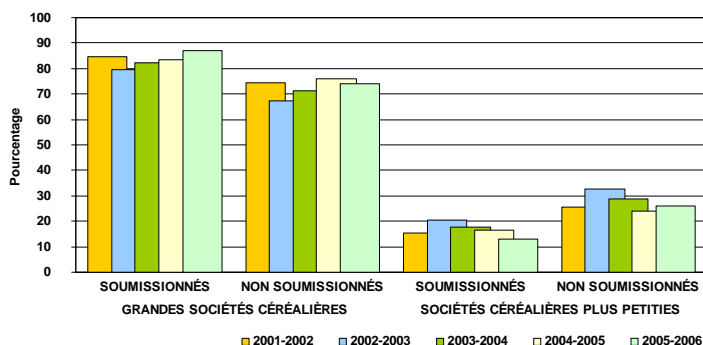
Le meilleur indicateur de position dominante se trouve sans aucun doute dans les parts du marché respectives des grandes sociétés céréalères et des plus petites. Fait intéressant, la part des plus grandes sociétés céréalères dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés), bien qu'elle ait fluctué au cours des cinq dernières campagnes agricoles, n'a pas changé concrètement. Durant la campagne agricole 2001 à 2002, les grandes sociétés céréalères contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Quatre ans plus tard, leur part avait augmenté, encore que de façon marginale, à 87,1 %. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes sociétés céréalères a connu une baisse, faible toutefois, passant de 74,4 % à 74,2 % durant la même période. [Voir le tableau 2A-20 à l'Annexe 4.]

Nécessairement, les parts de marché des sociétés céréalères non majeures n'ont également pas changé de façon importante. Au fil des cinq dernières campagnes agricoles, ces dernières ont réduit leur part de marché du mouvement des grains soumissionnés de 2,5 points de pourcentage tout en voyant leur part de marché augmenter de 0,2 point de pourcentage en ce qui concerne les mouvements de grains non soumissionnés. Évidemment, il s'agit de différences minimes et de portée beaucoup trop restreinte pour indiquer une tendance. En outre, la nature limitée de la fluctuation observée révèle que les grandes sociétés céréalères, malgré leur avantage concurrentiel apparent, n'ont pas réussi à exclure facilement leurs rivales plus petites.<sup>69</sup>

<sup>69</sup> L'avantage concurrentiel dont il est question ici désigne expressément le nombre de silos à forte capacité exploités par les grandes sociétés céréalères. Avec plus de 80,0 % des expéditions de grains soumissionnés se déplaçant par trains-blocs multiples depuis les silos à forte capacité, on estime que les grandes sociétés céréalères disposent de plus des actifs stratégiques qu'il faut pour exploiter ces économies que leurs rivales de moindre envergure. De plus, les grandes sociétés exploitent leurs propres silos terminaux. Leurs rivales plus petites dépendent donc complètement d'elles pour obtenir les services essentiels de manutention aux installations terminales.

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

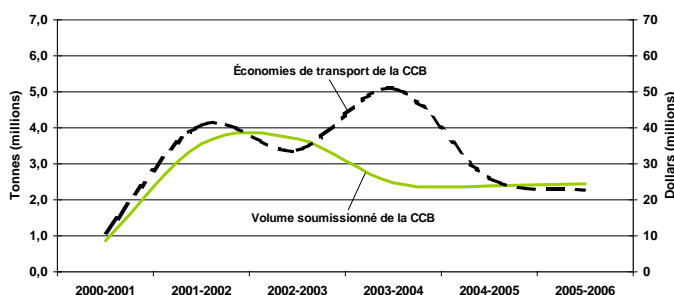
Figure 37 : Part de marché – grain de la CCB



### Économies financières

Malgré une augmentation générale des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, ainsi qu'une réduction importante du montant des primes payées pour des mouvements soumissionnés sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes en commun – ont en fait baissé dans la campagne agricole 2005 à 2006. Bien qu'ils soient attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit au processus de soumissions proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminaux, de même que les sanctions financières imposées en cas de non-exécution. La CCB estime que les économies nettes produites par ces activités ont baissé de 12,3 %, à 22,9 millions \$, comparé à 26,1 millions \$ dans la campagne agricole 2004 à 2005.

Figure 38 : Économies de transport de la CCB



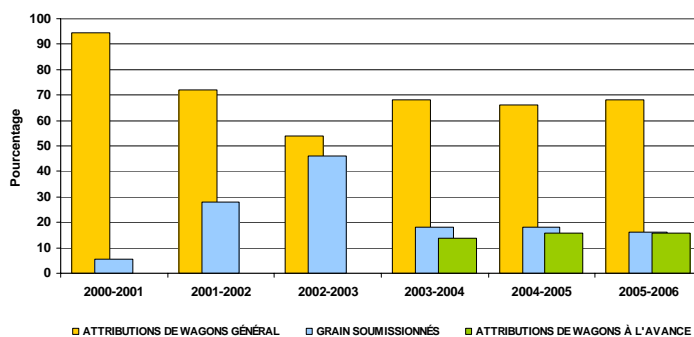
## 2.2 Programme d'attributions de wagons à l'avance [sous-série de mesures 2B]

Au total, 2,4 millions de tonnes de grains ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Ceci représentait 15,6 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une perte de seulement 0,2 point de pourcentage par rapport à la part relative de 15,8 % enregistrée un an plus tôt. Corrélativement au volume qui s'est déplacé dans le cadre de son programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont ensemble été responsables de 31,8 % du total des expéditions de la CCB. Ce chiffre est quelque peu inférieur au 40 % qui avait été visé et légèrement en dessous du 33,8 % réalisé au cours de la campagne agricole 2004 à 2005.<sup>70</sup>

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

Malgré la réduction marginale de son pourcentage des expéditions totales de la CCB, 0,3 million de tonnes supplémentaires ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance dans la campagne agricole 2005 à 2006. Ceci constitue une augmentation d'une année à l'autre de 12,6 %, qui suit largement une augmentation de 11,5 % des expéditions totales de la CCB. Les expéditions trimestrielles du programme ont augmenté assez régulièrement pendant l'année, en passant d'un peu moins de 0,5 million de tonnes et un pourcentage de 13,0 % au premier trimestre, à près de 0,9 million de tonnes et un pourcentage de 19,5 % au quatrième.

Figure 39 : Mouvements des grains de la CCB – ouest du Canada

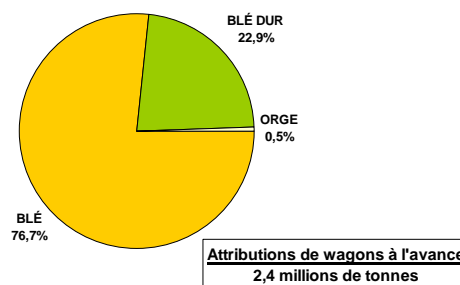


Ceci a compensé effectivement une réduction du mouvement trimestriel des grains soumissionnés, qui est passé d'une valeur presque record de 1,2 million de tonnes au premier trimestre à 0,4 million au quatrième. Lorsqu'ils sont combinés aux mouvements des grains soumissionnés, on voit que les volumes cumulés annuels jusqu'à ce jour expédiés dans le cadre des deux programmes ont baissé, d'un pourcentage de 49,6 % au premier trimestre à 37,4 % au deuxième, 33,2 % au troisième et finalement 31,8 % au quatrième.

#### Composition du trafic

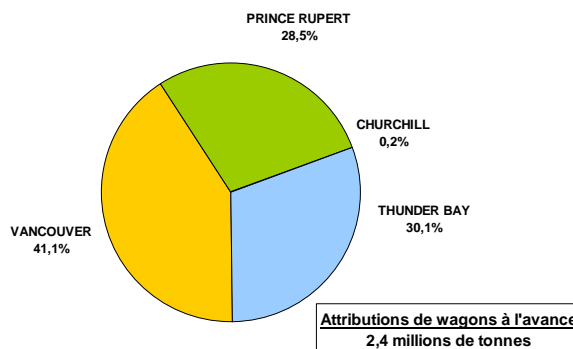
À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondait en grande partie à celle des grains du programme d'appels d'offres. La grande majorité des expéditions de 2,4 millions de tonnes était constituée de blé, soit 1,8 million de tonnes (76,7 %). Le blé dur suivait, avec 0,5 million de tonnes (22,9 %), et l'orge comptait pour le reste, avec 11 400 tonnes (0,5 %). Comparé aux mouvements des grains soumissionnés, le blé a gagné 23,5 points de pourcentage supplémentaires et le blé dur a gagné 6,7 points de pourcentage. Avec seulement un mouvement d'orge limité dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance, le pourcentage comparatif de ces expéditions a baissé de 30,2 points de pourcentage. [Voir le tableau 2B-1 à l'Annexe 4.]

Figure 40 : Attributions de wagons à l'avance – répartition des grains



Tout comme pour les grains soumissionnés, la plus grande part des volumes transportés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance, soit un peu moins de 1,0 million de tonnes (41,1 %) avait le port de Vancouver comme destination. Toutefois, cette proportion était considérablement inférieure aux 54,6 % assurés par le port en ce qui concerne les expéditions de grain soumissionnées. Vancouver était suivi de Thunder Bay, avec 0,7 million de tonnes pour une part de

Figure 41 : Attributions de wagons à l'avance – port de destination



30,1 %, de Prince Rupert avec 0,7 million de tonnes pour une part de 28,5 % et de Churchill avec 5 700 tonnes et une part de 0,2 %. [Voir le tableau 2B-2 à l'Annexe 4.]

Comme pour les grains soumissionnés, le pourcentage perdu par Vancouver a été récupéré par Prince Rupert, où l'on vit que le pourcentage de manutention totale dans le cadre du programme avait augmenté à 28,5 %, comparé à 18,2 % dans la campagne précédente. À cela s'ajoutent les 2,6 points de pourcentage supplémentaires qui lui ont été aussi remis par Thunder Bay et Churchill. Cette préférence croissante pour Prince Rupert s'exprime également dans d'autres mesures du PSG sur les mouvements des grains tant soumissionnés que non soumissionnés.

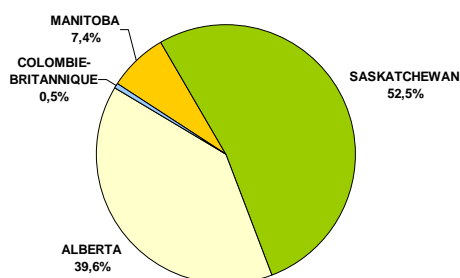
### Premiers transporteurs

Plus de la moitié (52,5 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne agricole 2005 à 2006 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Cette part était légèrement inférieure à celle de 53,5 % obtenue par le transporteur l'année précédente, mais supérieure à celle ayant trait aux expéditions de grains soumissionnés (48,3 %). Malgré ces différences, la valeur reste conforme au pourcentage de 50,0 % que le transporteur a recueilli en ce qui concerne le mouvement d'ensemble des grains dans l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2B-3 à l'Annexe 4.]

### Origine des volumes

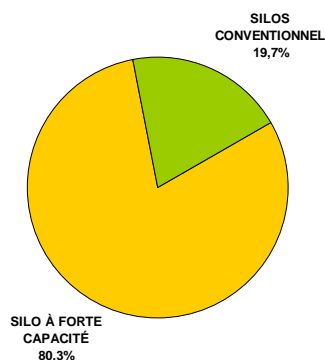
Comme dans le cas des grains soumissionnés, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB provenait de la Saskatchewan, soit 1,2 million de tonnes. Ce volume ne représentait cependant qu'une part légèrement inférieure du total, soit 52,5 % comparativement à 53,2 % pour les grains soumissionnés. Également comme pour les volumes soumissionnés, les expéditions provenant de l'Alberta et du Manitoba suivaient, comptant respectivement pour 0,9 millions de tonnes et 0,2 million de tonnes. Un total de 11 600 tonnes a aussi été expédié de la Colombie-Britannique. [Voir le tableau 2B-4 à l'Annexe 4.]

Figure 42 : Attributions de wagons à l'avance – origine provinciale



Les pourcentages attribués à ces dernières provinces à partir des expéditions du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondent assez étroitement à ceux obtenus par appels d'offres. Dans le cas de l'Alberta, ceci s'est élevé à 39,6 %, comparé respectivement à 37,2 %. Le pourcentage de 7,4 % du Manitoba dans le mouvement des attributions de wagons à l'avance s'avéra être légèrement inférieur aux 9,5 % qu'il obtint pour les grains soumissionnés. Bien qu'assez petits, les pourcentages des mouvements de la Colombie-Britannique ont été beaucoup plus élevés que ceux obtenus dans le cadre du programme d'appels d'offres, soit 0,5 % et 0,1 %, respectivement.

Figure 43 : Attributions de wagons à l'avance – à l'origine des silos



Tout comme dans le cas des grains soumissionnés, 80,3 % des grains expédiés en vertu du programme d'attribution des wagons à l'avance provenaient de silos à forte capacité. Il s'agit d'un pourcentage légèrement inférieur à celui de 83,4 % lié à ce type d'installations pour la campagne précédente. Ce pourcentage était



aussi conforme, mais quelque peu inférieur, aux 86,0 % relevés précédemment pour les mouvements des grains soumissionnés.

La comparaison de la répartition entre les silos conventionnels et à forte capacité selon la province d'origine fait ressortir peu de différences importantes. C'est l'Alberta qui avait le plus recours aux silos à forte capacité, y puisant 81,9 % de son trafic. La Saskatchewan et le Manitoba suivaient, avec des parts respectives de 81,4 % et 68,9 % pour les silos à forte capacité. Dans l'ensemble, ces valeurs provinciales concordent avec celles observées en ce qui concerne les expéditions de grains soumissionnés.

### Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés selon le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 197 100 tonnes par mois, les volumes mensuels allant d'un creux de 111 500 tonnes en janvier 2006 à un sommet de 308 000 tonnes, en mai 2006. En outre, la répartition de ces mouvements était semblable à celle des grains en régime d'appels d'offres.

La similarité de ces répartitions souligne effectivement ce qui a été suggéré par d'autres indicateurs du PSG : les grains transportés dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance le sont en grande partie de concert avec les expéditions dans le cadre du programme d'appels d'offres. De plus, cette situation révèle que les sociétés céréalières ont tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attribution des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification. En combinant ces mouvements, les sociétés céréalières ont réussi à maximiser les possibilités d'économies de trains-blocs plus importants chaque fois que l'occasion s'y prêtait.

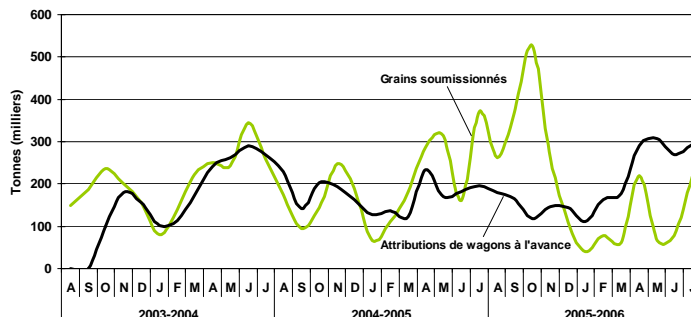
### Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains selon le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB atteignait 15,6 jours pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Il s'agit toutefois d'une moyenne inférieure de 9,8 % à celle de la campagne agricole 2004 à 2005, soit 17,3 jours. En outre, il existe une différence faible avec la moyenne de 15,7 jours observée pour les expéditions de grains en régime d'appels d'offres. En fait, les données recueillies ont montré que les valeurs trimestrielles de cycles de rotation de wagons pour les mouvements d'attribution de wagons à l'avance suivaient celles observées dans le cadre du programme d'appels d'offres, et se conformaient également à l'amélioration plus générale des cycles de wagons d'ensemble pendant la période. [Voir le tableau 2B-6 à l'Annexe 4.]

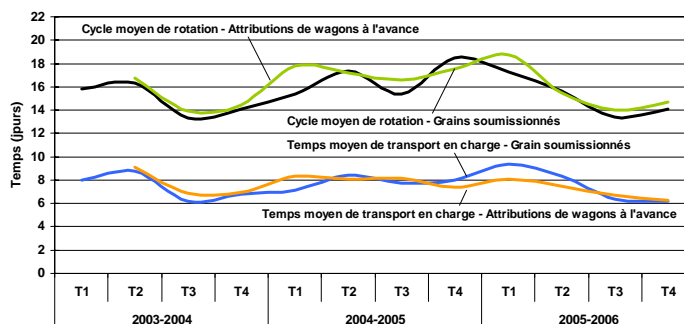
De même, le temps de transit moyen des wagons chargés dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance représentait en moyenne 7,0 jours, délai à substantiellement inférieur aux 8,1 jours des expéditions en régime d'appels d'offres. Inversement, le temps moyen de transport à vide s'est avéré plus long que celui des expéditions de grains en régime d'appels d'offres, soit 8,6 jours et 7,6 jours respectivement.

Bien que les moyennes comparatives relatives aux expéditions effectuées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance aient été plus élevées

**Figure 44 : Attribution de wagons à l'avance – répartition mensuelle**



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



que celles liées aux grains soumissionnés, elles étaient légèrement inférieures à celles enregistrées en ce qui concerne les expéditions de grains non soumissionnés en général. Toutefois, compte tenu du cycle moyen de rotation des wagons de 16,8 jours relatif aux grains non soumissionnés, l'écart atteignait 7,1 %. Bien que la similarité de ces tendances renforce encore plus la constatation que le grain expédié en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB suit le même cycle que celui des mouvements en vertu du régime d'appels d'offres, les données révèlent qu'il n'en était pas ainsi dans de nombreux cas.

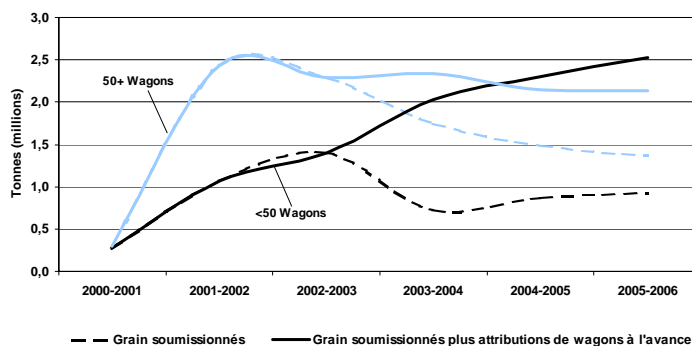
### Trains-blocs multiples

Comme on l'a mentionné, la proportion de grain expédié par trains-blocs multiples augmente régulièrement depuis le début du PSG. Qui plus est, avec 88,6 % de mouvements en trains-blocs de 25 wagons ou plus, les expéditions de grains soumissionnés avaient une bonne longueur d'avance sur les taux d'utilisation relevés pour les mouvements de grains non soumissionnés. Il en était de même des expéditions par trains-blocs de 50 wagons ou plus, qui représentaient 59,7 % du volume total de grains soumissionnés de la campagne agricole 2005 à 2006.

Ces chiffres attestent la force comparative des grandes sociétés céréalères du point de vue des expéditions de grains soumissionnés provenant de silos à forte capacité par trains-blocs d'un plus grand nombre de wagons. Or c'est cette prédominance même qui a amené la CCB et ses agents à réduire collectivement, à compter de la campagne agricole 2003 à 2004, la proportion d'expéditions de la CCB faisant l'objet d'appels d'offres, qui devait passer d'un minimum de 50 % à un maximum de 20 %. En même temps, à cette proportion devaient s'ajouter 20 % d'expéditions effectuées par le biais du nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB. Dans une certaine mesure, les mécanismes d'affectation inhérents à ce programme protégeaient les petites sociétés céréalères et permettaient de veiller à ce que celles-ci jouent un rôle plus important sur le plan de ces 40 % d'expéditions que celui qu'elles avaient joué en vertu du seul régime d'appels d'offres.<sup>71</sup>

Compte tenu de la taille généralement réduite des installations utilisées par les petites sociétés céréalères, les expéditions effectuées à l'aide de l'équipement fourni dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance sont de taille moindre que celles effectuées en vertu du seul régime d'appels d'offres. Il en est de même des expéditions des grandes sociétés céréalères, puisque celles-ci complètent fréquemment, dans la mesure du possible, leurs expéditions faisant l'objet d'appels d'offres, afin de tirer profit des rabais plus importants qui leur sont alors offerts. Lorsque l'on combine les chiffres à des fins de comparaison, on obtient une concentration accrue des mouvements effectués par trains-blocs de moins de 50 wagons et une dilution de l'utilisation de trains-blocs d'au moins 50 wagons. Alors que 40,3 % des expéditions de grain soumissionnés ont été effectuées par trains-blocs de moins de 50 wagons, le pourcentage atteignait 54,3 % lorsqu'on y intégrait les mouvements assurés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance. En revanche, la proportion d'expéditions par trains-blocs d'au moins 50 wagons passait de 59,7 %, en ce qui concerne les grains soumissionnés uniquement, à 45,7 % lorsqu'elles étaient combinées avec celles effectuées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance.

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



La plus grande augmentation de la quantité de grain en régime d'attributions de wagons à l'avance a causé un nombre comparativement plus grand d'expéditions plus petites dans la campagne agricole 2005 à 2006. La part des expéditions effectuées par trains-blocs d'au moins 50 wagons est donc passée de 48,1 % l'année

<sup>71</sup> Les 40 % cités renvoient au total découlant des appels d'offres et du programme d'attribution de wagons à l'avance. Les contrats d'attribution de wagons à l'avance sont adjugés selon les mêmes principes administratifs que les attributions de wagons générales de la CCB (50 % en fonction des 18 dernières semaines de livraisons des producteurs et 50 % en fonction des intentions de livraisons futures); aucune soumission n'est présentée par les sociétés céréalères.



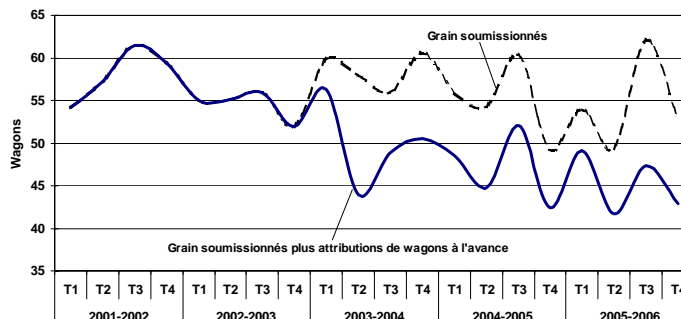
précédente, à 45,7 %. La part des expéditions assurées par trains-blocs de moins de 50 wagons a augmenté en conséquence, passant de 51,9 % à 54,3 %. [Voir le tableau 2B-7 à l'Annexe 4.]

### Taille des trains-blocs multiples

Parallèlement, ces facteurs ont entraîné une diminution de la taille moyenne des trains-blocs. Comme on l'a mentionné, les trains-blocs comportaient en moyenne 54,4 wagons dans le programme d'appels d'offres de la CCB pour la campagne agricole 2005 à 2006. Si l'on ajoute au calcul les mouvements du programme d'attribution de wagons à l'avance, cette moyenne recule de 15,4 % à 46,0 wagons. Une comparaison des moyennes trimestrielles illustre les effets de cette dilution. [Voir le tableau 2B-8 à l'Annexe 4.]

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

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



## **2.3 Relations commerciales – autres événements**

### 2.31 Le gouvernement fédéral reste propriétaire du parc de wagons-trémies

Entre 1972 et 1986, le gouvernement fédéral a investi environ 570 millions \$ dans l'achat de quelque 13 000 wagons-trémies couverts en vue du transport de grains de l'Ouest du Canada. Ces wagons, de même que 6 000 wagons-trémies couverts provenant du secteur public, sont fournis au CN et au CP, en vertu d'accords d'exploitation qui permettent leur intégration au parc général des transporteurs destiné à l'acheminement du grain.<sup>72</sup>

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

Lorsque le droit de première offre du chemin de fer pour toute vente potentielle de ces wagons expira le 30 juin 2002, d'autres groupes exprimèrent leur intérêt de les acheter.<sup>73</sup> Un groupe en particulier, organisme soutenu

<sup>72</sup> Au fil du temps, l'attrition a réduit le nombre de wagons-trémies couverts du parc de véhicules fédéraux. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, on estime qu'il restait 12 100 wagons. De plus, le parc de véhicules avait, à un moment donné, été complété par 2 000 wagons additionnels administrés par la CCB, 2000 wagons administrés en vertu de baux assumés par le gouvernement fédéral; 1 000 wagons appartenaient au gouvernement de l'Alberta et 1 000 wagons, à la Saskatchewan Grain Car Corporation. Bien que ces wagons aient également vu leur nombre réduit en raison de l'attrition, à une certaine période un parc d'environ 19 000 wagons-trémies couverts publics servait aux mouvements du grain de l'Ouest du Canada.

<sup>73</sup> En 1996, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de vendre son parc de 13 000 wagons-trémies couverts. Cependant, en vertu de l'accord d'exploitation qui régissait alors l'utilisation de ces wagons, les compagnies de chemins de fer détenaient un droit de premier refus à l'égard de toute vente éventuelle. Jugeant que la vente devrait être accessible à un plus grand nombre d'acheteurs éventuels, le ministre fédéral des Transports a émis un avis quinquennal destiné aux compagnies de chemins de fer selon lequel il exerçait son droit de résilier l'accord d'exploitation en date du 31 décembre 2001. Le droit de premier refus des chemins de fer a automatiquement pris fin six mois plus tard.

par les producteurs appelé Farmer Rail Car Coalition (FRCC), poussa un plan demandant que le titre de propriété soit transféré à une société sans but lucratif, dirigée par les agriculteurs, pour une somme nominale. La proposition de la FRCC raviva le débat sur la vente potentielle de ces wagons. Beaucoup de parties prenantes exprimèrent leur scepticisme concernant le plan de la FRCC, tandis que d'autres affirmèrent que la vente aux enchères des wagons au plus offrant était la seule façon équitable d'approcher cette question. En même temps, certaines parties prenantes demandèrent au gouvernement de maintenir le statu quo. En ce qui a trait aux compagnies ferroviaires, le CN a offert d'acheter sa part des wagons, selon leur juste valeur marchande, alors que le CP était favorable à ce que le gouvernement demeure propriétaire des wagons mais les loue aux compagnies de chemin de fer en vertu d'un nouvel accord d'exploitation.

Alors que ce débat se poursuivait, le gouvernement continua ses préparatifs pour un transfert possible, y compris l'autorisation d'une inspection mécanique des wagons.<sup>74</sup> En outre, le Comité permanent de la Chambre des communes sur l'agriculture et l'agroalimentaire, suivi plus tard par le Comité permanent sur les transports, conduisit des audiences sur les différentes options d'aliénation à la disposition du gouvernement.<sup>75</sup> En mars 2005, le gouvernement fédéral annonçait qu'il avait choisi d'engager des négociations avec la FRCC relativement au transfert possible du parc de wagons-trémies.

Ceci fut suivi en novembre 2005 par l'annonce que les parties avaient en fait conclu un accord de principe sur le transfert du parc de wagons-trémies à la FRCC. De façon générale, cet accord prévoyait la location initiale des wagons à la FRCC pendant cinq ans, avec transfert permanent à la fin de cette période. Le prix du transfert était fixé à 205 millions \$ et incluait des paiements de location s'élevant à 65 millions \$, un crédit de 35 millions \$ pour les travaux de remise en état des wagons à exécuter par la coalition, et un paiement final de 105 millions \$ sur une période supplémentaire de huit ans.

Toutefois, l'ex-gouvernement libéral ne finalisa jamais l'accord avant la tenue d'une élection fédérale. En outre, à la suite de l'élection tenue le 23 janvier 2006, le nouveau gouvernement conservateur du pays signala que la question serait entièrement réexaminée. Le 4 mai 2006, Lawrence Cannon, nouvellement nommé ministre du Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, annonça que le gouvernement du Canada avait décidé de ne pas poursuivre le transfert des wagons à la FRCC, et que, au contraire, il conserverait le droit de propriété du parc afin de maximiser les avantages des agriculteurs et des contribuables.

L'une des questions les plus litigieuses soulevées au cours de cette période avait trait aux coûts réels engagés pour les besoins de l'entretien des wagons-trémies du gouvernement. La proposition de la FRCC était fondée sur le principe selon lequel les coûts pouvaient être réduits pour atteindre une moyenne annuelle estimative de 1 500 \$ par wagon, comparativement aux 4 329 \$ auxquels les compagnies ferroviaires étaient autorisées selon le plafond de recettes.<sup>76</sup> Un examen ultérieur de ces coûts suggéra que les coûts réels d'entretien du chemin de fer étaient bien inférieurs à l'allocation accordée dans le cadre du plafond du revenu. De ce fait, le gouvernement annonça aussi qu'il proposait des modifications à la Loi sur les transports au Canada, qui permettraient à l'Office des transports du Canada d'ajuster les allocations d'entretien accordées dans le cadre du plafond du revenu. En alignant plus étroitement cette indemnité avec le coût réel de l'entretien des wagons-trémies dans le service réglementé des grains, il fut estimé que les revenus permissibles des transporteurs pourraient être réduits de jusqu'à 2,00 \$ la tonne. Toutefois, à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, ces modifications n'avaient toujours pas été édictées.

---

<sup>74</sup> On a procédé à l'inspection afin d'évaluer l'état général du parc de wagons-trémies couverts et de déterminer les réparations nécessaires, le cas échéant. L'inspection portait sur un échantillon représentatif représentant environ 8 % des wagons toujours en service.

<sup>75</sup> Le Comité permanent de la Chambre des communes sur l'agriculture et l'agroalimentaire a terminé ses audiences sur la question en décembre 2004. Le Comité permanent sur les transports a ensuite prévu ses propres audiences, qui ont eu lieu deux mois plus tard, en février 2005.

<sup>76</sup> La moyenne annuelle de 4 239 \$ mentionnée a été établie par l'Office des transports du Canada, à la demande de Transports Canada, selon les coûts établis en 1992; elle représente une estimation des coûts d'entretien connexes enchâssés dans les plafonds de recettes du CN et du CP pour la campagne agricole 2003 à 2004. Il faut noter que cette estimation concernait spécifiquement la proposition de la FRCC et que, par conséquent, elle ne prenait pas en compte d'autres éléments de coût pour lesquels certaines dispositions d'entretien auraient pu être exclues.

Le Bureau pour la concurrence prit une décision concernant deux transactions non résolues pour l'opération future des silos terminaux dans le port de Vancouver. La première porte sur une initiative du Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et de la James Richardson International Limited (JRI), visant l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins sur la rive nord de l'inlet Burrard de Vancouver.<sup>77</sup> Cette collaboration vise, en bout de ligne, à accroître l'efficacité opérationnelle des installations en permettant à chaque entreprise de se spécialiser dans la manutention de marchandises spécifiques, plutôt qu'à tous les types de grains. En plus de l'intégration physique de la capacité de stockage, des activités de chargement des navires et du soutien de l'infrastructure ferroviaire, il était aussi anticipé que le nouvel arrangement permettrait d'adresser plus facilement les besoins émergents de l'industrie pour assurer la préservation de l'identité, le suivi des produits, la sécurité alimentaire et la manutention spéciale.<sup>78</sup> Dans ce but, Pacific Gateway Terminal Ltd. (PGTL), dont SWP et JRI partageaient également les droits de propriété, fut établie en tant qu'entité sans lien de dépendance pour superviser la gestion de ces deux silos terminaux.

Bien que cette transaction ait nécessité l'approbation officielle du Bureau pour la concurrence, PGTL commença ses activités avec le consentement provisoire du Bureau en juillet 2005. Cela permettrait de poursuivre certains aspects de l'intégration pendant que le Bureau considérait la question. Toutefois, en novembre 2005, le Bureau déposa une demande auprès du Tribunal de la concurrence mettant en question la coentreprise en vertu de la Section 92 de la Loi sur la concurrence. Dans sa demande, le Bureau alléguait que la coentreprise augmenterait la concentration du contrôle des silos terminaux de grains au port de Vancouver, ce qui, combiné à d'autres conditions du marché, conduirait probablement à une diminution importante de la concurrence et une réduction du nombre d'options concurrentielles à la disposition des agriculteurs et autres sociétés expédiant les grains au port.

Bien que SWP et JRI aient indiqué qu'elles avaient l'intention de contester la mise en question auprès du Tribunal de la concurrence, elles convinrent de respecter l'ordonnance provisoire visant à assurer que les deux sociétés commercialiseraient indépendamment leurs services de manutention des grains au port. Il n'est pas anticipé que le Tribunal statuera sur cette affaire avant la fin de la campagne agricole 2006 à 2007.

À titre de condition préalable à l'approbation par le Bureau de la concurrence de la fusion d'Agricore Cooperative Ltd. et de United Grain Growers Limited (UGG) en 2001, la nouvelle entité Agricore United (AU) acceptait de vendre le silo terminal de Vancouver que UGG possédait et exploitait. Malgré sa recherche active d'un acheteur possible, en fin de compte, l'entreprise n'avait pas été en mesure de conclure une vente au cours des quatre années suivantes. Cependant, en mai 2005, AU a annoncé qu'elle avait conclu un accord préliminaire relatif à la vente de l'installation de Terminal One Vancouver Ltd., consortium représentant cinq terminaux céréaliers intérieurs appartenant à des agriculteurs en Saskatchewan.



(Photo avec l'aimable autorisation de l'Administration portuaire de Vancouver)

**Figure 48 :** Vue aérienne de l'ancien silo terminal de l'UGG appartenant à Agricore United à Vancouver, Colombie-Britannique

Pourtant, le consortium sembla incapable d'accumuler tout seul les 1,6 million de tonnes de volume céréalier annuel qui seraient nécessaires pour assurer la viabilité économique de l'entreprise. Ainsi, le consortium essaya de persuader d'autres expéditeurs de se joindre à lui ou – dans l'alternative – de conclure des accords

<sup>77</sup> Le silo terminal de SWP a une capacité de stockage autorisée de 237 240 tonnes comparativement à 108 000 tonnes, dans le cas de l'installation de JRI. La capacité totale des deux installations s'élève à 345 240 tonnes et représente un peu plus du tiers de la capacité totale autorisée de stockage du port de Vancouver.

<sup>78</sup> SWP et JRI ont relié physiquement leurs infrastructures ferroviaires, afin de faciliter l'échange de wagons entre deux installations de conception indépendante et d'intégrer les activités de ces installations.

de manutention de grains avec Terminal One. Ceci s'avéra difficile car un grand nombre de ces expéditeurs avaient déjà des contrats préexistants avec d'autres opérateurs de silos terminaux. AU et Terminal One furent ainsi incapables de conclure un transfert final avant la fin de la campagne agricole 2004 à 2005.

Étant donné la situation, AU signala au Bureau pour la concurrence le 29 juillet 2005 qu'elle n'anticipait pas de conclure la vente de l'installation UGG à Terminal One dans les délais imposés par le Bureau, et demanda que le calendrier soit prolongé afin de donner aux deux parties une période suffisante pour conclure la transaction.<sup>79</sup> Le rejet subséquent de cette demande par le Bureau a, de fait, annulé l'accord de vente en cours de négociation entre AU et Terminal One. Menacée de la cession forcée de l'installation, AU déposa une demande auprès du Tribunal de la concurrence pour obtenir, entre autres, une ordonnance révoquant l'accord à l'amiable initialement conclu entre le Commissaire du Bureau pour la concurrence et AU pour la vente de son ancienne installation UGG.

Toutefois, peu après le début des audiences concernant cette question le 27 mars 2006, AU présenta une motion pour retirer sa demande de révocation de l'accord à l'amiable, ainsi que toute objection qu'elle pouvait toujours avoir concernant la poursuite de l'aliénation de l'installation UGG. Dans les semaines qui suivirent l'abandon par AU de cette mise en question judiciaire, le Bureau pour la concurrence annonça que le silo avait été remis à un administrateur basé à Vancouver, Grant Thornton LLP, pour aliénation selon un processus qui devait durer quatre mois. Toutefois, à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, ce bien n'avait pas encore été vendu.

### 2.33 Tarifs de fret maritime

Comme on l'a vu dans des éditions précédentes des rapports du Surveillant, les tarifs de fret maritime ont fluctué considérablement au cours des trois dernières campagnes agricoles. Au milieu de la campagne agricole 2003 à 2004, les taux atteignaient un niveau cinq fois et demi plus élevé que 18 mois auparavant. Après ce sommet, les taux de fret maritime ont commencé à chuter. Cette tendance s'est largement reproduite dans la campagne agricole 2004 à 2005, avec une crête des tarifs de fret maritime au milieu de l'année, puis une baisse à nouveau. À la fin de juillet 2005, le Baltic Dry Index (BDI) était tombé à un niveau que l'on n'avait pas vu depuis la fin de la campagne agricole 2002 à 2003.<sup>80</sup>

Une grande partie de ce mouvement des prix reflétait la demande prédominante, et l'estimation de la demande future, pour des navires servant le commerce chinois croissant en matières premières et en produits finis. Ceci eut un impact important sur les programmes d'exportation de la CCB et sur les grains hors-Commission. Certains importateurs de grain retardaient délibérément leurs achats de grain canadien dans l'espoir d'une baisse des taux de fret maritime. D'autres se tournaient simplement vers des pays exportateurs de grain moins éloignés pour limiter ces coûts.

Même en Amérique du Nord, la hausse des taux de fret maritime a modifié les décisions conventionnelles en matière de routage. Les exportations de céréales canadiennes au Mexique, qui avaient pendant longtemps utilisé des navires de pleine mer en partance des ports de la côte ouest, furent déplacées par les expéditions ferroviaires directes. En outre, l'écart croissant entre d'autres normes de tarif de fret maritime a conduit au mouvement temporaire d'une plus grande quantité de grain passant par les ports du nord-ouest pacifique des États-Unis et de la côte est du Canada.

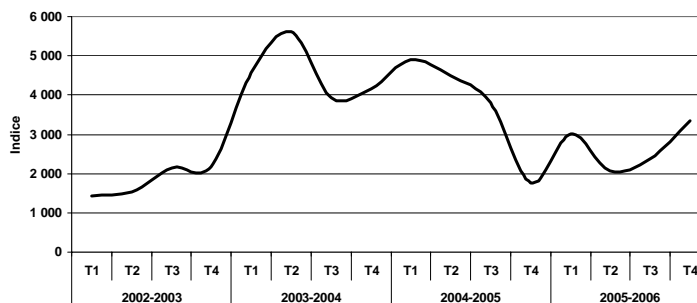
---

<sup>79</sup> Le Commissaire avait accordé des prolongations pour la vente de l'installation UGG plusieurs fois auparavant. Selon la plus récente de ces prolongations, si une vente ne pouvait pas être conclue au plus tard le 1<sup>er</sup> août 2005, l'installation serait remise à un administrateur pour dessaisissement.

<sup>80</sup> Le Baltic Dry Index est produit par The Baltic Exchange Limited, une organisation londonienne qui produit à partir de données indépendantes des renseignements en temps réel sur le marché du fret, comme les contrats d'affrètement quotidiens, des indices de coût d'expédition des cargaisons sèches et liquides, ainsi qu'un marché pour les transactions à terme sur le fret. Il s'agit d'un indice des prix lié aux tarifs de fret maritime selon un taux quotidien composite relatif à 24 routes maritimes. Les données du tableau connexe proviennent de sources publiques secondaires.

L'expansion économique de la Chine continue à être considérée comme le facteur prépondérant de tout cela; on anticipe que sa demande de capacité d'expédition en vrac restera élevée au cours des prochaines années. En fait, un grand nombre d'analystes pensent que, tant qu'un nombre suffisant de nouveaux navires n'a pas été construit pour adresser le déséquilibre sous-jacent entre l'offre et la demande concernant la capacité de transport, toute réduction des tarifs de fret maritime sera probablement progressive, en hausse et en baisse selon les cycles que l'on a vus au cours des deux dernières campagnes agricoles. Une augmentation initiale observée des tarifs de fret maritime pendant le premier trimestre de la campagne agricole 2005 à 2006, suivie d'une diminution dans le deuxième trimestre et une hausse modérée dans le deuxième semestre, se conforme entièrement à ce point de vue. Et bien que le BDI ait enregistré une augmentation nette d'environ 90 % au cours des douze derniers mois, il reste bien en dessous des valeurs enregistrées dans chacune des deux campagnes agricoles précédentes. Bien que cela suggère que les tarifs de fret maritime soient bien en cours de modération, il est clair qu'ils restent très volatils.

Figure 49 : Taux de fret maritime – Baltic Dry Index



### 2.34 Les cultivateurs de légumes secs contemplant une action commerciale

La vague torrentielle des exportations de légumes secs des États-Unis vers les transformateurs canadiens pendant la période suivant la récolte a conduit à des demandes pour le gouvernement canadien d'établir un droit anti-dumping compensatoire. Les producteurs canadiens ont été alarmés du fait que la capacité de transformation et de transport était usurpée par la production américaine subventionnée, ce qui limite leur propre capacité de livraison des produits.

En 2002, le gouvernement des États-Unis a adopté un nouveau projet de loi agricole, qui permettait pour la première fois le « taux de prêt », généralement considéré comme une subvention de production, aux pois et aux lentilles. Le taux de prêt établit un prix plancher pour cette marchandise. Si les producteurs vendent leurs produits à un prix quelconque inférieur au taux de prêt, le gouvernement des États-Unis rembourse la différence. La subvention s'applique aux produits vendus au Canada, comme s'ils étaient vendus sur le territoire national.

Depuis 2001, il y a eu une augmentation considérable de la production des pois et des lentilles aux États-Unis, les hausses approchant 400 % et 100 % respectivement. Avec une absence d'augmentation correspondante de la capacité de transformation ou de la demande intérieure aux États-Unis, leurs producteurs ont jeté leurs regards vers le Nord, vers l'industrie bien établie du Canada. En expédiant par camion leur production aux transformateurs canadiens, ils ont aussi été capables d'avoir accès au régime statutaire de fret favorable de l'Ouest du Canada, et de mitiger l'impact de ce qu'ils percevaient comme le service défectueux et les augmentations de tarif exorbitantes du chemin de fer BNSF, qui détient un monopole virtuel pour desservir la partie nord des états américains producteurs de céréales.

L'approvisionnement plus qu'abondant de légumes secs et le souhait des producteurs des États-Unis de livrer à n'importe quel prix, sachant que leur gouvernement fournirait la différence avec le taux de prêt, ont été mentionnés comme raison pour laquelle le marché déjà déprimé des légumes secs avait baissé encore plus à l'automne. La Pulse Growers Association de la Saskatchewan conduisit une enquête sur les allégations présentées par ses membres.<sup>81</sup> Une société de conseils fut engagée pour quantifier les produits entrant au Canada, leur prix de vente, le coût de leur production aux États-Unis et le niveau de subvention payé. Simultanément, l'association encouragea les transformateurs à acheter des produits canadiens.

<sup>81</sup> Cette enquête intérieure survint peu de temps après que l'Agence canadienne des services frontaliers ait annoncé une investigation officielle des allégations de dumping de maïs américain subventionné sur demande de la Corn Producers Association de l'Ontario. Les producteurs de maïs de l'Ontario, du Québec et du Manitoba alléguèrent que les prix déprimés qu'ils affrontaient étaient dus largement au grand volume de maïs américain franchissant la frontière et entrant dans le marché fourrager et pour satisfaire aux demandes croissantes de la production d'éthanol.

En fin de compte, la Pulse Growers décida de ne pas demander au gouvernement d'agir contre les importations américaines. Sa justification était qu'une telle action ne découragerait pas la surproduction aux États-Unis et la concurrence sur les marchés d'exportation. D'autres facteurs furent considérés comme contribuant aux prix déprimés – tels que plusieurs années successives de production record au Canada, des stocks de report importants, et l'augmentation considérable de la valeur du dollar canadien. L'enquête détermina que la cadence des exportations américaines au Canada s'accélérait et que les marchandises étaient vendues au Canada à des prix bien inférieurs au coût de production.

### 2.35 Le groupe de travail mixte a publié son rapport final sur la grève des camionneurs de Vancouver.

Le 25 juin 2005, après un mois de négociations infructueuses entre la Vancouver Container Truckers' Association (VCTA) et 46 entreprises de camionnage de la côte ouest, plus de 1 000 membres de la VCTA ont déclenché une grève afin de s'élever contre les bas salaires et la hausse du coût du carburant. Compte tenu du fait que plus de 40 % des conteneurs manutentionnés au port de Vancouver sont transportés par camion, les expéditions à destination et au départ des terminaux réservés aux conteneurs ont pratiquement été paralysées. La grève a également perturbé la circulation normale au port et a eu des répercussions néfastes sur d'autres installations des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique.

À la mi-juillet 2005, les répercussions de la grève se sont étendues à une région géographique plus vaste. Les lignes maritimes retenaient apparemment des marchandises à destination de Vancouver en Asie, de même qu'en Europe. Compte tenu des marchandises qui s'accumulaient ailleurs au Canada, de nombreux membres de l'industrie prétendaient que le fonctionnement du réseau de transport national était compromis. Plus tard au même mois, un médiateur nommé par les gouvernements provincial et fédéral proposa un accord de deux ans pour une augmentation immédiate des frais de remorquage et des suppléments carburant applicables aux mouvements des conteneurs dans la zone de Vancouver. Bien que l'organisme de négociation de la VCTA ait recommandé que les camionneurs en grève acceptent l'offre, les sociétés de camionnage qui les engagent rejetèrent l'accord à l'unanimité.

Le 1<sup>er</sup> août 2005, afin de régler l'impasse pendant que l'on continuait de chercher une solution à long terme, l'Administration portuaire de Vancouver a annoncé que les entreprises de camionnage qui tentaient de desservir les terminaux pour conteneurs du port devraient obtenir un permis en vertu d'un système provisoire qui serait mis en place pendant 90 jours. Les entreprises seraient ainsi tenues de verser aux camionneurs une somme minimale de 200 \$ par conteneur livré, selon un taux établi aux termes de la proposition récente du médiateur. Cette mesure était appuyée par un décret émis en vertu de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, qui permettait de prendre ce type de mesure exceptionnelle afin de stabiliser le réseau de transport national.

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

En novembre 2005, le groupe de travail mixte publia son rapport final, qui reconnaissait les relations contractuelles complexes entre le port, les terminaux de conteneurs, les compagnies de navigation maritime, les expéditeurs et les transporteurs. Entre autres, ses recommandations inclurent des dispositions pour l'adoption d'un plan de licence visant à mieux gérer le nombre de conducteurs et de véhicules participant au transport des conteneurs dans les basses-terres continentales; la mise en œuvre d'un système de réservations obligatoires et la prolongation des heures d'opération des terminaux de conteneurs afin d'éliminer la congestion; l'amélioration des systèmes informatiques; la clarification des compétences des autorités fédérales, provinciales et locales; la modification de la Loi sur la concurrence ainsi que des Codes du travail fédéral et provincial; et l'encouragement des meilleures pratiques dans l'ensemble du secteur portuaire.

En réponse à cela, la VPA annonça un programme visant à prolonger progressivement les heures d'opération de Vanterm, Centerm et DeltaPort au cours des cinq prochaines années. Bien que ces mesures aient aidé à stabiliser les activités de camionnage depuis le début de la campagne agricole 2005 à 2006, beaucoup d'intervenants continuent à exprimer leurs préoccupations concernant les risques d'une autre perturbation des services de camionnage au port. Si cela se produisait, elles s'attendent sans aucun doute que les diverses

autorités gouvernementales répondent beaucoup plus rapidement pour protéger les intérêts commerciaux du port de Vancouver.

### 2.36 La CCB exerce l'option d'acheter 1 660 wagons-trémies couverts

En novembre 2005, la CCB annonça son intention d'exercer des options d'achat sur 1 660 wagons-trémies couverts qu'elle avait loués depuis 1980.<sup>82</sup> Ce faisant, la CCB augmenta le parc d'équipements dont elle était propriétaire de 1 850 à 3 510 wagons. Cet achat survint juste après l'annonce faite par le gouvernement fédéral pour négocier un plan de location ou de vente de son parc de 12 400 wagons-trémies couverts à la Farmer Rail Car Coalition (FRCC).<sup>83</sup>

Bien que l'achat de la CCB n'ait pas physiquement augmenté le nombre de wagons-trémies de son parc, son plan de révision de l'accord d'exploitation selon lequel elle permettait aux chemins de fer de les utiliser marqua une divergence importante comparée à ses pratiques antérieures. De façon générale, la CCB déclara qu'elle avait l'intention d'éliminer la pratique en vigueur de fournir ces wagons aux chemins de fer gratuitement, tant qu'ils seraient utilisés pour le transport du grain de l'Ouest du Canada.<sup>84</sup> En fait, une grande partie de ce souhait de changement était fondée sur les plans souvent mentionnés de la FRCC de re-louer ultérieurement les wagons-trémies qu'elle achèterait auprès du gouvernement fédéral aux chemins de fer, mécanisme financier qui permettrait à la FRCC de se procurer le capital nécessaire pour assurer le remplacement à long terme des wagons proprement dits. Bien que le gouvernement fédéral ait ultérieurement décidé de ne pas effectuer le transfert de son parc de wagons-trémies à la FRCC, à la fin du troisième trimestre la CCB avait déjà conclu de nouveaux accords d'exploitation avec CN et CP qui incluaient des dispositions pour la location de ses wagons aux chemins de fer aux taux prédominants du marché.<sup>85</sup>

Toutefois, ce changement eut des ramifications dans toute l'industrie. Alors que la location des wagons de la CCB aux chemins de fer pourrait fournir aux producteurs des avantages financiers supplémentaires à cause du retour vers ceux-ci grâce aux comptes en commun de la CCB, les chemins de fer auraient droit à une indemnité pour ces coûts supplémentaires dans le cadre du plafond du revenu. Ceci pourrait ensuite causer pour les agriculteurs des augmentations de tarif de fret qui seraient potentiellement supérieures à celles qui auraient été autorisées avant le changement. En fait, l'Office des transports du Canada établit précisément cet ajustement lorsqu'il déterminait en avril 2006 que l'indice des prix composite afférent au volume (VRCPI) augmenterait de 6,6 % pour la campagne agricole 2006 à 2007. Dans sa détermination, l'Office déclara spécifiquement que les coûts à engager par les chemins de fer pour la location des wagons de la CCB constitueraient près d'un cinquième, ou 1,24 point de pourcentage, de l'augmentation autorisée dans le VRCPI.<sup>86</sup>

### 2.37 CN et CP augmentent leurs efforts de coopération dans la région de Vancouver

À la fin de janvier 2006, CN et CP annoncèrent qu'ils avaient conclu un accord sur une série supplémentaire d'actions de coopération visant à améliorer le service ferroviaire dans la région de Vancouver. Ces actions, qui furent mises en œuvre en mars 2006, augmentèrent effectivement la portée de l'initiative de co-production qui

---

<sup>82</sup> Ces wagons avaient été obtenus dans le cadre d'une location sur 25 ans par la CCB. Bien que la CCB ait administré les locations, le gouvernement du Canada l'avait remboursée pour les coûts engagés.

<sup>83</sup> En mars 2005, le gouvernement fédéral annonçait qu'il avait choisi d'engager des négociations avec la FRCC relativement au transfert possible du parc de wagons-trémies. Le lecteur est renvoyé à la section 2.31 pour de plus amples informations sur la proposition présentée par la FRCC et la décision ultérieure du gouvernement fédéral de ne pas effectuer le transfert de ces wagons.

<sup>84</sup> Cette pratique reflétait celle utilisée par le gouvernement canadien en ce qui concerne son parc de 12 400 wagons-trémies couverts, ainsi que ceux fournis par les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta, qui s'élevaient à environ 1 000 chacun. Bien que ces wagons aient été fournis à CN et CP gratuitement lorsqu'ils avaient été utilisés pour transporter les céréales de l'Ouest du Canada aux ports de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill, un coût était chargé chaque fois qu'ils étaient utilisés pour un autre service.

<sup>85</sup> Un accord final pour le transfert du parc fédéral de wagons-trémies à la FRCC n'ayant pas été conclu avant la chute du gouvernement libéral précédent, le nouveau gouvernement conservateur du pays annonça le 4 mai 2006 qu'il avait décidé de ne pas effectuer le transfert et que, au lieu de cela, il avait choisi de rester propriétaire.

<sup>86</sup> Voir décision n° 253-R-2006 de l'Office des transports du Canada datée du 28 avril 2006.



avait été adoptée plusieurs années auparavant pour les mouvements de trains dans le Canyon du Fraser.<sup>87</sup> Dans le cadre de ce qui était appelé un nouvel accord d'acheminement et d'aiguillages, les trains à destination exploités par les deux transporteurs seraient autorisés à contourner les gares de triage et éviter les échanges traditionnels de chemin de fer. Plus spécifiquement, CN serait responsable de la gestion de tous les trains à destination des terminaux situés sur le rivage nord de l'Inlet Burrard, alors que CP gèrerait tous les trains à destination du rivage sud.

En plus de fournir aux deux chemins de fer un moyen supplémentaire d'empêcher la congestion des terminaux, l'accord permettait aussi aux chemins de fer d'éviter certaines dépenses d'investissement qui, sinon, auraient été nécessaires pour améliorer la capacité de leurs propres installations. Du point de vue du SMTG, la gestion des trains à destination des silos terminaux de grain situés sur les rivages nord et sud promettait des temps de rotation plus rapides. En évitant les retards qui proviennent traditionnellement du trafic d'échange entre les transporteurs, il est tout à fait possible que les temps de manutention des terminaux dans la région de Vancouver pourraient être réduits avec ces mesures. Ceci devrait conduire théoriquement à une amélioration modeste des temps de transport en charge et à vide dans le couloir de Vancouver.

### 2.38 Biocombustibles et le SMTG

Des avancées importantes dans l'industrie des biocombustibles au cours de l'année précédente ont souligné l'importance croissante de ce secteur pour l'agriculture de l'Ouest du Canada et, par extension, pour le SMTG. À mesure que le Canada et les États-Unis élaborent des politiques et des programmes visant à augmenter l'utilisation des biocombustibles comme source complémentaire d'énergie, l'impact sur l'industrie des céréales de l'Ouest du Canada et le SMTG est ressenti en proportion.

Trois facteurs principaux poussent la demande des biocombustibles.

- Économie de l'agriculture et de l'énergie – Historiquement, les coûts de production des biocombustibles, que ce soit l'éthanol ou le biodiésel, ont été élevés de façon prohibitive comparé aux « combustibles fossiles » traditionnels. Avec les avancées technologiques permettant de réduire les coûts de production des biocombustibles, combinées au coût toujours en augmentation du pétrole, l'économie de production de combustible à partir de la biomasse (produits céréaliers et de cellulose) devient viable. En outre, à mesure que les producteurs affrontent des pressions en augmentation dues aux baisses de revenus agricoles, ils recherchent agressivement de nouvelles opportunités de vente.
- Préoccupations environnementales – Par suite de questions associées au changement climatique et au réchauffement global, des options alternatives d'énergie provenant de la biomasse deviennent une façon attrayante de réduire les émissions de gaz carbonique.
- Approvisionnement d'énergie sécurisé aux États-Unis – À cause d'une dépendance accrue vis-à-vis des fournisseurs de pétrole étranger aux États-Unis, la politique du gouvernement des États-Unis est de plus en plus orientée vers l'obtention d'un approvisionnement d'énergie national sécurisé et la réduction de la dépendance vis-à-vis du pétrole étranger. Les biocombustibles jouent un rôle majeur dans cette stratégie.

La politique des gouvernements ordonnant un mélange minimum d'éthanol dans l'essence (anticipé être de 5 %) au Canada et aux États-Unis, ainsi que l'augmentation de l'utilisation des biocombustibles, a déclenché des changements dans l'industrie des céréales.<sup>88</sup> Puisque les céréales sont la source d'une grande partie de la biomasse nécessaire pour la production de l'éthanol et du biodiésel, l'impact sur le SMTG proviendra de la

<sup>87</sup> En juillet 2000, CN et CP annoncèrent que les deux transporteurs gèreraient chacun un sens de déplacement sur une section de route de 155 milles constituée de voies principales essentiellement parallèles entre Mission et Ashcroft, Colombie-Britannique. Les trains vers l'Ouest des deux sociétés seraient acheminés par Canyon du Fraser sur la voie principale de CN, tandis que les trains vers l'Est seraient dirigés sur la voie de CP. Les objectifs communs de l'accord étaient de réduire la congestion, améliorer la capacité et améliorer la fluidité d'ensemble de l'exploitation du couloir de Vancouver.

<sup>88</sup> Le 12 décembre 2006, l'honorable Rona Ambrose, ministre de l'Environnement, annonça l'intention du gouvernement de déposer un projet de loi qui réglerait un contenu renouvelable moyen annuel de 5 % dans l'essence en 2010, en ajoutant que le gouvernement avait l'intention de régler une exigence de 2 % de contenu renouvelable dans le carburant diésel et le mazout domestique à partir de 2012. Ce projet serait être exécuté dans le cadre de la Loi sur la protection de l'environnement du Canada de 1999 (LCPE 1999) par des modifications de la Division des combustibles de la LCPE 1999 qui sont proposées dans le cadre de la Loi canadienne sur la qualité de l'air, laquelle était toujours débattue en commission au moment de la préparation de cet article.

réorientation de certaines céréales loin de leurs marchés traditionnels et vers le marché des biocombustibles. Les provinces de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan ont déjà requis des taux de mélange entre 5 et 10 % pour l'éthanol dans l'essence, selon des dates et des critères de mise en œuvre qui varient. La tendance vers l'augmentation de l'utilisation des biocombustibles aura une influence considérable sur les volumes gérés par le SMTG et l'approche de l'industrie aux besoins logistiques émergents.

## Éthanol

L'éthanol a été mélangé à l'essence depuis plus de 10 ans par de nombreux fournisseurs canadiens et américains, et il a été commercialisé en tant que combustible plus écologique. La mise en œuvre fédérale imminente des taux de mélange réglementaires de 5 % amènera l'équivalent annuel d'environ 5,5 millions de tonnes de biomasse, surtout du maïs et du blé, sur les marchés de stock d'alimentation d'éthanol afin de satisfaire à ces demandes.<sup>89</sup> Présentement, cette demande s'élève à moins de 1,0 million de tonnes par an.

Bien que la production canadienne d'éthanol ait du retard sur celle des États-Unis, divers projets de construction d'usines nouvelles sont en cours. En outre, une série d'usines supplémentaires pour augmenter la capacité de production du Canada a aussi démarré l'an dernier. En juillet 2006, Suncor a ouvert la plus grande installation de production d'éthanol du Canada. L'usine, dont la production est anticipée s'élever à quelque 200 millions de litres par an, était conçue pour attirer la production de maïs de l'Est canadien et des États-Unis pour les stocks d'alimentation. Parmi les installations qui sont presque terminées, on compte l'usine d'éthanol de 130 millions de litres par an construite par Husky Oil à Lloydminster, SK, qui est anticipée obtenir 350 000 tonnes de blé auprès de producteurs locaux. En même temps, la société est aussi engagée dans une expansion majeure de son installation existante à Minnedosa, MB. Pour soutenir ces efforts, le gouvernement fédéral annonça aussi de nouvelles initiatives de financement s'élevant à 11 millions \$ pour encourager les agriculteurs et les communautés rurales à participer à l'expansion de la production des biocombustibles.<sup>90</sup>

Un domaine de discussions importantes concerne une meilleure définition de la détermination des stocks d'alimentation de la biomasse – quels volumes de maïs, de blé et de cellulose seront requis, et d'où viendront ces marchandises ? Bien qu'il existe une uniformité des diverses estimations concernant la nécessité de 5,5 millions de tonnes de biomasse, il y a des variations d'estimation sur les pourcentages des produits qui seront utilisés et sur leurs origines possibles. Celles-ci vont de 100 % de maïs originaire des États-Unis uniquement, à une majorité de blé originaire du Canada. La possibilité selon laquelle une partie au moins des besoins en éthanol du Canada puisse être fournie par des importations directes des États-Unis a aussi été mentionnée.

Tout scénario se traduira par un impact sur le SMTG à un certain niveau. Pour les besoins de la discussion suivante, il est supposé que la production d'éthanol au Canada utilisera du maïs et du blé comme stocks d'alimentation principaux, avec des estimations médianes établissant les besoins réels à 2,8 et 2,0 millions de tonnes respectivement. Diverses autres sources de cellulose sont supposées pour l'autre 0,7 million de tonne de biomasse nécessaire.

---

<sup>89</sup> La consommation annuelle actuelle d'essence au Canada est de 40,8 milliards de litres (Stats Can). Avec un taux de mélange de 5 %, cela se traduit par un besoin de 2,0 milliards de litres d'éthanol. Une tonne de biomasse produit approximativement 380 litres d'éthanol (O'Connor – conférence mondiale sur l'éthanol), ce qui conduit à un besoin de 5,5 millions de tonnes de biomasse pour satisfaire à cette demande.

<sup>90</sup> Le 17 juillet 2006, l'honorable Chuck Strahl, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre responsable de la CCB, annonça l'octroi de 10 millions \$ pour l'initiative des opportunités de biocombustibles pour les producteurs, pour le développement des offres commerciales et études de faisabilité, et de 1 million \$ ajoutés à l'initiative existante de développement coopératif pour les initiatives coopératives locales associées aux biocombustibles et autres activités à valeur ajoutée.

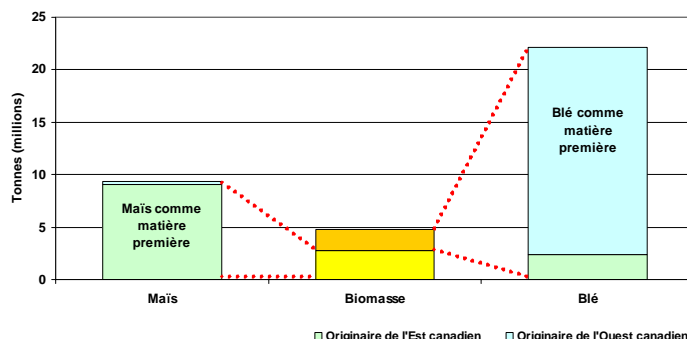
La figure 50 fournit une comparaison entre les estimations des exigences de stock d'alimentation et les niveaux de production canadiens réels de maïs et de blé, divisés géographiquement entre l'Est et l'Ouest du Canada. En ce qui concerne le maïs, quelque 9,4 millions de tonnes métriques sont produites sur le territoire national, surtout dans l'Est canadien.<sup>91</sup> Ainsi, il est probable que ce serait la source de stock d'alimentation prédominante pour la production d'éthanol dans cette zone. Avec un pourcentage anticipé de 30 % de cette production réorienté vers la production d'éthanol, il existera sans aucun doute un impact sur les besoins logistiques de l'industrie. Selon la distance requise pour amener ce maïs à une installation de production spécifique, le transport routier ou ferroviaire pourrait être facilement utilisé.

Avec 2,0 millions de tonnes supplémentaires de stock d'alimentation attribuables au blé autre que le blé dur, le pourcentage comparatif de la production totale du Canada – qui s'est élevée en moyenne à 22,2 millions de tonnes au cours des deux dernières années – à être réorienté vers la production d'éthanol sera sans aucun doute considérablement moindre, environ 9 %. Puisque le blé est surtout récolté dans l'Ouest du Canada, il est probable que la production d'éthanol dans cette zone proviendra des approvisionnements locaux. Là encore, le transport routier ou ferroviaire reste le moyen le plus viable d'amener ce stock d'alimentation vers les centres de production émergents.

Puisque l'éthanol possède certaines propriétés caustiques, l'option de transporter le produit final par pipeline vers les raffineries d'essence n'est pas souhaitable. Il est plutôt anticipé que le transport de l'éthanol vers ces installations se fera surtout par voie ferrée. Avec quelque 2,0 milliards de litres anticipés de production d'éthanol, ceci représente approximativement un trafic ferroviaire annualisé de 12 900 wagons-citernes chargés.<sup>92</sup> Comme pour le transport d'arrivée du stock d'alimentation, un tel volume n'aura pas un impact particulièrement important sur l'ensemble de la capacité ferroviaire. Toutefois, il nécessitera une étroite coordination entre les expéditeurs et les chemins de fer pour assurer que les processus logistiques mis en place pour supporter le transport s'adaptent à la croissance du volume au cours du temps.

Le processus de fabrication de l'éthanol pourrait aussi produire 1,7 million de tonnes de drêches de distillerie, sous-produit utilisé surtout pour le fourrage. Essentiellement de la même façon que l'approvisionnement du stock d'alimentation d'arrivée est anticipé avoir une grande influence sur l'emplacement futur des usines d'éthanol, le besoin d'écouler les drêches d'une valeur relativement basse aura une importance aussi grande sur ces décisions. Les parcs d'engraissement ou les installations de production intensive de bétail constituent un marché naturel pour une partie de ces sous-produits. Bien que ceci implique un rôle plus important pour le camionnage local, on ne doute pas que le service de marchés nationaux et d'exportation plus distante nécessitera aussi l'utilisation du transport ferroviaire.

Pour évaluer l'impact potentiel des mouvements du stock d'alimentation sur le SMTG, il est utile de considérer le contexte plus large dans lequel il s'inscrit. Avec 5,5 millions de tonnes estimées de biomasse nécessaires pour la production nationale de l'éthanol, le mouvement d'arrivée du maïs et du blé constituerait moins de 15 % des 31,6 millions de tonnes produites au Canada chaque année. Ceci équivaut à environ 60 000 wagons chargés par an. Et bien que ce volume soit important, il n'est pas nécessairement onéreux, surtout si une



**Figure 50 : Comparaison entre les productions canadiennes de maïs et de céréales dans l'Est et l'Ouest du Canada et exigences de stock d'alimentation d'éthanol**

Source statistique : Statistiques Canada, Rapports sur les grandes cultures Estimation de Quorum concernant les exigences de stock d'alimentation, basée sur des méthodologies développées par : Don O'Connor dans sa présentation à la Conférence mondiale sur l'éthanol 2005; Bioprocessus et technologies de génie métabolique pour biocombustibles et produits à valeur ajoutée, Centre de recherche régional du Nord, Peoria, Illinois; et Conseil de développement de l'éthanol de la Saskatchewan.

<sup>91</sup> Les 9,4 millions de tonnes de production réelle de maïs mentionnées ici sont basées sur la moyenne des années de production 2005 et 2006.

<sup>92</sup> L'estimation des 12 900 wagons-citernes chargés mentionnée ici est basée sur une masse totale estimée de 1,4 millions de tonnes de production d'éthanol et des masses de charge normalisées de wagons-citernes de 108 tonnes.

grande partie du volume est réorientée vers des installations de production nationales. Ainsi, il est anticipé que le système actuel pourra raisonnablement accommoder ce mouvement, en utilisant une certaine combinaison de transport routier et ferroviaire, essentiellement comme cela se fait aujourd'hui.

## **Biodiésel**

Les prévisions d'une augmentation de production du biodiésel ont eu un impact considérable sur l'industrie canadienne du canola l'an dernier. Les exportations de semence dans la campagne agricole 2005 à 2006 a excédé les prévisions de la demande car des pays tels que le Pakistan et les Émirats arabes unis ont importé des volumes exceptionnels de canola du Canada, dont la majeure partie a été broyée pour obtenir de l'huile utilisée pour alimenter le marché européen du biodiésel. De l'huile de canola avait aussi été expédiée directement vers l'Europe pour supporter un broyage national record de canola pendant la campagne agricole.

Combinée à l'augmentation de la demande pour l'huile de canola en tant qu'alternative saine dans l'industrie alimentaire, cette poussée de la demande a conduit à un optimisme considérable au sein de l'industrie des oléagineux et a influencé l'annonce de l'expansion de la capacité de broyage dans l'Ouest du Canada au cours de la dernière campagne agricole. En janvier 2006, Bunge Limited a annoncé l'expansion de son usine de broyage d'oléagineux et sa raffinerie d'huile à Nipawin, SK. Au début de juillet, James Richardson International a annoncé ses plans pour établir une nouvelle usine de broyage de canola de 840 000 tonnes dans le Manitoba, le Saskatchewan ou le Dakota du Nord.<sup>93</sup> En juillet aussi, Cargill a annoncé ses plans d'expansion de la capacité de broyage de canola dans son usine de Clavet, SK, de 25 %. Dans l'ensemble, il est anticipé que ces initiatives augmenteront la capacité actuelle de broyage de canola au Canada, qui est de 3,5 millions de tonnes par an, de plus de 50 %.

Étant donné son coût relativement élevé, un débat existe toujours pour déterminer si le canola s'avèrera être un stock d'alimentation viable pour la production du biodiésel à long terme. Toutefois, grâce à la performance supérieure du canola dans les climats plus froids, son utilisation dans la production du biodiésel au cours des cinq prochaines années au moins semble assurée.

En fin de compte, la croissance de la production du canola ainsi que celle de l'industrie nationale de broyage, qu'elle vise à servir de stock d'alimentation pour les marchés alimentaires ou industriels, auront un impact sur la logistique de l'Ouest du Canada.<sup>94</sup> Le traitement supplémentaire dans les prairies nécessitera la livraison de quantités importantes de canola brut par camion. L'huile produite sera surtout expédiée dans des wagons-citernes, que ce soit vers les marchés nationaux ou d'exportation. En outre, la farine de canola produite comme sous-produit du procédé de broyage devra aussi être transportée par camion vers les marchés fourragers locaux, et par train vers les marchés nationaux et d'exportation plus lointains. Ceci offrira aux diverses parties prenantes du SMTG des défis aussi bien que des opportunités. De toute manière, le Surveillant anticipe qu'ils seront affrontés.

## **2.4 Observations sommaires**

La campagne agricole 2005 à 2006 a représenté la sixième pour le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) et la troisième pour laquelle la CCB s'était fixé pour but d'effectuer un pourcentage déterminé à 40 % de ses transports céréaliers d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.<sup>95</sup> Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

---

<sup>93</sup> Par la suite, le 7 septembre 2006, JRI annonça la construction de son usine à Yorkton, SK. Par coïncidence, le même jour, Louis Dreyfus Canada annonça des plans pour construire une usine de broyage de taille similaire, également à Yorkton, SK.

<sup>94</sup> Les cibles actuelles de l'industrie sont de produire 15 millions de tonnes de canola au plus tard pour 2015. Jusqu'à présent, le record de production était de 9,6 millions de tonnes en 2005.

<sup>95</sup> La CCB a considérablement modifié son programme d'appels d'offres pour la campagne agricole 2003 à 2004, après consultation de ses 26 mandataires. La campagne agricole 2002 à 2003 a été la dernière pour laquelle la CCB s'était engagée à soumettre un *minimum* de 50 % de son volume global en appel d'offres.

Devant le besoin de s'adapter aux réalités d'une réduction inattendue de l'approvisionnement en grain de meilleure qualité un an plus tôt, la CCB était mieux placée pour faire affaire avec l'industrie concernant le mouvement d'une seconde récolte de moindre qualité en régime d'appels d'offres. Par conséquent, les comportements de l'industrie dans son ensemble ont été en grande partie restitués à ce qu'ils avaient été deux ans auparavant.

La CCB émit un total de 282 appels d'offres pour l'expédition d'environ 5,3 millions de tonnes de céréales, soit 14,4 % de moins que les 6,2 millions de tonnes souhaitées l'année précédente. Dans une large mesure, la portée plus petite de ces appels d'offres exprimait la diminution de l'importance que la CCB accorde à engranger des grains de qualité supérieure.

Comme par le passé, la grande majorité du grain soumis au régime au d'appels d'offres, soit 63,6 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, cela représentait le mouvement potentiel de 3,4 millions de tonnes, soit une valeur largement inférieure au chiffre record de 4,3 millions de tonnes enregistré au cours de la campagne agricole précédente. L'élément le plus frappant est que l'orge a déplacé le blé dur comme deuxième plus importante marchandise pour laquelle des appels d'offres ont été lancés. Les appels d'offres portant sur l'orge se sont élevés à 1,3 million de tonnes, représentant 23,8 % du total global par rapport à 13,5 % l'année précédente. Les appels d'offres portant sur le blé dur, qui ont chuté à une part relative de 12,6 % du niveau de 18,1 % un an plus tôt, représentaient le solde de 0,7 million de tonnes.

Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. Un record de 84,6 % du volume soumis au régime d'appels d'offres était prévu pour l'exportation en partance des ports de la côte ouest de Vancouver et de Prince Rupert. Bien que cela ait été cohérent avec le pourcentage de 81,8 % de la campagne agricole précédente, il y eut un changement important de la répartition entre les deux ports. La part relative de Prince Rupert a augmenté à 26,3 % par rapport à 10,9 % un an auparavant, tandis que celle de Vancouver a chuté de 70,9 % à 58,3 %. Les parts relatives attribuées aux ports de Thunder Bay et de Churchill ont également chuté : à 15,4 % par rapport à 16,9 % dans le cas de Thunder Bay, et à 0,0 % par rapport à 1,3 % dans le cas de Churchill.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 955 offres relatives au mouvement de 7,1 millions de tonnes de grain, environ un tiers de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 51,8 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 33,4 % des offres se rapportaient aux appels d'offres portant sur l'orge, tandis que l'autre 14,8 % touchait aux appels d'offres portant sur le blé dur. Bien que les appels d'offres aient reflété le tonnage sollicité, ils montrèrent aussi une préférence pour Prince Rupert. Ils s'avèrent aussi un peu plus forts que dans la campagne agricole précédente.

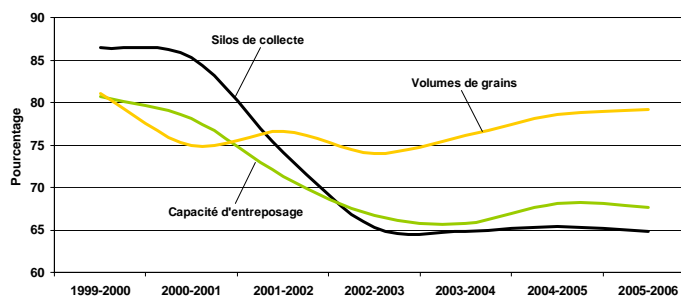
Au total, 342 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,4 millions de tonnes de grain, seulement 46,0 % des volumes en appels d'offres. Cela représentait 16,2 % des quantités expédiées par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada, soit un peu moins que son objectif de 20 %. À cause de la difficulté pour obtenir des approvisionnements adéquats en grains de meilleure qualité, en particulier au cours du quatrième trimestre, un total de 2,9 millions de tonnes demeuraient livrées que partiellement ou non livrées dans leur ensemble. Ceci représentait 54,7 % du volume global mis en adjudication, soit une légère diminution par rapport au 58,7 % enregistré un an plus tôt.

Le mouvement du grain de meilleure qualité étant moins prioritaire, la CCB était mieux placée pour traiter des appels d'offres portant sur l'abondance des approvisionnements en grain de qualité inférieure. Par conséquent, les sociétés céréalères ont été essentiellement incapables d'exploiter les pressions des demandes du marché qui leur ont permis d'imposer des primes importantes sur le mouvement du grain en régime d'appels d'offres l'année précédente. Avec peu d'exceptions, les primes furent réduites considérablement, pour atteindre au plus 2,25 \$ la tonne pour des transports sélectionnés de blé de haute qualité. En même temps, les rabais ont connu une remontée importante, atteignant d'abord 18,58 \$ la tonne au cours du premier trimestre avant de se fixer à 12,00 \$ la tonne au cours du quatrième trimestre.

Malgré une augmentation générale des rabais offerts par les sociétés céréalères dans leurs soumissions, ainsi qu'une réduction importante du montant des primes versées sur des transports soumissionnés sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs grâce à ses comptes des livraisons en commun – diminuèrent en fait de 12,3 %, passant de 26,1 millions \$ l'année précédente à 22,9 millions \$.

Un total de 2,4 millions de tonnes de grains furent aussi transportées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB. Ceci représentait 15,6 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une perte de seulement 0,2 point de pourcentage par rapport à la part relative de 15,8 % enregistrée un an plus tôt. Corrélativement au volume qui s'est déplacé dans le cadre de son programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont ensemble été responsables de 31,8 % du total des expéditions de la CCB. Ceci est quelque peu inférieur au 40 % qui avait été visé et légèrement en dessous du 33,8 % réalisé au cours de la campagne agricole 2004 à 2005.

**Figure 51 : Parts relatives des quatre plus importantes sociétés céréalières**



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

Malgré la préoccupation soulevée par un certain nombre d'intervenants relativement à la capacité éventuelle des grandes sociétés céréalières d'écartier leurs concurrentes plus petites du marché, la part globale du marché détenue par les parts relatives des quatre principales sociétés céréalières est restée, de fait, pratiquement inchangée au cours des sept dernières campagnes agricoles, passant de 81,1 % à 79,2 %. La dominance des grandes sociétés céréalières dans le réseau des silos de collecte, que ce soit en nombre ou en capacité, a connu un recul parallèle. En date du 31 juillet 2006, les grandes sociétés céréalières dominaient plus de 64,8 % des silos et 67,6 % de la capacité de stockage. Ceci indiquait une réduction importante comparée aux pourcentages respectifs de 86,5 % et 80,7 % détenus à la fin de la première année du PSG.

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

Il y eut aussi un certain nombre d'événements qui affectèrent les affaires commerciales de l'industrie pendant la dernière campagne agricole.

- Le gouvernement fédéral choisit de ne pas céder le droit de propriété de son parc de wagons-trémies, choisissant au contraire de conclure un accord d'exploitation à long terme avec les deux chemins de fer canadiens de catégorie 1.
- Le Bureau de la concurrence continua à contester deux transactions concernant les silos terminaux situés sur les quais de Vancouver.
- Les tarifs de fret maritime continuèrent à fluctuer énormément et au double des niveaux existants au début du PSG.
- Les cultivateurs de légumes secs demandèrent qu'une action commerciale soit prise contre les exportations américaines des pois et des lentilles vers le Canada.
- La CCB choisit d'exercer son option d'acheter 1 660 trémies qui avaient été précédemment louées.
- CN et CP augmentèrent leurs efforts de coopération dans la région de Vancouver.

L'un des sujets commerciaux dont on a peut-être le plus parlé dans l'industrie céréalière pendant la campagne agricole 2005 à 2006 concernait les biocombustibles et l'impact potentiel qu'ils auraient sur l'approvisionnement et le prix du marché. Bien que peu de chose soit connu jusqu'à présent, il n'y a aucun doute que la production d'éthanol et de biodiésel aura une influence sur les approvisionnements du maïs, du blé et du

canola au Canada. Il n'y a aucun doute non plus qu'il existera aussi un impact sur la logistique et la chaîne d'approvisionnement des céréales, bien que sa sévérité reste à être déterminée.





## Section 3 : Efficacité du système

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

Les indicateurs présentés ici ont pour objet d'analyser l'évolution relative du rendement du SMTG. Dans une section préalable (aperçu de l'industrie), on a analysé les changements survenus dans les parties constituantes de base du SMTG (silos de collecte, compagnies de chemin de fer et silos terminaux). Par comparaison, la série d'indicateurs qui suit se concentrera essentiellement sur l'utilisation de ces éléments d'actif et sur le temps que met le grain pour transiter dans le système.



### Points saillants – campagne agricole 2005 à 2006

#### Camionnage

- L'indice composite des tarifs marchandises pour le transport par camion sur de courtes distances a augmenté de 8,6 %.
  - La deuxième augmentation importante des frais de transport par camion en deux ans.
    - Hausse attribuable à une augmentation importante du prix de l'essence.
  - L'indice composé des tarifs marchandises a augmenté à 120,9 à la fin de l'année.

#### Silos de collecte

- Le débit pour la campagne agricole 2005 à 2006 a augmenté de 12,3 % à 32,1 millions de tonnes.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a augmenté de 10,7 % pour atteindre un record de 6,2 rotations.
  - Le rendement a été stimulé par une réduction de 1,2 million de tonnes de la capacité de stockage des silos au fil des sept dernières campagnes agricoles.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 14,6 % pour passer à 2,7 millions de tonnes.
  - Les augmentations des stocks étaient liées en grande partie à l'augmentation de la capacité de traitement de la campagne agricole 2005 à 2006.
  - La réduction à long terme tient compte de la sensibilité au déclin de la capacité de stockage.
- Le nombre moyen de jours de stockage a augmenté de 2,0 % à 30,1 jours.
  - La deuxième moyenne parmi les plus basses enregistrées depuis le début du PSG.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a augmenté de 4,9 % à 4,3 %.
  - Reflète la réduction des niveaux moyens des stocks.
  - La deuxième moyenne parmi les plus basses enregistrées depuis le début du PSG.
- Les tarifs publiés pour les activités de manutention aux silos ont tous augmenté :
  - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,3 %
  - Nettoyage – hausse de 5,6 %
  - Stockage – hausse de 17,5 %

#### Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a baissé de 7,5 % à 17,3 jours.
  - Le temps de transit des wagons à vide a baissé de 12,8 % à 8,8 jours; celui des wagons chargés a baissé de 1,3 % à 8,6 jours.
  - Important resserrement des cycles de rotation des wagons du CN et du CP.
    - Indiqué dans tous les couloirs, mais surtout dans celui de Prince Rupert.
- La proportion de grains expédiés par trains-blocs multiples a augmenté légèrement à 75,6 %.
  - La proportion des trains-blocs de 50 wagons ou plus a augmenté légèrement à 71,3 %.
  - Cette baisse reflète une diminution modeste de l'utilisation de trains-blocs plus petits et une restructuration des rabais incitatifs.
    - Le CN a réduit les rabais pour le transport des trains-blocs de 100 wagons.
  - Paiements incitatifs des compagnies de chemin de fer estimés à 89,9 millions \$ – en hausse de 32,9 %.
    - Largement sous l'impulsion d'une augmentation du volume global de grain.
    - Le rabais moyen a augmenté de 6,5 % à 4,81 \$ la tonne.
- Les tarifs marchandises publiés sont ajustés en plusieurs phases.
  - Le CP a augmenté ses frais d'environ 8,1 % au cours de la campagne agricole 2005 à 2006.
  - Le CN a augmenté ses frais d'expédition à 7,0 % vers la côte ouest et à 7,5 % dans le cas des mouvements vers Thunder Bay et Churchill.
- L'Office des transports du Canada a établi un plafond des revenus à 790,8 millions \$.
  - L'Office a déterminé que les recettes du CN et du CP au titre des grains réglementés ont totalisé 795,0 millions \$.
    - Les recettes totales du grain sont supérieures de 4,2 millions \$ au niveau autorisé.
    - Le CN et le CP se sont vus obligés de payer 5 % sur les recettes excédentaires.
  - Les recettes moyennes ont augmenté de 8,2 % à 28,00 \$ la tonne.

#### Performance des silos terminaux et des ports

- Le débit des terminaux a augmenté de 25,2 % pour s'établir à 23,7 millions de tonnes.
- Le rapport de débit moyen des silos a augmenté de 16,0 %, à 8,7 rotations.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 13,7 % pour passer à 1,3 million de tonnes.
- Le temps moyen dans le port a baissé de 2,0 % pour s'établir à 4,8 jours.
  - Le chargement de navires à Vancouver et à Prince Rupert a continué de subir l'incidence négative des intempéries.
  - Thunder Bay a enregistré une moyenne basse record de 1,8 jours.
- Les taux de tarif publiés pour les activités de manutention des silos terminaux ont augmenté.
  - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 1,9 %
  - Frais de stockage – augmentation de 3,6 %

### Série 3 – Efficacité du système

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉ-	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			RENCE	1999 à	2004 à	2005 à
			2000	2005	2006	en %
<b>Camionnage [sous-série 3A]</b>						
3A-1	Indice composé des tarifs marchandises – transport par camion sur courtes distances		100,0	111,3	120,9	8,6 % ▲
<b>Silos de collecte primaires [sous-série 3B]</b>						
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	28 593,5	32 105,2	12,3 % ▲
3B-2	Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte		4,8	5,6	6,2	10,7 % ▲
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)		3 699,3	2 314,3	2 651,2	14,6 % ▲
3B-4	Moyenne des journées d'entreposage (jours)		41,7	29,5	30,1	2,0 % ▲
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain		6,2	4,1	4,3	4,9 % ▲
3B-6	Frais de manutention moyen – destination de livraison	(2)				
<b>Opérations ferroviaires [sous-série 3C]</b>						
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – province	}	25 659,6	20 259,9	24 720,4	22,0 % ▲
3C-2	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – produits primaires					
3C-3	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – analyse détaillée					
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons vides		10,7	10,1	8,8	-12,8 % ▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons chargés		9,2	8,7	8,6	-1,3 % ▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit total des wagons		19,9	18,7	17,3	-7,5 % ▼
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – non incitatif		12 715,8	5 294,1	6 037,5	14,0 % ▲
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – incitatif		12 943,8	14 965,3	18 682,9	24,8 % ▲
3C-6	Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – valeur de rabais incitatif		31,1 \$	67,7 \$	89,9 \$	32,9 % ▲
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau tributaire du transport du grain		442,3	337,1	439,0	30,2 % ▲
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau non tributaire du transport du grain		292,4	249,1	297,8	19,5 % ▲
3C-7	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – réseau total		330,3	269,8	330,4	22,5 % ▲
3C-8	Tarifs marchandises composés – chemin de fer	(2)				
3C-9	Primes d'incitation aux expéditions par wagons multiples – chemin de fer	(2)				
3C-10	Tarifs marchandises effectifs – imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC (\$ la tonne)		s.o.	25,87 \$	28,00 \$	8,2 % ▲
<b>Performance des silos terminaux et des ports [sous-série 3D]</b>						
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – grain		23 555,5	18 943,5	23 722,7	25,2 % ▲
3D-2	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux		9,1	7,5	8,7	16,0 % ▲
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)		1 216,2	1 127,5	1 281,8	13,7 % ▲
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage – saison d'exploitation (jours)		18,6	19,9	17,9	-10,1 % ▼
3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain	(2)				
3D-6	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grade	(2)				
3D-7	Temps moyen passé par les navires au port (jours)		4,3	4,9	4,8	-2,0 % ▼
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)				
3D-9	Répartition des amarrages par navire	(2)				
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		7,6 \$	16,0 \$	6,7 \$	-58,0 % ▼
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		14,5 \$	17,5 \$	15,2 \$	-12,9 % ▼
3D-11	Frais de manutention moyens – silos terminaux	(2)				

- (1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2005 à 2006 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.
- (2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'Annexe 4 au besoin.

#### 3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A]

La première étape du transport du grain dans le SMTG est habituellement son expédition par camion vers un silo de collecte. Cette distance peut ne représenter que quelques milles, mais elle peut aussi atteindre et même dépasser les 100 milles. En outre, une vaste gamme d'équipements est utilisée pour accomplir cela. Ils comprennent non seulement des véhicules de producteur comparativement plus petits, mais aussi les camions de plus grande capacité utilisés dans les opérations de camionnage de location. De plus, un certain nombre de

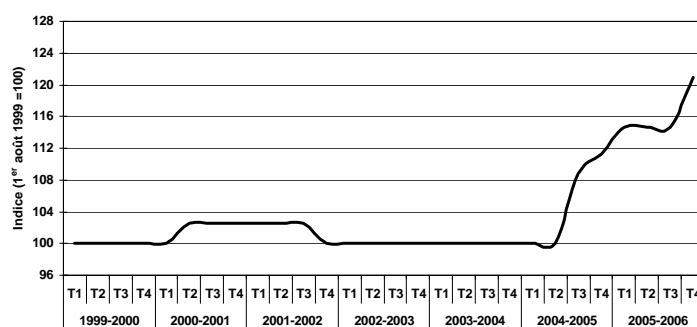
sociétés céréalières plus importantes offrent aussi leurs propres services de camionnage « internes ». Ceci fournit au producteur l'option de conclure un accord directement avec la société céréalière pour le ramassage à la ferme de ses céréales et leur livraison au silo.

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

Comme l'a déjà signalé le Surveillant, ce sondage révèle que les plus grandes sociétés céréalières offrent aux producteurs des services de camionnage analogues, encore qu'à des coûts légèrement différents. De plus, à l'exception des suppléments de carburant (qui ont été appliqués de manière sélective sur une période de 18 mois chevauchant les campagnes agricoles 2000 à 2001 et 2001 à 2002), la structure sous-jacente de ces coûts de camionnage commercial est demeurée inchangée tout au long des cinq premières années du PSG.

Dans une large mesure, la surcapacité face à la demande réduite a également permis de contenir les tarifs. De plus, la concurrence entre les grandes sociétés céréalières qui offrent des services de camionnage commercial a joué dans la stabilisation des tarifs. Malgré cela, les coûts contractuels de ces services – tout particulièrement celui du carburant – ont augmenté régulièrement. À la fin du premier semestre de la campagne agricole 2004 à 2005, le prix du pétrole s'approchait rapidement des 50 \$US du baril. Étant donné la hausse des prix du carburant qui s'ensuivit, l'escalade des tarifs de remorquage du grain devint inévitable. À la fin de la campagne agricole, les grandes sociétés céréalières avaient mis en œuvre une hausse de tarifs, laquelle a entraîné une augmentation de 11,3 % de l'indice de prix lié au PSG en ce qui concerne le camionnage sur courte distance.

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



Ceci fut suivi au cours du premier trimestre de la campagne agricole 2005 à 2006 d'une augmentation supplémentaire de 3,1 % des taux. Des augmentations additionnelles dans le quatrième trimestre ont fait augmenter l'indice de 5,4 points de plus, à une valeur de 120,9. De ce fait, l'indice de clôture de la campagne agricole 2005 à 2006 a augmenté de 8,6 %. [Voir le tableau 3A-1 à l'Annexe 4.]

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

Dans le cadre du PSG, la campagne agricole 2005 à 2006 représentait la troisième véritable occasion d'évaluer l'incidence des changements récents apportés au SMTG sur l'efficacité opérationnelle du réseau des silos de collecte primaires selon des volumes près de la normale. Ceci est dû en particulier au fait que le rendement au sein du système a augmenté de 12,3 % à 32,1 millions de tonnes, comparé aux 28,6 millions de tonnes de la campagne agricole précédente.<sup>96</sup> Ce niveau est cependant inférieur de 3,5 % au sommet de 33,3 millions de tonnes dans le régime du PSG pour la campagne agricole 2000 à 2001.

Toutes les provinces productrices, sauf celle du Manitoba, enregistrèrent une augmentation de leurs expéditions primaires de silo par rapport à l'année précédente. Avec une augmentation de 26,2 % de son débit, la Saskatchewan a réalisé le gain relatif le plus imposant. De plus, ses expéditions de 17,2 millions de tonnes ne s'avérèrent inférieures qu'aux 17,8 millions de tonnes expédiées dans la campagne agricole 2000 à 2001. Elle fut ensuite suivie par l'Alberta qui, en plus de signaler une augmentation de 10,3 %, indiqua aussi un débit

<sup>96</sup> Pour mesurer le débit du réseau des silos de collecte, le PSG tient compte des expéditions par camion et par chemin de fer depuis les silos primaires. Les volumes de grain transitant par les silos de transformation sont exclus de ce calcul.

record de 10,3 millions de tonnes au sein du PSG. Compte tenu des conditions culturelles plus médiocres du Manitoba, les expéditions de la province ont diminué de 20,4 %, s'établissant à 4,4 millions de tonnes comparativement aux 5,5 millions de tonnes atteints l'année précédente. Ceci représente la valeur la plus basse enregistrée par la province dans le cadre du PSG. La Colombie-Britannique était à la queue, avec 0,3 million de tonnes de débit aux silos primaires, bien qu'une augmentation sur l'année précédente de 59,1 % ait été en fait la plus haute signalée parmi les provinces productrices. [Voir le tableau 3B-1 à l'Annexe 4.]

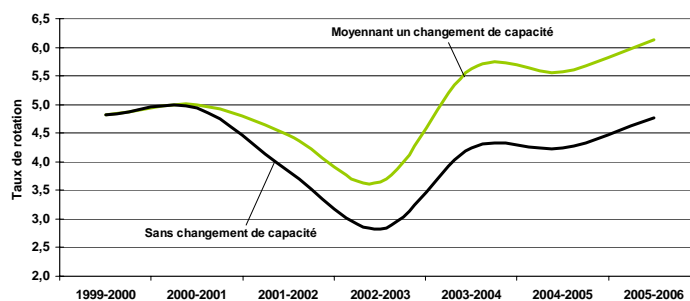
### Rotation aux silos

L'effet des fluctuations survenues à la fois dans le débit et la capacité de stockage se reflète dans le taux de rotation aux silos primaires. Avec le débit de la campagne agricole 2005 à 2006 en augmentation de 12,3 %, le rapport augmenta de 10,7 % à 6,2 rotations, la plus haute valeur enregistrée dans le cadre du PSG. Ce gain comparativement plus faible était dû en grande partie à l'influence compensatoire de l'augmentation nette de 25 200 tonnes de la capacité de stockage au cours de l'année.

On a observé des changements importants en ce qui concerne les rapports des provinces. Celui de l'Alberta a continué de grimper, affichant une hausse supplémentaire de 4,2 % pour atteindre 7,4 rotations, comparativement aux 7,1 rotations record de la campagne agricole précédente. On a également enregistré une augmentation en Saskatchewan, où l'on a consigné 6,1 rotations comparativement à 4,8, un an plus tôt. Le gagnant final était la Colombie-Britannique, où une augmentation de 65,4 % fit passer le rapport de 2,6 à 4,3. Ces améliorations étaient principalement motivées par l'accroissement de la production provinciale que nous avons déjà mentionnée. Pour le Manitoba, une réduction importante du volume fit baisser le rapport de 20,3 %, de 5,9 rotations l'année précédente à 4,7 rotations. [Voir le tableau 3B-2 à l'Annexe 4.]

Les gains réalisés depuis la campagne agricole 2002 à 2003 sont en grande partie liés au volume, mais l'amélioration réelle du taux de rotation depuis le début du PSG est principalement conséquence d'une réduction de 1,2 million de tonnes (16,4 %) de la capacité de stockage. Dans une perspective plus large, cette réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des sociétés céréalières, et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif.

**Figure 53 : Changement de capacité – impact sur le taux de rotation**



Le déclin progressif du débit au fil des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 a eu pour effet de masquer les gains réalisés en efficacité. En fait, si la capacité de stockage n'avait pas été réduite pendant cette période, on aurait enregistré pour la campagne agricole 2005 à 2006 un taux de rotation de 4,8 plutôt que de 6,2 rotations. Cet écart de 1,4 rotation souligne le fait que le réseau de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention de 28,8 %, selon les estimations, au fil des sept dernières campagnes agricoles.

### Stocks des silos

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

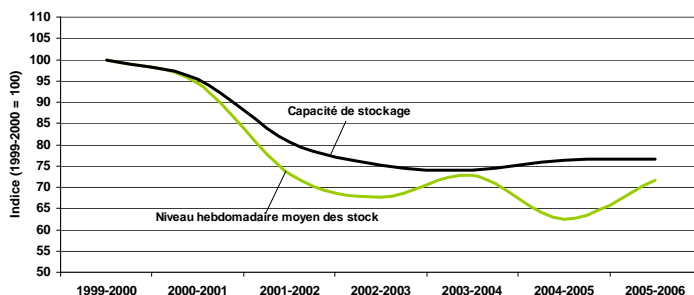
De concert avec la réduction de la capacité de stockage, les volumes de grain stockés ont également baissé. À la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, le niveau hebdomadaire moyen des stocks dans le réseau de silos primaires avait décliné à 2,5 millions de tonnes. Et bien que la moyenne pour la campagne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

La campagne agricole 2005 à 2006 produisit un retournement modeste de cette tendance, avec la moyenne augmentant de 14,6 % pour atteindre 2,7 millions de tonnes. Ceci fut largement dû à une augmentation importante de la quantité de grain stocké pendant le premier semestre de la campagne agricole, qui atteignit une valeur de pointe de 2,9 millions de tonnes dans le deuxième trimestre, avant de retomber à 2,1 millions de tonnes au quatrième trimestre du fait de la réduction des approvisionnements de céréales à la fin de l'année.

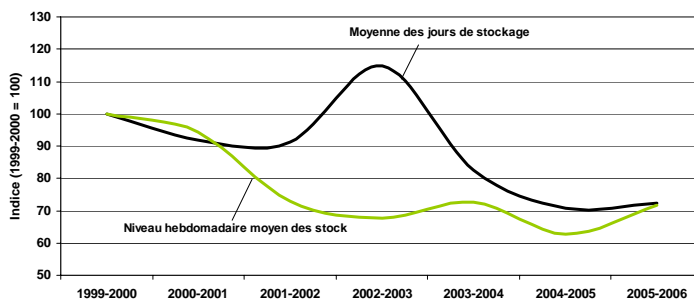
Il y a lieu de souligner que la réduction nette de 28,3 % des stocks de silos de collecte primaires, au cours des sept dernières campagnes agricoles, dépasse la réduction correspondante de 23,3 % de la capacité de stockage. L'écart est évident lorsque l'on compare les stocks moyens des sept dernières campagnes agricoles à la capacité de stockage du réseau, et que l'on constate que les stocks sont passés d'une moyenne de 54,3 % de la capacité totale de stockage à 50,8 %. Cette réduction révèle que les stocks moyens ont diminué en termes réels, et que l'on conserve une quantité moindre de grain en stocks par unité de capacité de stockage qu'au début du PSG.

Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne de stockage du grain. De la durée repère de 41,7 jours enregistrés pour l'année de référence du PSG à la valeur consignée pour la campagne agricole 2004 à 2005, soit 29,5 jours, le nombre moyen de jours de stockage a diminué de 29,3%.<sup>97</sup> Comme pour les stocks, la campagne agricole 2005 à 2006 enregistra l'augmentation du nombre moyen de jours pendant lesquels les céréales restaient en stock d'un pourcentage marginal de 2,0 %, à 30,1 jours. Les fluctuations dans les valeurs trimestrielles suivirent le modèle présenté plus haut pour les stocks : augmentation à une valeur moyenne de 33,7 jours au deuxième trimestre, avant de retomber à une valeur basse de 22,9 jours au quatrième.<sup>98</sup> [Voir le tableau 3B-4 à l'Annexe 4.]

**Figure 54 : Changements relatifs dans la capacité de stockage primaire des silos et les niveaux de stock moyens**



**Figure 55 : Changements relatifs des niveaux hebdomadaires moyens des stocks et du nombre moyen de jours en entrepôt**



<sup>97</sup> Cette tendance à la baisse a été perturbée au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsqu'une réduction marquée des programmes de ventes de grains CCB, et de grains hors CCB, a porté la durée moyenne à 47,9 jours.

<sup>98</sup> La moyenne de 22,9 jours enregistrée au quatrième trimestre est la deuxième plus basse observée dans le cadre du PSG. Le quatrième trimestre de la campagne agricole 2003 à 2004 produisit une valeur basse record de 22,7 jours.

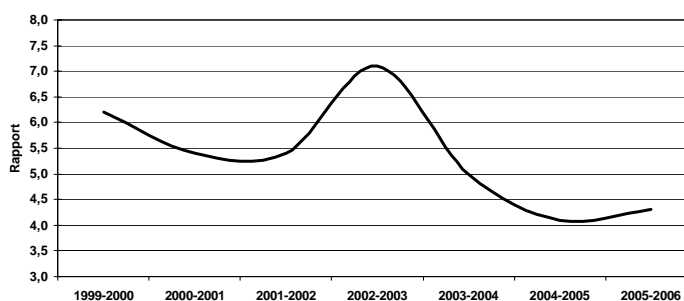
Des réductions importantes d'une année à l'autre dans le nombre moyen de jours en entrepôt ont été relevées pour la plupart des provinces et des céréales, et sont résumées comme suit :

Province	Jours en stockage	Variation	Grain	Jours en stockage	Variation
Colombie-Britannique	37,1 jours	Baisse de 11,5 %	<u>Grains CCB</u>		
Saskatchewan	29,5 jours	Baisse de 10,1 %	Orge	20,2 jours	Baisse de 26,8 %
Alberta	26,7 jours	Hausse de 5,1 %	Blé dur	41,5 jours	Baisse de 3,7 %
Manitoba	40,2 jours	Hausse de 43,1 %	Blé	36,8 jours	Hausse de 17,9 %
			<u>Grains hors CCB</u>		
			Avoine	29,3 jours	Baisse de 12,8 %
			Lin	20,6 jours	Baisse de 8,8 %
			Pois	17,9 jours	Baisse de 2,7 %
			Canola	20,0 jours	Hausse de 3,6 %

Le caractère adéquat des stocks des silos de collecte peut s'évaluer en comparant leur niveau à la fin d'une semaine d'expédition quelconque et les expéditions par camion et voie ferrée effectués dans les sept jours suivants. Si le rapport entre ces deux valeurs s'établit exactement à 1,0, 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.<sup>99</sup>

L'examen des rapports stocks-expédition hebdomadaires moyens consignés dans le cadre des cinq premières campagnes du PSG révèle que la moyenne trimestrielle a rarement été inférieure à 5,0. À ce titre, les stocks disponibles à la clôture d'une semaine donnée étaient généralement supérieurs selon un facteur d'au moins cinq à la quantité exigée la semaine suivante. Indépendamment du caractère anormal de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsque le fléchissement des ventes de grains a entraîné une accumulation des stocks dans les silos de collecte primaires, laquelle a considérablement accru le rapport, à la campagne agricole 2004 à 2005, la moyenne annuelle avait diminué de 33,9 % passant de 6,2 à 4,1.<sup>100</sup>

Figure 56 : Silos primaires – rapport stock-expédition



Les facteurs qui ont entraîné l'augmentation des niveaux de stock au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 ont également contribué à une augmentation marginale de ces rapports. Au premier trimestre, le rapport moyen stock-expédition a augmenté pour atteindre un niveau de 4,9. Et bien que la valeur du rapport trimestriel ait diminué par la suite de concert avec la réduction des stocks, pour atteindre un point bas de 3,2 au quatrième trimestre, les valeurs trimestrielles initiales plus hautes ont aidé à faire augmenter la moyenne annuelle de 4,9 % à 4,3, comparé à la valeur basse record de 4,1 de l'année précédente. [Voir le tableau 3B-5 à l'Annexe 4.]

<sup>99</sup> Il faut noter que la valeur « 1,0 » constitue la limite minimale en ce qui concerne le rapport stocks-expéditions établi en vertu du PSG. Cette limite s'explique par le fait que les expéditions provenant des silos de collecte primaires sont restreintes en fonction de la quantité de grains en stocks.

<sup>100</sup> Le rapport stocks-expéditions hebdomadaire le plus élevé dans le cadre du PSG, soit 7,1, a été enregistré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003. Un rapport trimestriel record de 8,8 a également été enregistré au troisième trimestre de la même campagne agricole.



### Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les sociétés céréalières pour une diversité d'activités de manutention aux silos primaires varient grandement. Ces différences découlent non seulement des services particuliers offerts, ensilage, nettoyage ou stockage, mais aussi de la diversité des grains en cause et de la province où le service est dispensé. Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, le PSG, par besoin, a recours à un indice composite pour suivre l'évolution de ces taux.<sup>101</sup>

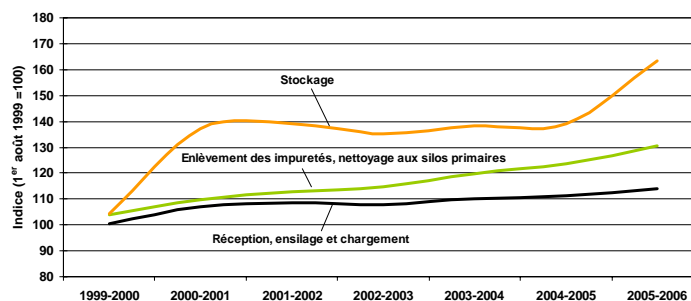
Les frais perçus la tonne par les sociétés céréalières au titre de ces divers services sont les principaux éléments de leurs recettes. À titre comparatif, les frais la tonne perçus au titre de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains sont les plus élevés pour les producteurs. Ils sont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

Les taux de ces services augmentent régulièrement depuis le début du PSG. Les taux tarifaires de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont connu la progression la plus lente. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2004 à 2005, ces taux avaient augmenté d'un total de 11,3 %. Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, une nouvelle hausse de 2,3 % a porté l'augmentation cumulative sur sept ans à 13,8 %.<sup>102</sup>

Les tarifs existants pour l'extraction des impuretés sont les seuls qui aient enregistré des augmentations pour chacune des sept dernières campagnes agricoles.<sup>103</sup> Pour la campagne agricole 2005 à 2006, ces taux ont augmenté d'environ 5,6 %. Ceci conduisit à une augmentation de l'indice des prix composite pour l'extraction des impuretés de 30,6 % dans le cadre du PSG.

La hausse la plus appréciable observée jusqu'ici dans le cadre du PSG a trait aux frais de stockage dans les silos. À vrai dire, la majeure partie de la hausse globale est intervenue vers la fin de la campagne agricole 2000 à 2001, avec une augmentation de près du tiers. Bien que les taux aient affiché un recul modéré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, de légères hausses annuelles ont été appliquées à chacune des deux dernières campagnes agricoles. Toutefois, la campagne agricole 2005 à 2006 subit une deuxième augmentation majeure des coûts de stockage, avec des hausses de tarif de 17,5 %. De ce fait, les frais de stockage en vigueur à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006 étaient réellement 63,3 % plus élevés qu'au début du PSG. [Voir le tableau 3B-6 à l'Annexe 4.].

Figure 57 : Fluctuation relative des frais de manutention des silos



<sup>101</sup> Pour les besoins de notre analyse, la fluctuation des prix relativement à une activité particulière de manutention est fondée sur un indice composite de tarifs nominaux.

<sup>102</sup> Pour servir de comparaison, l'Indice des prix des produits industriels augmenta de 11,8 % pendant cette période.

<sup>103</sup> Les frais d'enlèvement des criblures (nettoyage aux silos) relevant des dispositions du tarif des silos de collecte primaires autorisés et sont établis au moment de l'expédition des grains par les producteurs.

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

Le volume de grains transporté par wagons-trémies couverts durant la campagne agricole 2005 à 2006 affichait une hausse sur 12 mois de 22,0 %, atteignant 24,7 millions de tonnes comparativement à 20,3 millions de tonnes un an plus tôt.<sup>104</sup> Tous les ports, mais plus particulièrement ceux situés sur la côte ouest, ont enregistré une augmentation forte des quantités de céréales expédiées par rail. Les expéditions à destination de Vancouver ont augmenté de 21,5 %, passant de 11,1 millions de tonnes l'année précédente à 13,5 millions de tonnes, ce qui représentait une part de 54,7% du volume total transporté par chemin de fer. L'installation de Thunder Bay a vu son volume augmenter de 8,2 %, passant de 6,0 millions de tonnes la campagne précédente à 6,5 millions de tonnes. Après une augmentation de 57,2 % comparé aux 2,7 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, les expéditions par chemin de fer vers Prince Rupert dans le cadre du PSG ont atteint le record de 4,2 millions de tonnes. Les transports à destination de Churchill étaient en quatrième place, avec une augmentation de 11,5 % pour atteindre 0,4 million de tonnes.

Les expéditions ferroviaires en provenance de chacune des provinces de l'Ouest du Canada ont affiché une augmentation. La hausse nette la plus importante a été enregistrée en Saskatchewan, où les expéditions par voie ferroviaire ont augmenté de 30,9 %, c'est-à-dire, 3,1 millions de tonnes, passant à 13,1 millions de tonnes. L'Alberta suivait, avec une hausse de 15,0 %, pour 9,0 millions de tonnes. Un gain modeste de 4,9 % fut relevé pour les 2,4 millions de tonnes de céréales originaires du Manitoba. Bien que la Colombie-Britannique ait enregistré la plus grande augmentation de volume d'une année à l'autre, soit 66,2 %, la quantité originaire était à peine supérieure à 0,2 million de tonnes.<sup>105</sup> [Voir les tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'Annexe 4.]

#### Cycles de rotation des wagons

Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure le temps qu'il faut à une compagnie de chemins de fer pour livrer un chargement de grain au port désigné dans l'Ouest du Canada et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Le cycle de wagons moyen des chemins de fer pour la campagne agricole 2005 à 2006 est tombé de 7,5 % à 17,3 jours, comparé à 18,7 jours l'année précédente.<sup>106</sup> Malgré cette amélioration, la moyenne d'ensemble a continué à se conformer largement aux valeurs annualisées signalées pour les campagnes agricoles précédentes dans le cadre du PSG.<sup>107</sup>

Bien que des réductions aient été relevées dans tous les couloirs primaires, la baisse la plus significative fut relevée dans le couloir de Prince Rupert, où le cycle de wagons baissa de 15,1 % pour atteindre une moyenne de 15,6 jours, au lieu de 18,4 jours l'année précédente. En comparaison, les cycles de wagons moyens dans les couloirs de Vancouver et de Thunder Bay baissèrent respectivement de 4,5 % et 5,6 %. Pour le couloir de

---

<sup>104</sup> Le volume global de grains cité aux présentes comme ayant été transporté par train vers des points d'exportation de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 ne concorde pas avec les 25,3 millions de tonnes mentionnés à la section 1.2. Le second volume correspond à une évaluation globale qui englobe les grains transportés par wagons couverts, remorques et conteneurs. À des fins de comparaisons plus cohérentes, les valeurs citées dans la présente section (ainsi que dans les tableaux 3C-1 à 3C-3) touchent exclusivement le volume de grains transporté à bord de wagons-trémies couverts et par le biais du réseau de silos terminaux uniquement. Ce type de rajustement représente généralement une réduction inférieure à 5,0 % du nombre global de tonnes.

<sup>105</sup> Les statistiques relatives au transport des grains par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes manutentionnés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne part des grains provenant de Colombie-Britannique est transportée par BC Rail, les volumes transportés par les chemins de fer de compétence fédérale, avant l'acquisition de BC Rail par le CN, en juillet 2004, se sont révélés relativement restreints, puisqu'ils ont été nettement inférieurs à 100 000 tonnes par an. Par suite de l'acquisition du CN, toutes les céréales transportées à partir des lieux précédemment desservis par BC Rail sont maintenant réglementées par le gouvernement fédéral. Le volume cité pour la campagne agricole 2005 à 2006 illustre la deuxième année complète de statistiques touchant les mouvements de grains de la Colombie-Britannique.

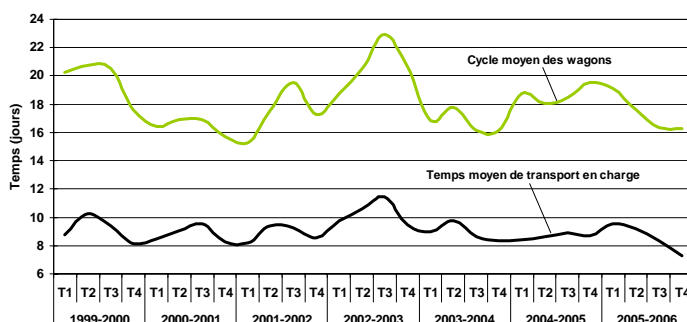
<sup>106</sup> Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 17,3 jours, a été calculé à partir de 183 873 mouvements : 81 992 dans le couloir de Vancouver, 59 812 dans le couloir de Thunder Bay et 42 069 dans celui de Prince Rupert. La pondération relative de ces mouvements dépend du nombre de registres acceptables reçus, qui peuvent varier d'une période à l'autre. Les statistiques présentées ici ont pour objectif de dégager des tendances générales sur le temps qu'il faut aux wagons-trémies couverts pour transporter des grains dans l'Ouest du Canada.

<sup>107</sup> Les baisses de productivité des wagons-trémies découlant de la sécheresse ont été largement responsables de la prolongation du cycle de rotation des wagons observée au cours des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003. Depuis, l'accroissement de la circulation du grain a eu une incidence favorable sur le cycle moyen de rotation des wagons, et l'on a observé une amélioration dans tous les couloirs.

Vancouver, ceci conduisit à une baisse de la moyenne de 19,2 jours à 18,3 jours, tandis que dans le couloir de Thunder Bay la moyenne baissa à 17,2 jours, comparé à 18,2 jours un an auparavant. [Voir le tableau 3C-4 à l'Annexe 4.]

Nonobstant ces résultats spécifiques de couloir, une baisse de 12,8 % du temps de transport total à vide, qui passa d'une valeur moyenne de 10,1 jours l'année précédente à 8,8 jours, s'avéra être le facteur clé ayant forcé la réduction du cycle global de wagons de 1,4 jours. Mais des contre-courants importants faisaient partie de ce résultat. Le premier d'entre eux était la réduction de 21,0 % dans le temps moyen de transport à vide signalé par le CN, alors que la moyenne du CP augmentait de 1,7 %. À ceci s'ajouta une réduction de 1,3 % du temps moyen de transport en charge, qui baissa à 8,6 jours, comparé à 8,7 jours l'année précédente.

Figure 58 : Cycle moyen de rotation des wagons



Une grande partie de cette amélioration de 0,1 jour était due à une réduction de 2,5 % dans la moyenne du CP.

À l'encontre des années précédentes, lorsque les valeurs trimestrielles montraient un certain degré de régularité saisonnière, la campagne agricole 2005 à 2006 enregistra une réduction progressive. Dans une certaine mesure, ce contexte aurait pu provenir des comparaisons à une moyenne un peu plus élevée que la normale au premier trimestre. Presque tous les automnes, la demande du transport ferroviaire met à l'épreuve la capacité du SMTG. En outre, plus la récolte est grande, plus cette mise à l'épreuve devient intense. Face à l'un des mouvements les plus importants de ces dernières années, ces influences dominantes ont sans nul doute fait davantage pression sur les ressources ferroviaires. Ceci se refléta dans des temps de cycles un peu plus longs pour les deux transporteurs, en particulier dans le couloir très fréquenté de Vancouver. Toutefois, dans le deuxième trimestre, ces moyennes – qu'elles concernent un couloir d'exploitation ou un transporteur particulier – ont été généralement en baisse. Il en fut de même pour le troisième et le quatrième trimestre.

Ces améliorations soulignèrent un gain général de l'efficacité avec laquelle les céréales étaient transportées pendant cette période. En outre, avec une focalisation renouvelée sur les opérations de trains unitaires, le CN fut capable de réduire de façon importante l'écart de performance qui était apparu entre lui et le CP presque deux ans auparavant.<sup>108</sup> Pourtant, le CP signala des moyennes d'ensemble dans les couloirs concurrentiels de Vancouver et de Thunder Bay qui continuèrent à être inférieures à celles atteintes par le CN.<sup>109</sup>

Un facteur supplémentaire aidant à réduire le cycle de wagons moyen au cours des douze derniers mois a été l'influence croissante des transports vers Prince Rupert. Les temps de transport signalés par le CN dans ce couloir étaient considérablement plus bas que ceux enregistrés pour les transports vers Vancouver ou Thunder Bay. En outre, en combinant la réduction de 15,1 % du temps de transport moyen du couloir avec une augmentation de volume de 57,2 %, une forte tendance à la baisse s'exerça sur les moyennes pondérées pour le CN et pour le SMTG.<sup>110</sup>

<sup>108</sup> Le CN reprit la pratique d'utiliser les céréales pour remplir ses trains réguliers vers le début de la campagne agricole 2004 à 2005. Ceci conduisit à un allongement considérable des temps de transport en charge et à vide pour les mouvements du CN. Avec le CP continuant à se concentrer sur les transports de céréales dans les trains unitaires, les moyennes comparées de ces deux transporteurs commencèrent à diverger. Ceci se manifesta finalement par un avantage de performance mesurable pour les transports du CP. Depuis que le CN s'est re-focalisé sur les transports de céréales par le service des trains unitaires au début de la campagne agricole 2005 à 2006, cet écart de performances comparées s'est réduit progressivement.

<sup>109</sup> Avec les distances de transport comparativement plus grandes du CN, il existe une dimension structurelle dans l'avantage que le CP possède généralement dans ces couloirs. C'est pourquoi le changement relatif des moyennes respectives du CN et du CP au cours du temps est le plus pertinent facteur.

<sup>110</sup> Il a été estimé que ces forces furent responsables pour une réduction de 0,5 jour dans le cycle de wagons moyen du SMTG.

## Trains-blocs multiples

Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, les compagnies de chemin de fer ont manutentionné 18,7 millions de tonnes de grain en vertu des programmes d'incitatifs qu'elles offrent pour encourager les expéditions en trains-blocs multiples plus importants. Ceci représentait une augmentation de 24,8 % sur les 15,0 millions de tonnes manutentionnées l'année précédente, et signalait un nouveau record pour le volume transporté dans le cadre de ces programmes depuis le début du PSG.<sup>111</sup>

Bien que la sécheresse des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 ait affecté négativement les volumes manutentionnés dans le cadre de ces programmes, les changements structurels apportés à ces programmes eurent aussi un impact. L'un de ceux-ci fut la décision du CN d'éliminer son rabais pour les expéditions en blocs de 25 à 49 wagons au début de la campagne agricole 2003 à 2004. Malgré cela, la proportion globale du grain transporté avec des rabais incitatifs n'a que légèrement diminué, passant à un pourcentage estimatif de 75,6 %, au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, comparativement à 75,9 % trois ans plus tôt. En outre, depuis le début du PSG, ce pourcentage a augmenté progressivement à partir de 50,4 %.<sup>112</sup> Malgré cette tendance à plus long terme, les valeurs trimestrielles ont rarement dépassé 80 %, ce qui suggère qu'un plafond s'est désormais créé dans ce domaine.<sup>113</sup> [Voir le tableau 3C-5 à l'Annexe 4.]

Dès le début du PSG, il fut évident que les blocs les plus longs étaient les plus populaires auprès des expéditeurs de céréales. Ceci est dû simplement au fait qu'ils fournissent les rabais financiers les plus grands et permettent aux sociétés céréalieres de réaliser la plus grande rentabilité financière. Les données collectées jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004 révèlent que les trains-blocs de 50 à 99 wagons ont été les plus utilisés, passant d'une part de 20,2 % à la campagne agricole 1999 à 2000 à une part estimative de 45,1 % à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004. En même temps, les mouvements par trains-blocs de 100 wagons et plus sont passés de 7,6 % à 24,0 % du total.

Toutefois, à cause de la restructuration des rabais incitatifs offerts par le CN et le CP dans la campagne agricole 2004 à 2005, le Surveillant ne peut plus examiner ces expéditions de façon cohérente.<sup>114</sup> L'élimination ou la re-définition des blocs de wagons utilisés dans les deux programmes a plutôt réduit effectivement le

Figure 59 : Volumes ferroviaires avec rabais incitatifs

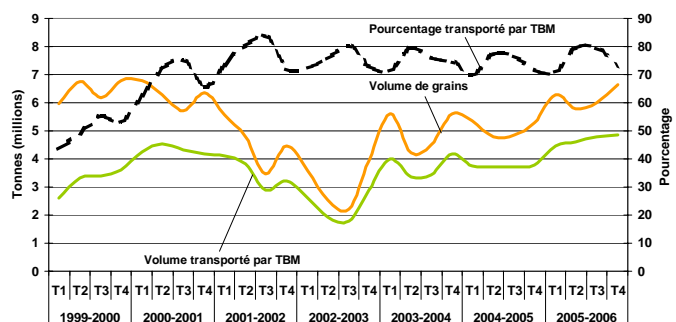
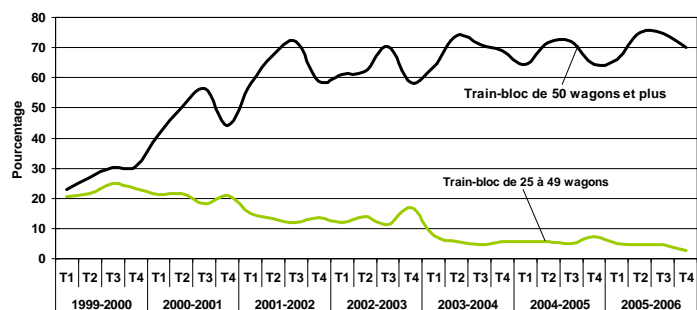


Figure 60 : Composition des trains-blocs multiples avec incitatifs



<sup>111</sup> Un total de 12,9 millions de tonnes de céréales furent expédiées dans le cadre de ces programmes dans la campagne agricole 1999 à 2000.

<sup>112</sup> Les proportions annualisées pondèrent la fluctuation observée des valeurs trimestrielles, qui sont allées de 43,6 % au premier trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000 à un sommet de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne agricole 2001 à 2002.

<sup>113</sup> Par conséquent, les mouvements non visés par des rabais incitatifs ont représenté environ le quart des expéditions totales de grains des cinq dernières campagnes agricoles.

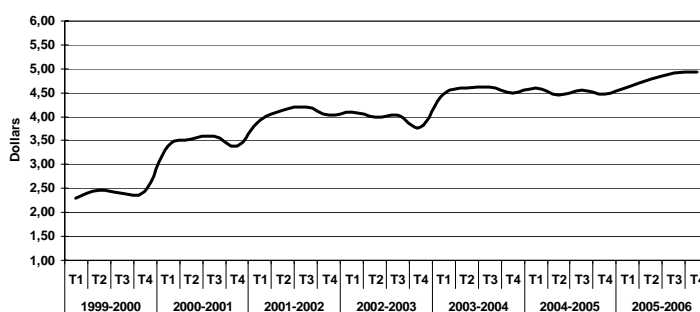
<sup>114</sup> Une partie des modifications importantes apportées à la structure des programmes d'encouragement est présentée d'une manière plus détaillée dans l'analyse des tarifs de fret ci-dessous.

nombre de comparaisons directes qui peuvent être faites à deux : les expéditions incitatives dans des blocs de moins de 50 wagons, et celles dans des blocs de 50 wagons ou plus.

Depuis que le PSG a commencé, le pourcentage du volume total transporté en blocs de 50 wagons ou plus a augmenté de 27,8 % à un record de 71,3 %. Bien que les augmentations des rabais d'incitatifs offerts par les chemins de fer aient largement causé cette migration, il y a peu de doute qu'une baisse des rabais applicables aux expéditions dans les blocs de 25 à 49 wagons y a aussi contribué. Pendant cette période, la part des expéditions visées par ces rabais réduits est passée de 22,6 % à 4,2 % seulement.

La valeur annuelle des rabais obtenus par les expéditeurs de grain, estimée en économies brutes dans les frais de transport des compagnies de chemin de fer, a plus que triplé au cours des sept dernières années, passant de 31,1 millions \$ à 89,9 millions \$. Toutefois, 13,8 millions \$ seulement, c'est-à-dire, 23,5 % de cette augmentation de 58,8 millions \$, a découlé de l'accroissement du volume de grain expédié en vertu de ces programmes. La majeure partie de cette somme, soit 45,0 millions \$, est attribuable à l'utilisation accrue des trains-blocs de grande taille, visés par les rabais la tonne les plus élevés proposés par les compagnies de chemins de fer.

**Figure 61 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)**



Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les sociétés céréalières. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2004 à 2005, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,40 \$ la tonne jusqu'à une moyenne annualisée estimative de 4,52 \$ la tonne.<sup>115</sup> Pendant la campagne agricole 2005 à 2006, cette moyenne augmenta de 6,5 % de plus, pour atteindre le record de 4,81 \$ la tonne. Là encore, cette augmentation reflète largement la croissance du pourcentage des transports qui se font en blocs de 50 wagons ou plus. [Voir le tableau 3C-6 à l'Annexe 4.]

### Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 330,4 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 a été supérieure de 22,5 % aux 269,8 tonnes par route-mille observées un an plus tôt. En outre, ceci signala la première fois que la valeur passa en fait au-dessus des 330,3 tonnes par route-mille enregistrées dans la première année du PSG.<sup>116</sup>

La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours des sept dernières années a largement sensibilisé cet indicateur aux changements du volume de trafic.<sup>117</sup> Ceci est évident si l'on compare les changements trimestriels de la densité du trafic avec ceux du volume de céréales, modèles qui sont pratiquement impossibles à distinguer. Pour cette même raison, tout examen de la densité du trafic, qu'il s'agisse de différences entre les catégories de chemin de fer ou les catégories de lignes de chemin de fer, finira par amplifier les mêmes fluctuations afférentes aux volumes dont on a parlé plus haut à la section 1.4.

<sup>115</sup> Le rabais estimatif la tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

<sup>116</sup> On détermine la densité du trafic selon le lien entre les volumes de grain transportés au cours d'une période prescrite et le nombre de routes-milles du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin de la même période. Bien que les valeurs sur 12 mois soient comparables, on ne peut les évaluer directement selon les valeurs trimestrielles. On utilise donc plutôt la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

<sup>117</sup> Avec le volume du trafic maintenu constant, l'effet résultant de tous les changements de l'infrastructure ferroviaire a été une amélioration de 4,5 % de la densité du trafic dans le cadre du PSG.

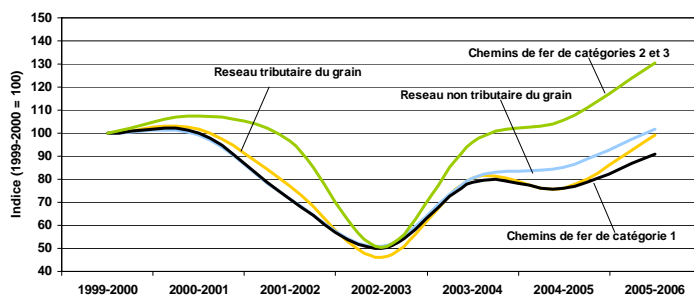
Si l'on examine la densité du trafic par catégorie de chemin de fer, on constate une volatilité relativement plus prononcée chez les transporteurs de catégories 2 et 3 que chez leurs homologues de catégorie 1. Ce phénomène illustre principalement les changements apportés à l'infrastructure sous-jacente proprement dite, que ces changements découlent de ventes ou d'abandon. La densité du trafic des petits chemins de fer s'est considérablement améliorée à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, lorsque le CN a fait l'acquisition de BC Rail, une compagnie ferroviaire guère productive en termes de volumes de grain. Toutefois, cette même transaction a amorti l'effet sur la densité des opérations de catégorie 1. Des abandons récents de lignes ferroviaires combinés au retour au CN de l'infrastructure exploitée par plusieurs transporteurs plus petits – spécifiquement celles de la Prairie Alliance for the Future et RailAmerica – ont eu un impact similaire, en augmentant la densité du trafic des petites lignes restantes tout en diminuant celle des transporteurs de catégorie 1.

Figure 62 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grain



Ces girations peuvent largement être évitées si les réseaux examinés sont moins sujets à des re-définitions continues. Tel est le cas lorsque l'on compare les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, l'évolution de la densité du trafic sur ces lignes a semblé largement parallèle. Cette tendance découlant, non pas de fluctuations semblables sur les plans des infrastructures sous-jacentes ou du volume de trafic, mais du fait que la baisse plus marquée touchant l'infrastructure des réseaux tributaires du transport du grain a pondéré l'incidence de la réduction plus importante du volume produit.

Figure 63 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



Ceci n'était pas le cas dans la campagne agricole 2004 à 2005 lorsqu'un gain de volume pour le réseau non tributaire du transport du grain, combiné à une réduction de celui du réseau tributaire du transport du grain, commença à faire évoluer les densités de trafic en sens opposé. Toutefois, les augmentations de volume des deux réseaux dans la campagne agricole 2005 à 2006 ont largement rétabli le modèle précédent. En ce qui concerne les réseaux non tributaires du transport du grain, la densité du trafic a augmenté de 19,5 % pour atteindre une moyenne de 297,8 tonnes par route-mille, alors que la moyenne des réseaux tributaires du transport du grain a diminué de 30,2 %, passant à 439,0 tonnes par route-mille. La densité du second réseau a aussi été soutenue par une réduction correspondante de 1,7 % dans son infrastructure ferroviaire. Dans l'ensemble, ces mesures reflètent les effets d'une érosion supplémentaire dans la base de trafic existante du réseau céréalier. [Voir le tableau 3C-7 à l'Annexe 4.]

### Tarifs ferroviaires marchandises

Dans le cadre de ses réformes visant à donner une orientation plus commerciale, plus concurrentielle et plus responsable au SMTG, le gouvernement fédéral a mis fin à sa politique de longue date qui consistait à réglementer les tarifs ferroviaires marchandises maximums s'appliquant au transport du grain dans l'Ouest du Canada. À la place, il a adopté une politique offrant aux chemins de fer une marge de manœuvre plus importante pour l'établissement des prix, même s'il a limité les recettes générales qu'ils pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada.<sup>118</sup>

<sup>118</sup> Le « plafond des recettes » a été établi à 18 % sous les recettes estimatives liées aux grains que l'on aurait réalisées sans la réforme; il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2000. Le plafond des recettes comporte des limites annuelles précises à l'égard du CN et du CP et a été établi aux termes de la Loi sur les transports au Canada (2000) à un niveau global de 710,9 millions \$. Chaque

Pour respecter ce plafond, les chemins de fer ont opté pour une démarche en deux temps qui consiste à ajuster leurs taux tarifaires publiés par wagon simple, ainsi que les rabais incitatifs proposés pour le transport du grain en trains-blocs multiples. Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, bien que le plafond du revenu ait accordé au CN et au CP une plus grande liberté pour fixer les tarifs de fret, leurs prix restèrent largement similaires jusqu'à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, avec le fret nominal augmentant d'environ 3,8 % par rapport aux niveaux de la campagne agricole 1999 à 2000.<sup>119</sup> En même temps, ils augmentèrent aussi les rabais d'encouragement applicables aux transports avec les blocs de wagons plus grands.<sup>120</sup>

Au début de la campagne agricole 2003 à 2004, le CN et le CP abandonnèrent la pratique consistant à ajuster les tarifs de façon largement parallèle. En même temps, ils instituèrent aussi les premiers changements importants dans les rabais incitatifs qu'ils avaient offert pour les transports dans les blocs de wagons multiples depuis le début de la campagne agricole 2000 à 2001. Au cours des deux campagnes agricoles suivantes, un nouveau processus sembla avoir émergé. Bien que cela ait principalement concerné l'institution de nouveaux tarifs pour wagon simple au début de la campagne agricole, suivie par au moins un autre ajustement des tarifs au cours du deuxième semestre, des changements dans les programmes incitatifs furent aussi notés. Il est certain que ce nouveau processus visait à maximiser les revenus que les transporteurs avaient le droit de recevoir en vertu du plafond du revenu. En outre, si la faiblesse des marges par lesquelles le CN et le CP ont manqué ces cibles sert d'indication, les deux transporteurs sont devenus très habiles à gérer leurs revenus dans le cadre réglementaire actuel.

Pour la campagne agricole 2005 à 2006, les deux chemins de fer ont institué des augmentations de tarif considérablement plus grandes que la hausse de 4,4 % qui avait été suggérée par l'Indice des prix composite afférent au volume.<sup>121</sup> Ceci était dû en partie aux comparaisons avec les tarifs qui avaient été réduits à la hâte dans le troisième et le quatrième trimestre de la campagne agricole 2004 à 2005 afin de sauvegarder la conformité des transporteurs au plafond du revenu.<sup>122</sup> Dans le cas du CN, le transporteur augmenta ses tarifs de wagon simple vers les ports de la côte ouest de Vancouver et de Prince Rupert de 7,0 %, tout en augmentant ceux concernant les transports vers Thunder Bay et Churchill d'un pourcentage légèrement plus grand de 7,5 %. En comparaison, le CP augmenta initialement ses tarifs de wagon simple dans les couloirs de Vancouver et Thunder Bay de 7,0 %. Ceci fut suivi d'une augmentation supplémentaire de 1,0 % en mars 2006, qui amena la hausse totale réelle des tarifs du CP depuis le début de la campagne agricole 2005 à 2006 à 8,1 %.<sup>123</sup> Pour la durée totale du PSG, les tarifs de fret de wagon simple dans les couloirs de Thunder Bay et Vancouver ont augmenté d'environ 6,0 % et 6,6 % respectivement, les tarifs du CN ayant excédé marginalement ceux du CP.<sup>124</sup> [Voir le tableau 3C-8 à l'Annexe 4.]

---

année, l'Office des transports du Canada rajuste ce « niveau annuel de référence » selon les fluctuations découlant de l'inflation, des mouvements réels de grains en tonnes et la distance moyenne parcourue dans le cadre des mouvements.

<sup>119</sup> L'augmentation de 3,8 % citée représente une moyenne composite fondée sur les tarifs publiés du CN et du CP.

<sup>120</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> août 2000, les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons obtiennent un rabais de 1,00 \$ la tonne par rapport aux taux tarifaires publiés pour le transport par wagon simple, de 4,00 \$ la tonne pour les trains-blocs de 50 à 99 wagons, et de 6,00 \$ la tonne pour les trains-blocs de 100 wagons et plus. En plus des rabais généraux mentionnés, les chemins de fer prévoient aussi des rabais d'encouragement lorsqu'un expéditeur s'engage à déplacer des trains entiers de wagons multiples (au moins 100 wagons) au cours d'une période déterminée. Apparentés génériquement à des « services de navette » par le Surveillant, les mouvements d'au moins 100 wagons bénéficient d'un rabais supplémentaire de 0,50 \$ la tonne. Outre ces rabais, le CP consent un autre rabais de 0,50 \$ la tonne lorsque des trains complets d'au moins 112 wagons sont garantis.

<sup>121</sup> Le plafond des recettes est rajusté annuellement en regard de l'inflation par l'Office des transports du Canada. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, l'Office a déterminé que l'indice des prix composite afférent au volume utilisé à cette fin serait augmenté de 4,4 %. Voir décision n° 251-R-2005 de l'Office des transports du Canada datée du 28 avril 2005.

<sup>122</sup> Les réductions conduisant à ces tarifs plus bas ont varié mais ce sont élevées à environ 4 % pour le CN et 6 % pour le CP. Ces actions sont décrites de façon plus détaillée dans le Rapport annuel du surveillant pour la campagne agricole 2004 à 2005.

<sup>123</sup> Le CP fut le seul transporteur à instituer une deuxième série d'augmentations de tarif dans la campagne agricole 2005 à 2006. Les tarifs de wagon simple affichés par le CN sont restés inchangés pendant toute la campagne agricole 2005 à 2006.

<sup>124</sup> Les corridors de Thunder Bay et de Vancouver sont réputés être les plus concurrentiels car le CN et le CP offrent tous deux des services ferroviaires directs à destination de ces ports. Malgré des différences mineures, les augmentations de taux signalées ici sont destinées à illustrer les mesures de tarification des deux transporteurs dans ces deux corridors. Comme seulement un transporteur dessert les ports de Churchill et de Prince Rupert, il n'est pas possible de faire des comparaisons quant aux changements de taux entre les transporteurs. L'examen des tarifs publiés du CN à l'égard de ces ports révèle une hausse nette



Au début de la campagne agricole suivante, aucun changement important ne fut apporté aux programmes incitatifs offerts par les deux chemins de fer. Les rabais du CN pour les transports en blocs de 50 à 99 wagons et ceux de 100 wagons ou plus restèrent à 4,00 \$ la tonne et 6,00 \$ la tonne respectivement. Similairement, le CP choisit de conserver le rabais de 4,00 \$ la tonne qu'elle offrait pour les transports en blocs de 50 à 111 wagons, ainsi que le maximum de 7,50 \$ la tonne qu'elle offrait pour les expéditions en blocs de 112 wagons.<sup>125</sup> En outre, les deux programmes continuèrent à mettre l'accent sur les avantages de leurs options de réservation à l'avance, qui étaient tous soutenus par diverses récompenses et pénalités. Toutefois, en mars 2006, le CN augmenta le rabais qu'elle offrait sur les transports de 100 wagons de 6,00 \$ la tonne à 7,00 \$ la tonne. Cette action rendit en fait le CN plus concurrentiel du point de vue des prix, car il agrandit l'écart qui avait été ouvert lorsque le CP avait réduit le rabais qu'il offrait sur les groupes de 100 à 111 wagons de 7,00 \$ la tonne à 4,00 \$ la tonne au début de la campagne agricole 2004 à 2005. [Voir le tableau 3C-9 à l'Annexe 4.]

Le CP institua aussi une série d'ajustements secondaires de ses encouragements vers le milieu de juin 2006. Comme le CN l'avait fait trois ans plus tôt, le CP élimina son rabais sur les transports en blocs de 25 à 49 wagons. En outre, il réduisit aussi le rabais qu'il avait accordé aux transports en blocs de 50 à 111 wagons de 4,00 \$ la tonne à 3,75 \$ la tonne. Comme les ajustements de tarif institués au cours du deuxième semestre des campagnes agricoles précédentes, les changements institués par les deux transporteurs visaient sans nul doute à assurer la maximisation des revenus dans le cadre du plafond du revenu.<sup>126</sup>

#### Plafond des recettes

En vertu du plafond des recettes imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier a stipulé que les recettes admissibles du CN et du CP pour le transport annuel des grains réglementés ne devaient pas dépasser des maximums respectifs de 348,0 millions \$ et 362,9 millions \$. Ces montants ont été établis à partir de mouvements annuels estimés à 12,4 millions de tonnes pour le CN et 13,9 millions de tonnes pour le CP, sur des distances moyennes respectives de 1 045 milles et 897 milles respectivement.<sup>127</sup>

Le plafond des recettes de chaque transporteur ne constitue cependant pas un objectif immuable. Chaque année, les limites attribuables au CN et au CP sont rajustées en tenant compte des volumes de grain effectivement manutentionnés, de la distance moyenne parcourue par ces volumes, et de l'effet de l'inflation sur les coûts ferroviaires. À l'exception de la composante d'inflation, ces ajustements sont déterminés par l'Office des transports du Canada à la suite d'une analyse détaillée des données de trafic qui lui sont soumises par le CN et le CP.<sup>128</sup> Pour la campagne agricole 2005 à 2006, ces ajustements conduisirent à l'octroi au CN et au CP de plafonds de revenu individuels respectifs de 395,7 millions \$ et 395,0 millions \$, soit une somme combinée de 790,8 millions \$.<sup>129</sup> [Voir le tableau 3C-10 à l'Annexe 4.]

En même temps, l'Office établit à 398,4 millions \$ et à 396,5 millions \$ respectivement les recettes prescrites sur les céréales du CN et du CP, soit 795,0 millions \$ combinés. Cela veut dire que les recettes sur les céréales de l'industrie étaient de 4,2 millions \$ supérieures au maximum autorisé. En outre, cela dénotait la première fois que les revenus des deux transporteurs dépassaient actuellement leurs limites respectives : de

---

d'environ 6,5 %, en ce qui concerne Churchill, et une réduction nette d'environ 5,4 %, pour ce qui est de Prince Rupert, au cours de la même période.

<sup>125</sup> Pour toucher le rabais maximal de 7,50 \$ la tonne, un expéditeur doit charger les 112 wagons dans un délai de 10 heures. Les expéditeurs qui ne sont pas en mesure de le faire touchent, à la place, le rabais de 7,00 \$ la tonne offert pour les wagons chargés dans un délai de 24 heures.

<sup>126</sup> Toutes choses égales par ailleurs, une réduction du rabais offert conduisit à une augmentation nette des revenus des transporteurs dans le cadre du plafond du revenu.

<sup>127</sup> Les valeurs citées servant à établir le plafond des recettes proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

<sup>128</sup> L'Office des transports du Canada définit chaque année, avant le début de la campagne agricole, un indice composite des prix rattaché au volume, qui s'applique aux rajustements en fonction de l'inflation dans le régime de plafond des recettes. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, l'Office a établi à 1,0553 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une hausse sur 12 mois de 4,4 %. Voir décision n° 251-R-2005 de l'Office des transports du Canada datée du 28 avril 2005.

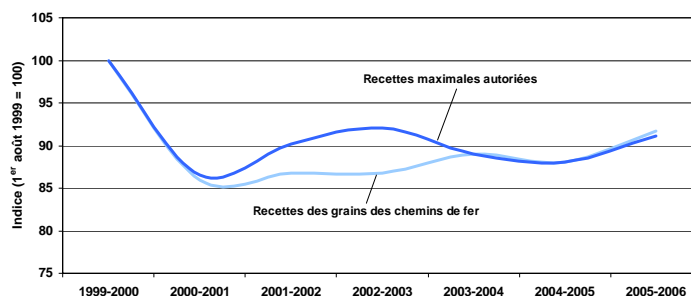
<sup>129</sup> Voir décision n° 719-R-2006 de l'Office des transports du Canada datée du 29 décembre 2006.

2,7 millions \$ pour le CN et d'une somme quelque peu inférieure de 1,5 millions \$ pour le CP. En conséquence, l'Office ordonna aux deux transporteurs de verser leurs revenus excédentaires, ainsi qu'une pénalité de 5 %, à la Fondation de recherche des céréales de l'Ouest.

Pour une troisième année consécutive, le résultat collectif révèle que les recettes des compagnies de chemins de fer représentaient une fraction minime seulement des gains qu'elles pouvaient réaliser selon le plafond des recettes. En fait, la marge comparative avec laquelle ces revenus ont excédé leur limite admissible s'est légèrement élargie, de 0,06 % l'année précédente à 0,53 %. De façon plus importante, ces valeurs continuent à dénoter des marges beaucoup plus étroites que celles qui avaient été initialement atteintes dans les campagnes agricoles 2000 à 2001 jusqu'à 2002 à 2003.<sup>130</sup>

Dans une certaine mesure, l'élargissement initial de cette marge à 5,6 % dans la campagne agricole 2002 à 2003 était attribuable à la plus grande utilisation par les sociétés céréalères des rabais d'encouragement applicables aux céréales expédiées en blocs de 25 wagons ou plus. Au moment de la campagne agricole 2002 à 2003, on estimait à 74,8 % la proportion du total des expéditions par wagons-trémies couverts visée par de tels rabais, comparativement à 68,6 % deux ans plus tôt. Mais il faut se souvenir que les revenus statutaires sont dérivés non seulement de l'évaluation des tarifs de fret applicables et de tout rabais réalisé, mais aussi de divers autres éléments.<sup>131</sup> Le caractère relativement fixe, plutôt que variable, de certains de ces éléments contribua aussi certainement à l'élargissement de cette marge pendant une période où les volumes de céréales diminuaient à cause de la sécheresse.<sup>132</sup> Malgré que l'accroissement des volumes de grain ait beaucoup contribué à réduire l'écart entre les recettes admissibles et les recettes réelles des chemins de fer, l'étroitesse des marges des campagnes agricoles 2003 à 2004 jusqu'à 2005 à 2006 indique que les deux transporteurs sont devenus plus habiles à gérer leurs recettes depuis l'entrée en vigueur du régime de plafond des recettes.

Figure 64 : Plafond des recettes des chemins de fer – conformité



Lorsque le plafond des recettes a été institué au début de la campagne agricole 2000 à 2001, le CN et le CP ont initialement choisi de suivre la convention d'apporter tout changement aux taux de mouvement par wagon unique au début de la campagne agricole. Au cours des trois premières années du nouveau régime, les ajustements de la tarification apportés par les deux transporteurs par ce processus ont été similaires, sinon identiques. Cette tendance a changé dans la campagne agricole 2003 à 2004 lorsque les deux transporteurs ont adopté une approche résolument non traditionnelle à la tarification. La principale caractéristique de cette nouvelle approche consistait à apporter une série d'ajustements des taux au troisième trimestre. Comme indiqué précédemment, les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 reflétaient largement cela, bien que des ajustements de tarif supplémentaires aient aussi été notés aux quatrièmes trimestres. La nature de ces réductions ne laisse aucun doute qu'il s'agissait uniquement de mesures correctrices à court terme prises

<sup>130</sup> Les marges enregistrées pendant cette période avaient augmenté de 0,8 % dans la campagne agricole 2000 à 2001, à 3,8 % dans la campagne agricole 2001 à 2002, et à 5,6 % dans la campagne agricole 2002 à 2003.

<sup>131</sup> Le calcul des recettes des grains prescrites pour les chemins de fer en vertu du plafond des recettes tient compte d'un certain nombre d'éléments secondaires, comme les sommes perçues pour assurer l'approvisionnement en wagons ou un service supérieur. En outre, la soustraction de certains montants de ces recettes est aussi autorisée, notamment les montants amortis pour l'agrandissement des installations liées au grain dont le chemin de fer n'est pas propriétaire (contributions au titre du Fonds de développement industriel) et les montants payés pour les manœuvres terminales inter réseaux. Pour une liste complète des éléments compris dans le calcul des recettes statutaires du grain, veuillez consulter la décision 114-R-2001 de l'Office des transports du Canada.

<sup>132</sup> L'Office des transports du Canada ne rend pas publics les renseignements touchant la composition précise des réductions appliquées dans le calcul des recettes statutaires liées aux grains du CN ou du CP. Néanmoins, une réduction annuelle fixe, notamment une réduction susceptible d'être comprise dans les contributions annualisées d'une compagnie de chemin de fer à partir de son fonds de développement industriel, suppose que l'écart s'accroîtrait en cas de diminution des volumes de grains. De même, l'augmentation des volumes de grains devrait entraîner une réduction de l'écart.

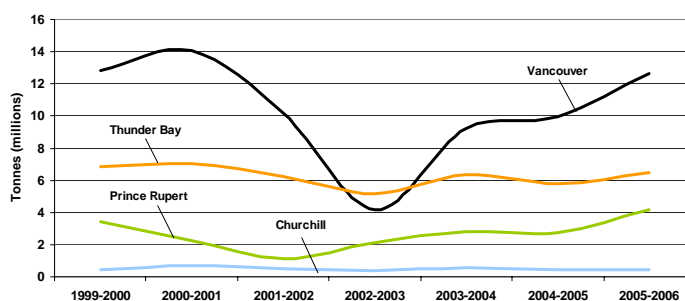
par les transporteurs pour assurer la maximisation de leurs recettes, tout en respectant les limites imposées par leurs plafonds de recettes.

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

Les débits des ports, mesurés en tant que volumes de céréales expédiées depuis les installations de silos terminaux et de chargement en vrac situées aux quatre ports de l'Ouest du Canada, se sont élevés à 23,7 millions de tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006.<sup>133</sup> Ceci a indiqué une augmentation importante de 25,2 % par rapport à l'année précédente, lorsque les volumes étaient de 18,9 millions de tonnes. [Voir le tableau 3D-1 à l'Annexe 4.]

Les augmentations de débit ont été relevées pour tous les quatre ports. Les expéditions maritimes totales du port de Vancouver, le plus grand de ces ports, ont augmenté de 27,0 % à 12,7 millions de tonnes, comparé aux 10,0 millions de tonnes de la campagne précédente. En outre, ces expéditions ont représenté juste au-dessus de la moitié, à 53,4 %, du débit total du SMTG. Les expéditions par Prince Rupert ont augmenté à leur niveau le plus haut du PSG, avec une hausse de 51,9 % à partir des 2,7 millions de tonnes manutentionnées l'année précédente, pour atteindre un record de 4,2 millions de tonnes. Globalement, le volume traversant ces deux ports de la côte ouest s'est élevé à 70,9 % du total général. Ceci signala le troisième gain consécutif du pourcentage de ces ports, depuis la baisse à 53,3 % dans la campagne agricole 2002 à 2003. En outre, ceci signala aussi la première fois que le pourcentage avait effectivement dépassé les 68,8 % qu'ils avaient recueillis dans la première année du PSG.

Figure 65 : Ports de l'Ouest du Canada – débit de grain



Clairement, l'augmentation comparative de la part du débit des ports de la côte ouest s'est faite aux dépens des deux autres ports du système. Ensemble, la part accordée aux ports de Thunder Bay et Churchill a diminué à 29,1 % par rapport à 32,9 % l'année précédente. À Thunder Bay, principal port de l'Est, le débit a augmenté de 11,3 % à 6,5 millions de tonnes par rapport à 5,8 millions de tonnes l'année précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 1,8 % à 441 100 tonnes, par rapport à 433 500 tonnes.

#### Rotation aux silos

L'augmentation de volume de tous les ports dans la campagne agricole 2005 à 2006 fut la force sous-jacente ayant poussé un gain de 16,0 % dans le rapport de rotation de la capacité de SMTG, qui augmenta en moyenne de 8,7 rotations, comparé à 7,5 rotations l'année précédente.<sup>134</sup> Le rapport pour le port de Prince Rupert proprement dit augmenta de 51,1 %, en atteignant un record de 19,8 rotations, comparé à 13,1 rotations l'année précédente. Des gains correspondant à la hausse du débit ont été relevés pour chacun des trois autres ports. Thunder Bay, avec une augmentation de 15,0 %, enregistra le deuxième plus grand gain, avec 4,6 rotations comparé à 4,0 rotations l'année précédente. Il a été suivi par Vancouver, qui enregistra une

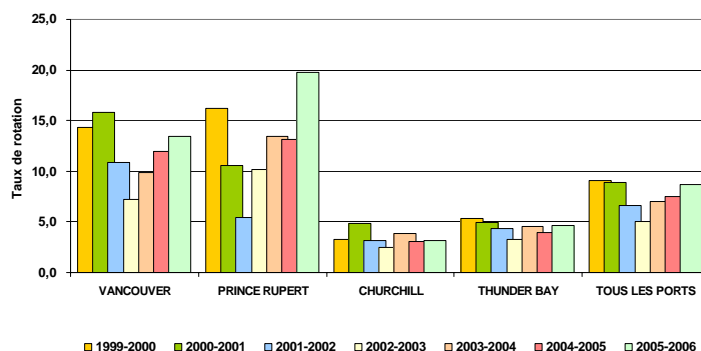
<sup>133</sup> Englobe les grains, les oléagineux et les cultures spéciales visés par la Loi sur les grains du Canada selon les registres de la Commission canadienne des grains. Ces données peuvent différer des données sur le trafic d'origine fournies par les compagnies ferroviaires.

<sup>134</sup> Le taux de rotation aux silos du réseau de silos terminaux est une moyenne simple basée sur les manutentions de chaque installation. Les mesures pour Vancouver et Thunder Bay, ainsi que le SMTG dans son ensemble, peuvent être faussées par les valeurs excentriques. L'ordre de grandeur des changements annuels indiqués ici ne correspond pas nécessairement aux changements attribuables au débit seul.

augmentation de 11,7 % à 13,4 rotations; et par Churchill avec une augmentation de 3,2 % à 3,2 rotations. [Voir le tableau 3D-2 à l'Annexe 4.]

En raison de la transformation limitée du réseau de silos terminaux au cours des sept dernières années, le taux de rotation des silos s'est montré hautement sensible aux changements de débit des silos terminaux. Une comparaison des changements dans ces mesures indique des tendances pratiquement indifférentiables. Le seul changement matériel au taux de rotation des silos a été le retrait de l'agrément du terminal « M » d'Agricore United à Thunder Bay à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003. L'élimination de la capacité de stockage inutilisée de 91 000 tonnes de l'installation a aidé à améliorer l'efficacité du port et du réseau de silos terminaux dans son ensemble.<sup>135</sup>

Figure 66 : Taux de rotation moyen aux silos terminaux

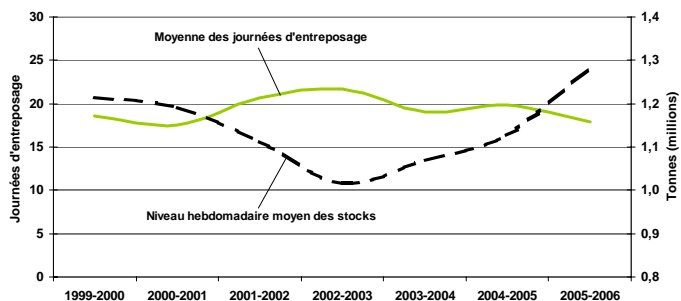


### Stocks des silos terminaux

Au cours de l'existence du PSG, la quantité de grain stockée aux silos terminaux s'est montrée sensible aux changements dans le nombre total de manutentions du système, s'éloignant rarement d'un pourcentage d'environ 6 % du débit total. Avec une augmentation de débit de 25,2 % pour la campagne agricole 2005 à 2006, le niveau moyen hebdomadaire des stocks augmenta de 13,7 % à près de 1,3 million de tonnes. Des augmentations de niveau de stock furent signalées par tous les ports, avec l'étendue des gains suivant approximativement les valeurs observées pour le débit. Puisque Prince Rupertregistra le plus grand gain de débit, ses niveaux de stock augmentèrent aussi avec le plus grand pourcentage : 23,6 %. Vancouver, Thunder Bay et Churchill suivirent avec des augmentations moyennes de stock respectives de 15,7 %, 10,9 % et 9,5 %.

Les stocks de blé représentent habituellement à peu près la moitié des stocks du réseau. Toutefois, dans la dernière campagne agricole, les stocks de blé furent partiellement remplacés par d'autres marchandises. Ayant augmenté seulement de 1,4 % pour atteindre légèrement plus de 0,5 million de tonnes, leur pourcentage du total global baissa à 42,1 %, comparé à 47,3 % l'année précédente. Les stocks de blé dur, auxquels la deuxième plus grande capacité de stockage a été allouée, ont augmenté de 9,6 % à une moyenne de 0,2 million de tonnes. Les augmentations relatives de stock les plus importantes ont été enregistrées pour le canola et les pois, qui ont augmenté de 73,9 % et 48,1 % respectivement, et qui ont représenté plus de 0,3 million de tonnes collectivement. Les autres 0,2 million de tonnes des stocks, composées principalement d'orge, mais incluant aussi de l'avoine et du lin, sont restées largement inchangées par rapport à l'année précédente. [Voir le tableau 3D-3 à l'Annexe 4.]

Figure 67 : Silos terminaux – niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



Dans une grande mesure, l'augmentation des stocks des silos terminaux s'est accompagnée d'une baisse de la durée d'entreposage des grains. Le nombre moyen global de journées d'entreposage au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 affiche une réduction sur douze mois de 10,1 %, baissant à 17,9 jours contre

<sup>135</sup> Le retrait de l'agrément du terminal « M » d'Agricore United constitue une amélioration de 3,3 % à l'efficacité de manutention du système.

19,9 jours l'année précédente. Malgré tout, cette augmentation n'a pas reflété une baisse générale des temps d'entreposage. Il faut mentionner le fait que les réductions de 1,4 jours à Vancouver et 4,8 jours à Prince Rupert allégèrent en grande partie la pression à la hausse qui résulta des augmentations respectives de 0,4 jour et 7,5 jours à Thunder Bay et Churchill. [Voir le tableau 3D-4 à l'Annexe 4.]

Dans une large mesure, la plus grande augmentation du débit de la côte ouest permit aux stocks de Vancouver et Prince Rupert de subir des rotations plus rapides que ceux de Thunder Bay et Churchill. En fait, la moyenne de 15,0 jours enregistrée par Vancouver, ainsi que la moyenne de 9,1 jours de Prince Rupert, étaient parmi les valeurs les plus basses enregistrées pour ces ports dans le cadre du PSG. Certains des changements les plus marqués sont résumés ci-dessous.

	Durée d'entreposage	Changement	Commentaires
<u>Ports terminaux</u>			
Prince Rupert	9,1 jours	Baisse de 34,5 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Vancouver	15,0 jours	Baisse de 8,5 %	
Thunder Bay	27,0 jours	Hausse de 1,5 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Churchill	27,9 jours	Hausse de 36,8 %	
<u>Grains notables</u>			
Canola	14,6 jours	Baisse de 2,0 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Orge	16,9 jours	Baisse de 55,8 %	
Blé	17,1 jours	Baisse de 7,6 %	
Lin	27,9 jours	Hausse de 2,6 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage

Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Ce rapport fournit une indication de la relation entre les niveaux de stock des terminaux et le volume de céréales chargées sur les navires pour une semaine donnée.<sup>136</sup> Pour Vancouver, les rapports moyens stock-expédition atteignaient une valeur confortablement au-dessus de 2,0. Mis à part les stocks de blé dur et de pois, qui enregistrèrent des augmentations respectives de 25,6 % et 29,7 %, ces rapports ont tous enregistré une baisse. Les réductions ont varié entre une valeur basse de 9,3 % pour le blé, qui baissa à 2,6, et une valeur haute de 24,0 % pour la canola, qui baissa à 2,1. [Voir le tableau 3D-5 à l'Annexe 4.]

Comme à Vancouver, les rapports moyens à Thunder Bay dépassaient facilement 2,0. Toutefois, l'augmentation de débit du port ne fut pas toujours supportée par des stocks plus importants, ce qui produisit également des changements mixtes dans ces rapports. L'augmentation la plus marquée a frappé le canola, qui a cru de 86,3 %, à 4,1. Parmi les réductions, les stocks de lin enregistrèrent la baisse relative la plus grande, en baissant de 36,5 % à 3,3, tandis que ceux du blé baissèrent seulement de 2,1 % à 5,9. À Prince Rupert, bien que le rapport moyen pour le blé ait baissé de 22,9 % à 1,4, les moyennes pour le blé dur et l'orge enregistrèrent une augmentation considérable à cause de mouvements exceptionnellement importants pendant l'année.<sup>137</sup> Les rapports enregistrés par Churchill baissèrent de 11,7 % à 1,9 dans le cas du blé, tout en doublant pratiquement à 4,1 dans le cas du blé dur.

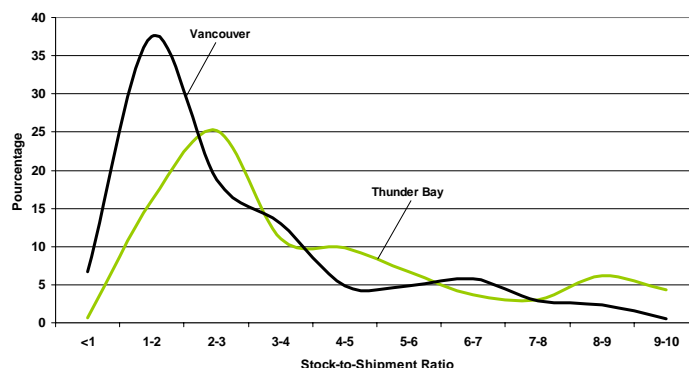
Dans l'ensemble, ces mesures confirment que les silos terminaux ont conservé des stocks suffisants face à la demande qui prévalait. Si les quatre ports ont connu des pénuries de stock périodiques, ces pénuries ont été particulièrement fréquentes au cours du deuxième semestre de la campagne agricole alors que l'approvisionnement en grain était limité. Et si les rapports stock-expédition fondés sur la qualité montrent une plus grande variabilité, ils confirment aussi que les stocks conservés ont généralement suffi à satisfaire à la demande au cours d'une bonne partie de la campagne agricole. [Voir le tableau 3D-6 à l'Annexe 4.]

<sup>136</sup> À titre de multiple du volume de grain expédié dans une semaine donnée, le rapport stock-expédition présente une mesure objective du caractère suffisant ou non des stocks disponibles au terminal pour satisfaire la demande à court terme. Un rapport d'un ou plus dénote des stocks disponibles suffisants. Ainsi, un rapport de 2,5 signifierait que deux fois et demi le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

<sup>137</sup> Le blé représente le seul grain ayant connu des expéditions suffisamment régulières depuis Prince Rupert pour permettre le calcul de rapports stock-expédition à l'égard de chacune des sept campagnes agricoles du PSG.

Quelques pénuries de stocks sont néanmoins survenues. Lorsqu'on examine la fréquence avec laquelle les rapports hebdomadaires stock-expédition tombent au-dessous de 1,0, on voit que les ports de Vancouver et de Thunder Bay ont subi une plus faible incidence de ces événements dans la campagne agricole 2005 à 2006.<sup>138</sup> Dans le cas de Vancouver, ceci se produisit dans 6,7 % de tous les cas, soit 25 % moins fréquemment que ne l'indiquerait le taux de 8,5 % de la campagne agricole précédente. La baisse était encore plus importante à Thunder Bay, où l'incidence des événements est tombée à seulement 0,6 %, comparé à 6,6 % l'année précédente.

Figure 68 : Répartition des rapports hebdomadaires stock-expédition (incidences)

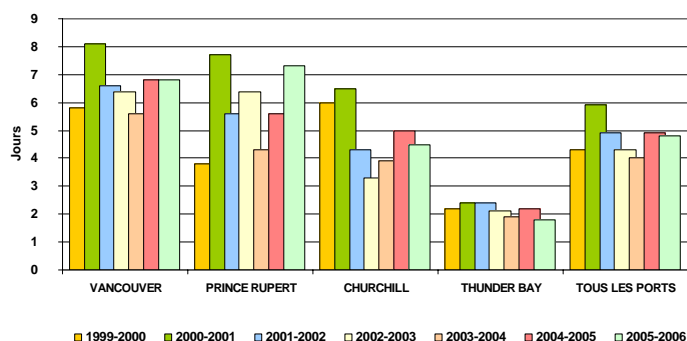


### Opérations portuaires

Un total de 780 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne agricole 2005 à 2006. Il s'agissait d'une augmentation de 12,2 % par rapport aux 695 qui ont mouillé pour charger du grain dans la campagne précédente. Bien que ce nombre ait été conforme à une augmentation de 25,2 % dans le débit, le gain comparativement modeste des arrivées de navire souligne le rôle plus important joué par les navires plus gros dans le transport des céréales d'exportation. Cela a particulièrement été le cas pour le transport du grain provenant Prince Rupert, où 85,5 % des 83 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes.<sup>139</sup>

Malgré la variation de volume observée au cours des cinq premières années du PSG, le temps passé au port par les navires a généralement varié entre 4,0 et 4,5 jours.<sup>140</sup> Toutefois, les moyennes trimestrielles affichées pour la campagne agricole 2004 à 2005 ont montré une variabilité comparativement plus grande, en atteignant une valeur haute de 6,1 jours au troisième trimestre. Bien que plus faible que dans la campagne agricole précédente, la variabilité enregistrée dans la campagne agricole 2005 à 2006 s'est révélée également significative. La moyenne trimestrielle est montée à 5,9 jours au deuxième trimestre avant de baisser à 4,0 jours au quatrième. L'impact d'ensemble a été une réduction modeste de la moyenne pour la campagne agricole 2005

Figure 69 : Temps moyen passé par les navires au port



<sup>138</sup> Un rapport stock-expédition de moins de 1,0 ne signifie pas que les silos terminaux du port n'étaient pas capables de satisfaire à la demande des navires. Il implique plutôt que les stocks existants de céréales étaient insuffisants et que la pénurie devrait être corrigée en utilisant les livraisons ferroviaires futures. Les expéditions ferroviaires directes peuvent accommoder efficacement la demande tout en éliminant le besoin même de stockage du grain.

<sup>139</sup> Le blé de fourrage et l'orge de fourrage ont représenté une grande partie de l'augmentation de volume de grain manutentionné par Prince Rupert au cours des dernières années. Ces marchandises sont en général expédiées en plus grandes quantités que le grain de haute qualité. Comparativement, seulement 66,2 % des navires qui ont été chargés à Prince Rupert au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes. Ce pourcentage est passé à 83,9 % dans la campagne agricole 2004 à 2005, et à 85,5 % dans la campagne agricole 2005 à 2006, à cause du changement de tendance vers une plus grande manutention de ces marchandises. En outre, le chargement des navires au cours de cette période est passé d'une moyenne de 37 400 tonnes dans la campagne agricole 2003 à 2004 à 42 200 tonnes pour la campagne agricole 2004 à 2005, et à 49 300 tonnes pour la campagne agricole 2005 à 2006.

<sup>140</sup> Au cours du PSG, il est arrivé que la moyenne trimestrielle dépasse effectivement 4,5 jours. Les écarts trimestriels les plus importants par rapport à cette valeur ont été observés au cours de la campagne agricole 2000 à 2001.



à 2006, qui a baissé de 2,0 % à 4,8 jours par rapport à 4,9 jours l'année précédente. Dans l'ensemble, les temps d'attente ont baissé en moyenne de 0,2 jour (ou 9,1 %) à 2,0 jours, tandis que le temps de chargement de ces navires a augmenté de 0,1 jour (ou 3,7 %) à une moyenne de 2,8 jours.<sup>141</sup>

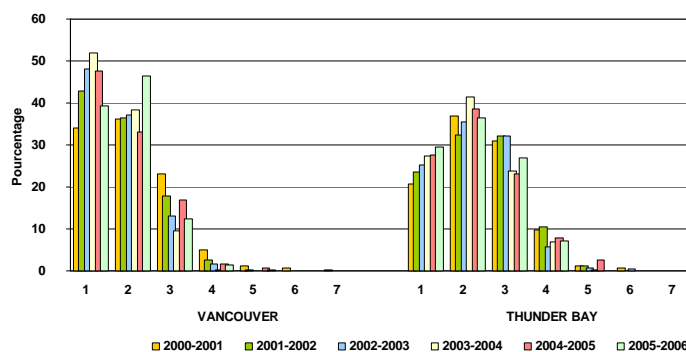
Comme c'était le cas l'année précédente, une bonne partie de l'influence sur ces résultats généraux peut être attribuée à l'activité à Vancouver et à Prince Rupert, où les retards de chargement étaient largement responsables pour faire augmenter le temps passé dans le port. Bien que la moyenne annualisée de 6,8 jours de Vancouver ait été inchangée par rapport à la campagne agricole 2004 à 2005, elle est restée parmi les plus élevées enregistrées pour le port dans le cadre du PSG.<sup>142</sup> À Prince Rupert, le temps moyen passé au port est monté en flèche de 30,4 % à 7,3 jours, par rapport à 5,6 jours l'année précédente. Il faut toutefois noter que la performance d'ensemble dans les deux ports a été négativement affectée par de mauvaises conditions météo, y compris des pluies exceptionnellement fortes ayant conduit à de fréquentes interruptions du chargement et des retards importants dus à la pluie au deuxième trimestre.<sup>143</sup>

Avec une moyenne de 1,8 jour, le temps total passé par les navires à Thunder Bay a été 18,2 % au-dessous de la moyenne de 2,2 jours de la campagne agricole précédente. En outre, cela a amélioré la valeur basse record précédente du port, soit 1,9 jour, par 5,3 %. Une bonne partie de cette amélioration provenait d'une réduction du temps d'attente pour charger, qui a baissé en moyenne à 0,5 jour, par rapport à 0,8 jour l'année précédente. Un gain supplémentaire de 0,1 jour provenait d'une réduction du temps moyen de chargement, qui a baissé à 1,3 jour. Ces résultats soulignent le fait que Thunder Bay continue d'afficher la plus basse moyenne comparative des quatre ports de l'Ouest du Canada. Ceci est dû principalement à la régularité supérieure des mouvements des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'ample capacité de stockage du port et aux retards limités subis par les navires qui attendent pour accoster.

La moyenne pour Churchill a aussi diminué de 10,0 %, en baissant à une moyenne de 4,5 jours, par rapport à 5,0 jours l'année précédente. Comme pour Thunder Bay, ceci a été largement causé par une réduction de 53,3 % du temps d'attente de chargement des navires, lequel a baissé en moyenne de 0,7 jour, par rapport à 1,5 jour l'année précédente. Une grande partie de ce gain est attribuable à l'amélioration comparative de la quantité de grain transportée dans le port pendant le premier trimestre.<sup>144</sup> [Voir le tableau 3D-7 à l'Annexe 4.]

La répartition de la durée de séjour des navires au port indique également que la plupart d'entre eux avaient besoin d'une période plus grande avant de repartir. Dans le cas de Vancouver, la proportion de navires exigeant un séjour supérieur à cinq jours a augmenté de 44,9 % à 50,5 % par rapport à la campagne précédente. À Prince Rupert, cette proportion est passée de 32,3 % à 53,0 % au cours de la même période. À Thunder Bay, où cette proportion est habituellement encore plus réduite, 2,4 % des navires ont eu besoin d'un tel séjour prolongé, comparativement à 4,9 % un an plus tôt. Enfin, à Churchill, la proportion de navires demeurant plus de

Figure 70 : Nombre d'amarrages par navire



<sup>141</sup> Pour déterminer le nombre de jours d'attente d'un navire, on utilise la différence entre le moment où le navire a été inspecté par le gardien du port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et celui où le chargement a commencé.

<sup>142</sup> Pour la campagne agricole 2000 à 2001, le temps moyen passé par les navires à Vancouver a atteint un record de 8,1 jours.

<sup>143</sup> Des pluies fortes pour la saison commencèrent à tomber à Vancouver au milieu de décembre 2005, avec une précipitation totale du deuxième trimestre s'élevant en fin de compte à 581,0 millimètres. Presque la moitié de ce total, soit 283,6 millimètres, tombèrent en janvier 2006 seulement. Ceci a dénoté une augmentation de 84,6 % par rapport à la moyenne sur trente ans de la ville, égale à 153,6 millimètres (d'après les données entre 1971 et 2000). En comparaison, Prince Rupert, qui est considéré comme ayant l'un des climats les plus humides du Canada, reçut 734,5 millimètres de pluie au deuxième trimestre.

<sup>144</sup> La récolte tardive de l'année précédente avait causé un nombre de retards de navire comparativement grand à Churchill au premier trimestre de la campagne agricole 2004 à 2005.



cinq jours au port a baissé de façon marquée à 13,3 %, contre 28,6 % l'année précédente. [Voir le tableau 3D-8 à l'Annexe 4.]

Ces résultats sont partiellement le résultat d'une augmentation du nombre de navires exigeant plus d'un amarrage pour charger leur cargaison. La proportion de navires exigeant des amarrages multiples à Vancouver a augmenté depuis la campagne précédente, de 52,3 % à 60,6 %. À Thunder Bay, la proportion est restée largement inchangée, avec une baisse marginale de 72,3 % à 70,4 % pour la même période.<sup>145</sup> [Voir le tableau 3D-9 à l'Annexe 4.]

### Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.<sup>146</sup> Dans l'ensemble, les primes de célérité ont baissé modérément alors que les frais de surestaries ont diminué de façon importante dans la campagne agricole 2005 à 2006 à cause de la réduction des retards de navire. En conséquence, les primes nettes ont augmenté d'un facteur de plus de cinq fois, par rapport à l'année précédente, soit 8,5 millions \$ au lieu de 1,5 millions \$. Une bonne partie de l'amélioration globale a été due à une réduction de 58,0 % des frais de surestaries, qui ont baissé à 6,7 millions \$, par rapport à 16,0 millions \$ l'année précédente. Cette augmentation a été causée par une baisse de 55,7 % des frais de surestaries le long du littoral du Pacifique. Ces frais sont passés de 14,0 millions \$ à 6,2 millions \$. Par rapport à la côte Ouest, les frais de surestaries découlant du retard des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la voie maritime du Saint-Laurent ont en fait diminué de 74,2 % au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, passant à 0,5 million \$ contre 2,0 millions \$ l'année précédente.

Les primes de célérité totales pour la campagne agricole 2005 à 2006 ont diminué de 12,9 %, s'établissant à 15,2 millions \$ contre 17,5 millions \$ un an plus tôt. Sur la côte ouest, les primes de célérité ont augmenté de 19,8 % à 9,6 millions \$. Une réduction de 40,7 % des primes de célérité a été affichée pour Churchill, Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent, avec une baisse de 5,6 millions \$, par rapport à 9,4 millions \$ l'année précédente. [Voir le tableau 3D-10 à l'Annexe 4.]

La déclaration par les navires du montant des frais de surestaries et des primes de célérité payés vise à fournir une indication de l'efficacité avec laquelle le grain transite par les ports de l'Ouest du Canada. La légère réduction du temps moyen à quai des navires, ainsi que la hausse des gains nets, indiquent que les navires ont été chargés plus conformément au nombre de jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement.

### Frais moyens de manutention

À l'instar des taux publiés au sujet des activités de manutention des silos de collecte, ceux qui se rapportent aux activités des silos terminaux varient beaucoup. Dans ce cas également, toute analyse des fluctuations des prix doit se faire au moyen d'un indice composé. Comme c'était le cas pour les activités de manutention des silos primaires, les tarifs pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain sont les plus coûteux du système de silos terminaux. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, ceux-ci étaient compris entre une valeur basse de 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill, et une valeur haute de 13,15 \$ pour le canola expédié à Vancouver. Les frais quotidiens d'entreposage se chiffraient entre 0,06 \$ et 0,12 \$ la tonne.

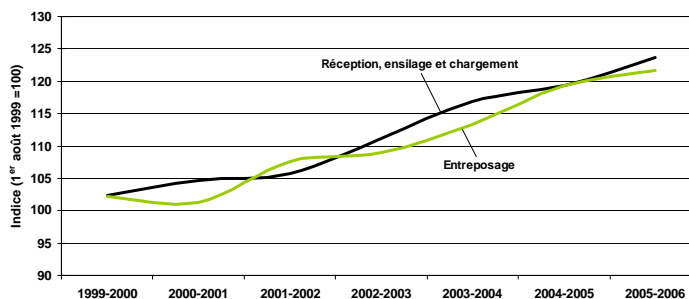
Pour ce qui est des taux moyens affichés au sujet de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains, la plupart des silos terminaux font état de hausses pendant la campagne agricole 2005 à 2006. Les augmentations affichées par les silos terminaux de Vancouver allaient de 2,2 % à 2,4 %. À Prince Rupert, cette hausse allait de 2,9 % à 3,1 %. Thunder Bay a affiché des augmentations allant de 1,8 % à 4,1 %. Churchill, dont les tarifs sont restés inchangés pendant une deuxième année consécutive, s'est avéré être l'exception. L'indice composé des prix utilisé par le Surveillant montre que le coût de ces services a effectivement augmenté d'un autre 1,9 % au cours de la dernière campagne agricole, et que la valeur combinée de toutes les augmentations depuis le début du PSG atteint 21,7 %. [Voir le tableau 3D-11 à l'Annexe 4.]

<sup>145</sup> Il faut savoir que le nombre d'amarrages que peut effectuer un navire avant d'encourir des sanctions financières est négocié dans le contrat d'affrètement. Un navire de plus grande taille peut être autorisé à effectuer des amarrages plus fréquents avant de s'exposer à des sanctions.

<sup>146</sup> Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

Les frais d'entreposage dans les silos terminaux ont également augmenté depuis le début du PSG. Au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, ils ont progressé de 3,6 %, pour une augmentation cumulative des prix de 23,7 % au fil des sept dernières années. Prince Rupert a déclaré les hausses les plus marquées d'une année à l'autre, avec une augmentation de 7,9 %. Les silos terminaux à Vancouver et Thunder Bay ont suivi avec des augmentations moyennes de 6,5% et 3,4 % respectivement. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par le fait que Churchill a également choisi de prolonger ses taux d'entreposage existants pour une deuxième année consécutive.<sup>147</sup>

Figure 71 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



### 3.5 Observations sommaires

Comme on le mentionnait dans les éditions antérieures des rapports trimestriels et annuels du Surveillant, le modèle de chaîne d'approvisionnement constitue un cadre utile à la lumière duquel on peut analyser la vitesse avec laquelle le grain se déplace dans le SMTG. À cet égard, le rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole 2004 à 2005 a conclu que la durée de transit du grain dans la chaîne d'approvisionnement avait chuté à son plus bas niveau depuis l'entrée en vigueur du PSG, à 58,1 jours.

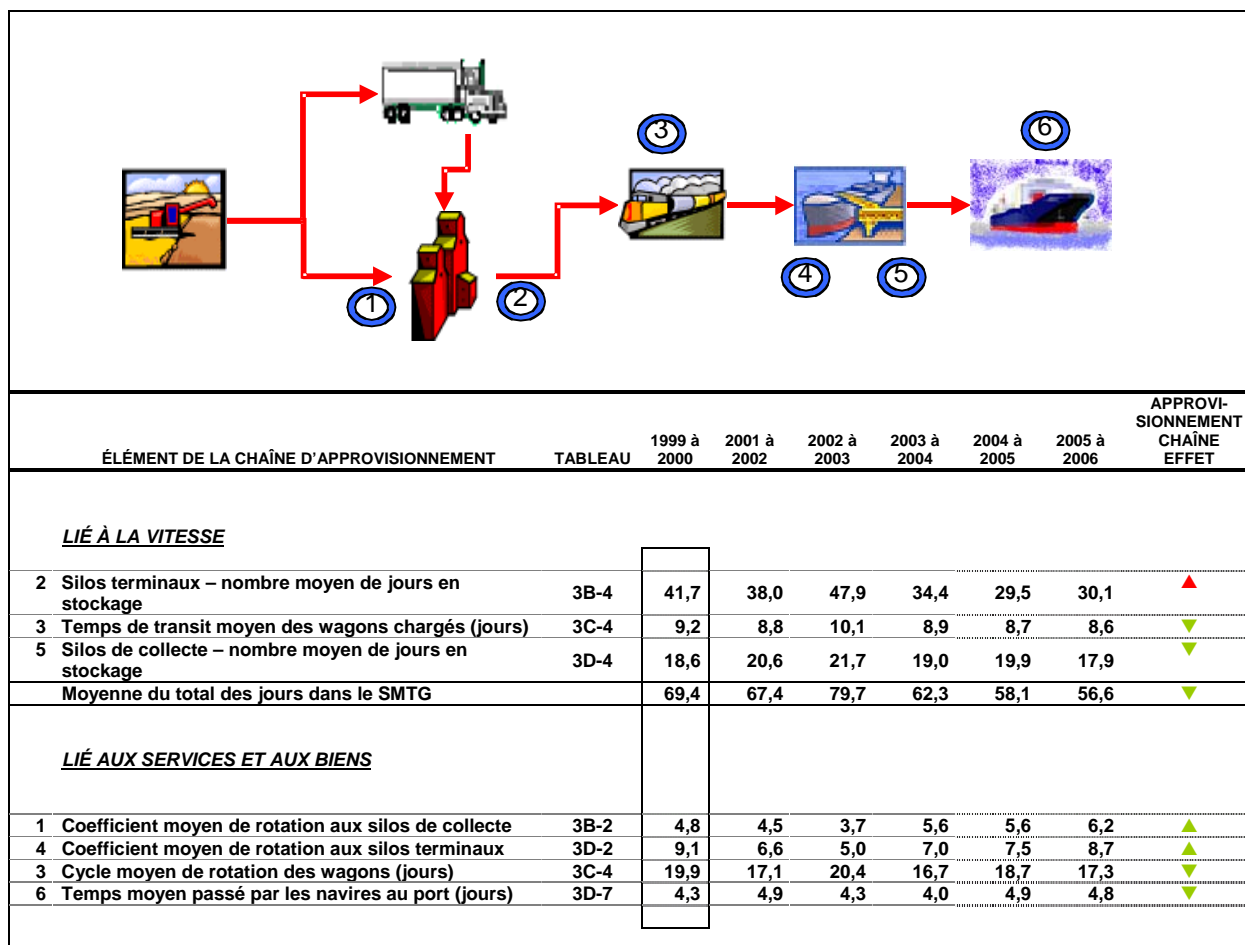
Toutefois, ce résultat a été dû principalement à une réduction extraordinairement forte du temps pendant lequel le grain est resté entreposé dans le système de silos primaire, lequel a baissé à un record de 22,7 jours au premier trimestre. La récolte tardive et la réduction temporaire des approvisionnements de grain qui étaient responsables pour cette amélioration ne se sont pas répétées dans la campagne agricole 2005 à 2006. De ce fait, la moyenne pour la campagne agricole 2005 à 2006 est remontée, au moins initialement, à des niveaux plus normaux. Quand même, une baisse du niveau des stocks au quatrième trimestre a causé une accélération qui a limité l'augmentation à 0,6 jour, pour produire une moyenne générale de 30,1 jours pour la campagne agricole.

En contre-courant de cette augmentation eut lieu une réduction de 2,0 jours du temps pendant lequel le grain est resté en stock aux silos terminaux, lequel baissa de 10,1 % à une valeur moyenne de 17,9 jours. Pour cela, il y a eu aussi une réduction de 1,3 % dans le temps de transport moyen en charge des chemins de fer, qui a baissé à une moyenne de 8,6 jours par rapport à la moyenne de 8,7 jours de la campagne agricole précédente, et qui a soustrait 0,1 jour de plus du temps passé par le grain dans la chaîne d'approvisionnement.

En conséquence, le déplacement du grain dans la chaîne d'approvisionnement a exigé une moyenne de 56,6 jours, au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Ceci s'est révélé être 1,5 jour de moins que la moyenne record de 58,1 jours de la campagne agricole 2004 à 2005, ce qui en fait la valeur la plus basse enregistrée dans le cadre du PSG. De concert avec cela, un certain nombre d'autres observations concernant la performance de la chaîne d'approvisionnement pendant la campagne agricole 2005 à 2006 doivent être mentionnées.

<sup>147</sup> Il faut signaler que ces observations reposent exclusivement sur les silos terminaux qui n'ont pas adopté un régime d'escalade des frais d'entreposage. Ces chiffres doivent donc être interprétés comme une estimation inférieure des hausses des taux affichés. Cinq silos terminaux – deux à Thunder Bay et trois le long du littoral du Pacifique – ont affiché des tarifs reposant sur un régime d'escalade des frais d'entreposage, qui définit une série de taux progressivement supérieurs au fur et à mesure que le temps d'entreposage augmente. À défaut de disposer de données sur le nombre moyen de journées en entreposage au sujet des silos terminaux qui appliquent ces taux, il est impossible de calculer un taux précis pour l'incorporer dans les moyennes générales des ports.

Figure 72 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



- Premièrement, avec un approvisionnement de grain de 66,8 millions de tonnes, les mouvements potentiels de grain de la campagne agricole 2005 à 2006 constituent les mouvements les plus élevés jamais mis à disposition dans le cadre du PSG. En outre, les 23,7 millions de tonnes de grain qui ont traversé les ports de l'Ouest du Canada dans la campagne agricole 2005 à 2006 se sont avérés représenter la deuxième plus grande quantité dans le cadre du PSG, ayant été à peine inférieures de 0,9 % aux 23,9 millions de tonnes qui ont été manutentionnées dans la campagne agricole 2000 à 2001. De ce fait, les pressions exercées sur le SMTG peuvent être considérées comparables à celles éprouvées au début du PSG, et avant ces campagnes agricoles lorsque la manutention du grain était affectée négativement par la sécheresse.
- Deuxièmement, même si le volume de grain transporté par l'entremise du SMTG a été supérieur aux quantités transportées un an auparavant, les mouvements ont été fortement influencés par d'autres facteurs. De façon générale, la qualité du grain a baissé considérablement pour une deuxième année consécutive. Cette situation a également eu une influence sur le mélange des grains et des qualités dans certains ports. Pour citer un exemple, les ports de la côte ouest ont manutentionné un volume extraordinairement grand d'orge fourragère, dont une grande partie était transportée dans le cadre du programme d'appels d'offres de la CCB. Ceci a été l'un des facteurs qui ont contribué à une augmentation importante de leur charge de travail pour la période.
- Finalement, bien que la demande pour la capacité de transport ait augmenté du fait de la récolte plus importante, les problèmes concernant l'approvisionnement des wagons semblent avoir constitué une préoccupation continue pour un grand nombre d'intervenants du SMTG. Des temps de transport en charge qui ne sont pas beaucoup différents de ceux qui existaient il y a plusieurs années soulignent le

fait que le grain continue à traverser la chaîne d'approvisionnement essentiellement de la même façon qu'au début du PSG. En fait, à l'exception du temps pendant lequel le grain reste dans les stocks aux silos du pays et aux silos terminaux, relativement peu de changements importants ont été noté en ce qui concerne la vitesse à laquelle le grain est transporté dans le SMTG.

## **Section 4 : Fiabilité du service**

**L**e vrai test de toute chaîne logistique réside dans sa capacité à assurer la livraison à temps d'un produit, en fonction des besoins (peu importe qu'il s'agisse de matières premières, de produits semi-transformés, de pièces ou de produits finis). Cela s'applique autant aux produits industriels qu'aux produits de consommation et est résumé par une expression d'usage courant dans l'industrie logistique : « livrer le bon produit au bon client au bon moment ». Les indicateurs qui suivent servent en général à déterminer si le grain s'écoule dans le système dans les délais prescrits, et si le bon grain est stocké au port lorsqu'un navire accoste pour y être chargé.



### **Points saillants – campagne agricole 2005 à 2006**

#### **Performance des ports**

- La fiabilité globale s'est traduite par :
  - Des niveaux de stocks suffisants dans les silos aux ports de Vancouver et de Thunder Bay.
    - Les rapports stock-navire et stock-expédition se sont généralement maintenus à des niveaux bien supérieurs à 2,0.
- Les inventaires de grain en hausse se sont traduits par des rapports hebdomadaires moyens stock-navire généralement plus élevés.
  - Vancouver
    - Blé – 3,4; hausse de 23,6 % par rapport à la dernière campagne agricole.
    - Canola – 2,3; baisse de 17,5 %.
  - Thunder Bay
    - Blé – 6,6; hausse de 10,4 % par rapport à la dernière campagne agricole
    - Canola – 4,4; hausse de 103,0 %
- Les rapports stocks/expédition présentent des réductions généralement légères.
  - Vancouver
    - Grains CCB – 3,2; baisse de 1,9 % par rapport à la dernière campagne agricole
    - Grains hors CCB – 3,2; baisse de 10,5 %
  - Thunder Bay
    - Grains CCB – 6,8; baisse de 5,3 % par rapport à la dernière campagne agricole.
    - Grains hors CCB – 3,6; baisse de 1,1 %.
- Les recettes de manutention aux terminaux ont augmenté de 42,5 % à 312,4 millions \$.
  - Les recettes du terminal de Vancouver ont totalisé 225,5 millions \$.
    - Hausse de 49,4 % par rapport à la dernière campagne agricole.
  - Les recettes du terminal de Thunder Bay ont totalisé 86,9 millions \$.
    - Hausse de 27,1 % par rapport à la dernière campagne agricole.
- Les frais d'entreposage de la CCB ont augmenté de 21,7 % à 133,9 millions \$.
  - Les frais d'entreposage le long du littoral pacifique ont totalisé 95,4 millions \$.
    - Hausse de 29,3 % par rapport à la dernière campagne agricole.
  - Les frais d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 38,5 millions \$.
    - Hausse de 6,4 % par rapport à la dernière campagne agricole.

## Série 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			ÉCART en %	
			1999 à 2000	2004 à 2005	2005 à 2006			
<b>Performance des ports [sous-série 4A]</b>								
4A-1	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – blé		3,1	2,7	3,4	23,6 %	▲	
4A-1	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – canola		2,5	2,8	2,3	-17,5 %	▼	
4A-1	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – blé		5,6	6,0	6,6	10,4 %	▲	
4A-1	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – canola		2,8	2,2	4,4	103,0 %	▲	
4A-2	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-navire – grade	(2)						
4A-3	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains CCB		3,5	3,2	3,2	-1,9 %	▼	
4A-3	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains hors CCB		3,6	3,6	3,2	-10,5 %	▼	
4A-3	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains CCB		4,6	7,2	6,8	-5,3 %	▼	
4A-3	Moy. rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains hors CCB		3,3	3,6	3,6	-1,1 %	▼	
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Vancouver		192,7 \$	150,9 \$	225,5 \$	49,4 %	▲	
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Thunder Bay		82,1 \$	68,4 \$	86,9 \$	27,1 %	▲	
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		63,3 \$	73,8 \$	95,4 \$	29,3 %	▲	
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		31,3 \$	36,1 \$	38,5 \$	6,4 %	▲	

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

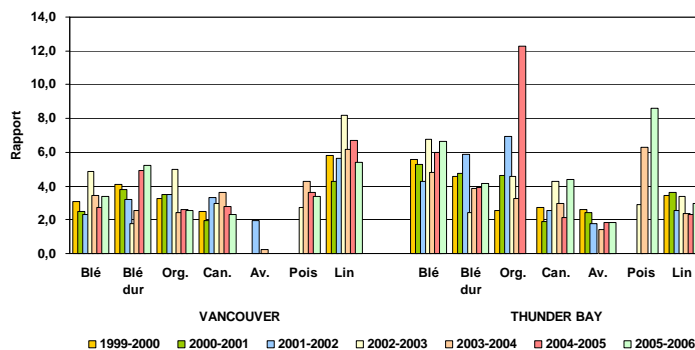
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'Annexe 4 au besoin.

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

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire sont calculés pour les principaux grains à Vancouver et Thunder Bay d'après les rapports hebdomadaires sur les volumes en stock dans les silos terminaux et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminaux à la demande des navires dont on prévoit l'arrivée, on peut alors mesurer l'approvisionnement à court terme par rapport à la demande à court terme. À titre d'exemple, un rapport de 2,5 indique que 2,5 tonnes de grains étaient en stock pour chaque tonne de grains à charger à bord des navires devant arriver la semaine suivante.<sup>148</sup>

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne agricole 2005 à 2006 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a augmenté de 23,6 %, à 3,4 comparativement à 2,7 l'année précédente. On a également observé une augmentation de 5,8 % du rapport moyen pour le blé dur, qui est passé de 5,0 à 5,2. Le rapport moyen pour l'orge est, par contre, demeuré inchangé à 2,6. Dans le cas des céréales hors CCB, les résultats ont montré des tendances à la baisse.

Figure 73 : Rapport stock-navire



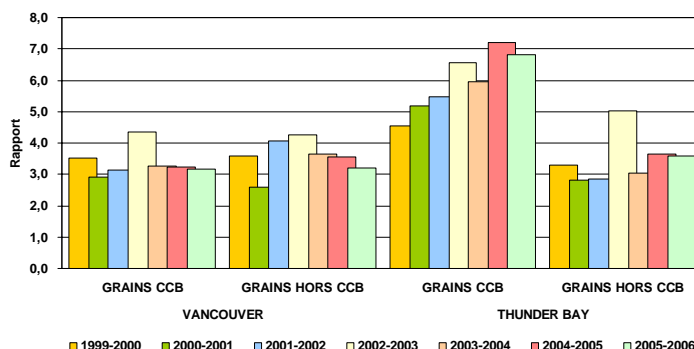
<sup>148</sup> Des rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les fluctuations à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau des stocks à court terme. Il faut signaler que ces rapports peuvent afficher une grande variabilité, à cause du caractère inégal des grains qui arrivent et transitent dans les ports.

Les résultats ont été beaucoup moins variables pour Thunder Bay, où les rapports ont tous augmenté. Dans le cas des grains de la CCB, les rapports pour le blé et le blé dur ont montré des augmentations modérées par rapport à l'année précédente, augmentant de 10,4 % à 6,6 dans le cas du premier et de 7,4 % à 4,2 dans le cas du dernier. Parmi les grains hors CCB, les rapports pour le canola et le lin ont respectivement augmenté de 103,0 % et de 27,3 %, alors que le rapport de l'avoine a augmenté de seulement 0,8 %. Aucun des rapports moyens, sauf celui de l'avoine, n'est tombé sous la valeur de 2,0. [Voir le tableau 4A-1 à l'Annexe 4.]

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

Une mesure connexe prévoit le calcul des rapports hebdomadaires moyens stock-expédition tant pour les grains de la CCB que pour ceux hors CCB. Cette mesure donne une indication du rapport entre les réserves stockées dans les silos terminaux et le volume de grain effectivement chargé, par opposition à celui que l'on avait prévu de charger, sur les navires au cours d'une semaine quelconque. Cette mesure est interprétée de la même façon que le rapport hebdomadaire moyen stock-navire.

Figure 74 : Rapport stock-expédition



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

Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a diminué d'un marginal 1,9 % pendant la campagne agricole 2005 à 2006, demeurant inchangé à 3,2. Le rapport moyen pour les grains hors CCB a diminué un peu plus, soit de 10,5 %, passant de 3,6 à 3,2. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB a baissé de 5,3 % à 6,8 % par rapport à 7,2, tandis qu'une réduction de 1,1 % dans la moyenne pour les grains hors CCB a laissé le rapport inchangé à 3,6. Ces valeurs indiquent clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Voir le tableau 4A-3 à l'Annexe 4.]

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

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

Les recettes totales du terminal pour la campagne agricole 2005 à 2006 ont augmenté de 49,4 % à Vancouver, passant de 150,9 millions \$ à 225,5 millions \$. À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont connu une augmentation plus réduite, passant de 68,4 millions \$ à 86,9 millions \$, soit une hausse de 27,1 %.

Les frais totaux d'entreposage de la CCB le long du littoral du Pacifique ont augmenté de 29,3 % au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 – à 95,4 millions \$ par rapport à 73,8 millions \$ l'année précédente. À Thunder Bay, les frais d'entreposage ont augmenté de 6,4 % à 38,5 millions \$ par rapport à 36,1 millions \$ l'année précédente.



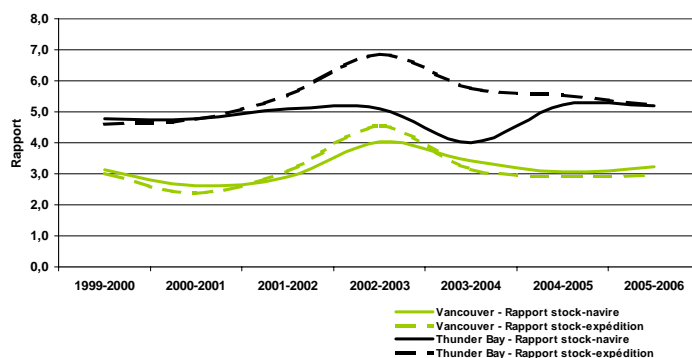
## 4.2 Observations sommaires

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

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

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

Figure 75 : Exigences moyennes stock-navire et rapports stock-expédition – Vancouver et Thunder Bay



## Section 5 : Conséquences sur les producteurs

L'un des principaux objectifs du PSG est de déterminer les incidences sur les producteurs des changements qui surviennent dans le SMTG. La principale mesure à cet égard est le revenu net des producteurs, estimation du rendement financier après déduction du « seuil d'exportation » pour les producteurs.

La méthode employée pour calculer ces mesures a été conçue à la suite d'une vaste étude réalisée dans le cadre du Programme de travaux supplémentaires au titre du SMTG, et son intégration dans les principaux indicateurs du SMTG a récemment été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.



### Points saillants – campagne agricole 2005 à 2006

#### Revenu net des producteurs et méthode d'échantillonnage

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

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

- Revenu net des producteurs :
  - Réductions largement dues au prix
    - Blé – diminution de 7,3 % à 141,17 \$ la tonne
    - Blé dur – diminution de 12,9 % à 148,94 \$ la tonne
- Prix final réalisé :
  - Réductions modestes attribuables à des approvisionnements en grain plus élevés
    - Blé – diminution de 4,9 % à 195,14 \$ la tonne
    - Blé dur – diminution de 9,5 % à 199,35 \$ la tonne
- Seuil d'exportation :
  - Blé – augmentation de 7,0 % à 61,81 \$ la tonne
  - Blé dur – augmentation de 2,7 % à 72,61 \$ la tonne
- Coûts directs moyens :
  - Augmentation des frais de transport pondérés applicables de 3,1 % pour le blé, et de 1,5 % pour le blé dur
  - Augmentation des coûts de camionnage de 10,7 %
  - Augmentation des coûts des silos de collecte de 1,0 % pour le blé, et de 2,1 % pour le blé dur
  - Les coûts bruts de la CCB ont augmenté de 40,9 % dans le cas du blé et de 3,2 % dans le cas du blé dur.
- Avantages totaux des producteurs :
  - L'augmentation a été occasionnée par la mise en œuvre de primes de camionnage dynamiques.
  - Primes au camionnage moyennes :
    - Blé – augmentation de 23,9 % à 4,56 \$ la tonne
    - Blé dur – augmentation de 12,3 % à 4,76 \$ la tonne
  - Les économies de transport de la CCB ont été réduites de 11,4 % à 1,32 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
  - Réductions largement dues au prix
    - Canola – diminution de 13,1 % à 234,87 \$ la tonne
    - Pois jaunes – diminution 1,2 % à 118,75 \$ la tonne
- Les prix moyens des produits hors CCB ont chuté en raison de la faiblesse des marchés internationaux.
  - Canola – diminution de 11,2 % à 276,38 \$ la tonne
  - Pois jaunes – diminution 8,8 % à 171,69 \$ la tonne
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest du Canada pour les produits hors CCB :
  - Canola – hausse de 1,3 % à 41,51 \$ la tonne
  - Pois jaunes – diminution 22,1 % à 52,94 \$ la tonne

#### Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé d'une unité à 483.
  - Les chemins de fer de catégorie 1 ont enregistré un gain de 25 sites à la suite de l'acquisition de chemins de fer d'intérêt local.
    - A enregistré 354 sites, soit une augmentation de 7,6 %.
  - Les chemins de fer d'intérêt local ont enregistré une réduction nette de 26 sites.
    - L'abandon d'un des sites a réduit le nombre à 129.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont augmenté de 40,7 % à 11 345 wagons.
  - Des wagons chargés par des producteurs, indiquent le volume le plus important enregistré depuis l'existence du PSG.
    - La part du transport total par wagon-trémie est remontée à 4,1 %.
  - L'augmentation du volume a passablement dépassé le gain enregistré dans d'autres expéditions par chemin de fer.

## Série 5 – Conséquences sur les producteurs

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	REFÉ-	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			RENCE	2004 à	2005 à	ÉCART
			1999 à	2005	2006	en %
			2000			
<b>Seuil d'exportation [sous-série 5A]</b>						
Est du Manitoba						
5A-1A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,20 \$	58,20 \$	59,64 \$	2,5 %
5A-1B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	60,29 \$	63,34 \$	65,42 \$	3,3 %
5A-1C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	61,58 \$	44,24 \$	37,08 \$	-16,2 %
5A-1D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,48 \$	52,44 \$	-22,3 %
Ouest du Manitoba						
5A-2A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,80 \$	61,86 \$	64,80 \$	4,8 %
5A-2B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,37 \$	68,64 \$	70,82 \$	3,2 %
5A-2C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,67 \$	46,21 \$	41,80 \$	-9,5 %
5A-2D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,25 \$	51,40 \$	-23,6 %
Nord-Est de la Saskatchewan						
5A-3A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,10 \$	62,68 \$	67,36 \$	7,5 %
5A-3B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,31 \$	73,27 \$	74,46 \$	1,6 %
5A-3C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,38 \$	49,15 \$	47,68 \$	-3,0 %
5A-3D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	68,12 \$	52,51 \$	-22,9 %
Nord-Ouest de la Saskatchewan						
5A-4A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	56,42 \$	59,89 \$	64,60 \$	7,9 %
5A-4B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	70,53 \$	74,08 \$	76,69 \$	3,5 %
5A-4C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,88 \$	47,50 \$	45,72 \$	-3,8 %
5A-4D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,84 \$	68,08 \$	52,89 \$	-22,3 %
Sud-Est de la Saskatchewan						
5A-5A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	59,40 \$	64,51 \$	67,73 \$	5,0 %
5A-5B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,22 \$	69,10 \$	70,96 \$	2,7 %
5A-5C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,47 \$	49,15 \$	44,16 \$	-10,2 %
5A-5D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,72 \$	68,01 \$	53,05 \$	-22,0 %
Sud-Ouest de la Saskatchewan						
5A-6A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,22 \$	58,67 \$	61,66 \$	5,1 %
5A-6B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,12 \$	71,09 \$	72,09 \$	1,4 %
5A-6C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	55,75 \$	46,84 \$	39,81 \$	-15,0 %
5A-6D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,66 \$	67,93 \$	52,97 \$	-22,0 %
Nord de l'Alberta						
5A-7A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,20 \$	51,27 \$	58,36 \$	13,8 %
5A-7B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,67 \$	74,65 \$	76,24 \$	2,1 %
5A-7C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,39 \$	36,95 \$	37,34 \$	1,1 %
5A-7D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,29 \$	68,06 \$	52,82 \$	-22,4 %
Sud de l'Alberta						
5A-8A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,81 \$	50,66 \$	56,28 \$	11,1 %
5A-8B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	66,06 \$	65,70 \$	68,04 \$	3,6 %
5A-8C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,07 \$	35,60 \$	33,91 \$	-4,7 %
5A-8D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	68,12 \$	53,03 \$	-22,1 %
Peace River						
5A-9A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,57 \$	55,23 \$	61,44 \$	11,2 %
5A-9B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,00 \$	76,14 \$	78,29 \$	2,8 %
5A-9C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,14 \$	40,48 \$	41,54 \$	2,6 %
5A-9D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	67,90 \$	52,98 \$	-22,0 %
Ouest du Canada						
5A-10A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,58 \$	57,77 \$	61,81 \$	7,0 %
5A-10B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	67,63 \$	70,73 \$	72,61 \$	2,7 %
5A-10C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,51 \$	40,97 \$	41,51 \$	1,3 %
5A-10D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,76 \$	67,98 \$	52,94 \$	-22,1 %
<b>Chargement par les producteurs [sous-série 5B]</b>						
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs de catégorie 1		415	329	354	7,6 %
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs de catégories 2 et 3		122	155	129	-16,8 %
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – tous les transporteurs		537	484	483	-0,2 %
5B-2	Expéditions par les wagons de producteurs (nombre) – wagons-trémies couverts		3 441	8 061	11 345	40,7 %

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2005 à 2006 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

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

## 5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [sous-série de mesures 5A]

L'un des objectifs principaux établis pour le PSG par le gouvernement du Canada concernait l'évaluation du coût logistique d'ensemble associé au transport du grain des prairies vers les marchés, ce qui est appelé couramment le « seuil d'exportation », et le « revenu net » qui en résulte pour les producteurs.<sup>149</sup> 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). Ces charges prennent aussi en compte tout encouragement ou rabais qui peut être applicable.

Compte tenu des centaines de postes de livraison disséminés dans les prairies et des quatre grands ports d'exportation, le nombre de différentes paires origine-destination qui peuvent servir à transporter le grain de l'Ouest du Canada dépasse le millier.<sup>150</sup> De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des compagnies céréalères et des tarifs marchandises, les permutations inhérentes au calcul du seuil d'exportation et des revenus nets des divers producteurs revêtent des dimensions inimaginables. Ces calculs peuvent facilement se métamorphoser en centaines de milliers d'estimations distinctes. La seule façon pratique de gérer ces calculs consiste à normaliser les estimations autour d'un échantillon représentatif de grains et de postes de livraison des grains.

Cela étant, les responsables du PSG ont délibérément limité ces estimations à quatre grains en particulier : le blé, le blé dur, le canola et les pois.<sup>151</sup> De plus, un modèle d'échelle pondérée a alors servi à sélectionner 43 postes distincts de livraison des grains comme échantillon représentatif pour le calcul du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs. Ces postes de livraison ont ensuite été regroupés en neuf zones géographiques, dont chacune compte entre quatre et six postes de livraison, à savoir :<sup>152</sup>

- Est du Manitoba;
- Ouest du Manitoba;
- Nord-Est de la Saskatchewan;
- Nord-Ouest de la Saskatchewan;
- Sud-Est de la Saskatchewan;
- Sud-Ouest de la Saskatchewan;
- Nord de l'Alberta;
- Sud de l'Alberta;
- Peace River.

Ces zones sont illustrées à la figure 76. Dans ce contexte élargi, ces 43 postes de livraison des grains comportent actuellement :<sup>153</sup>

- 31 postes avec au moins un silo de forte capacité;
- 18 postes avec au moins un silo classique;

---

<sup>149</sup> Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir défalqué les coûts logistiques du prix de vente des grains.

<sup>150</sup> Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo terminal agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

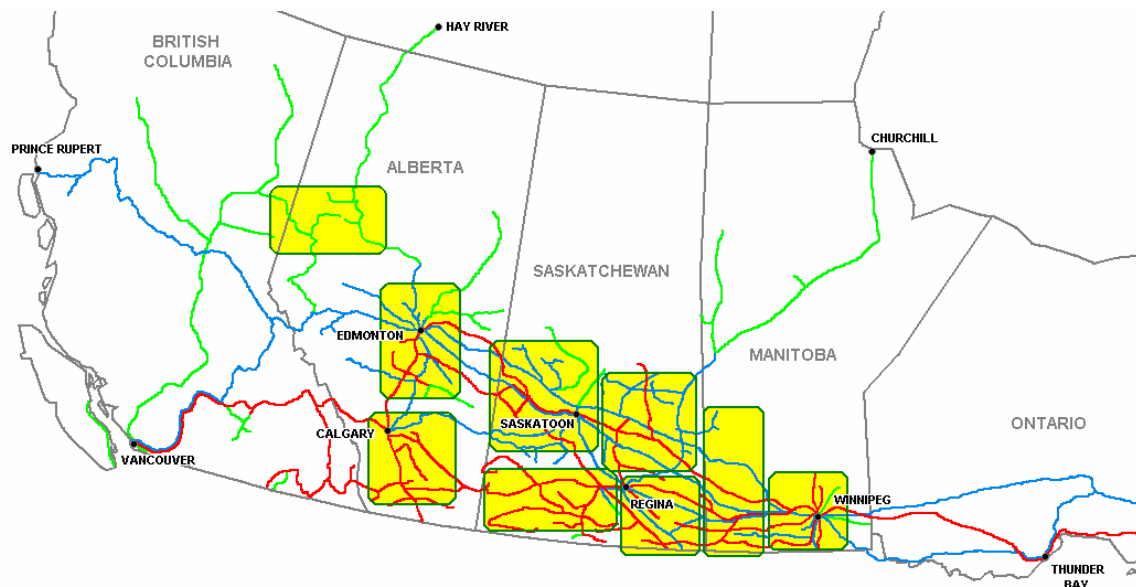
<sup>151</sup> Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : blé CWRS n° 1; blé dur CWA n° 1; canola Canada n° 1; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur)

<sup>152</sup> Compte tenu des pressions concurrentielles, bon nombre des intervenants du SMTG recourent à une certaine forme d'incitatif financier pour attirer des volumes de grains vers leurs installations (c.-à-d. les silos de collecte) ou leurs réseaux (c.-à-d. les chemins de fer). Bon nombre de ces incitatifs sont de nature commerciale hautement confidentielle. Pour protéger ces renseignements, les estimations du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs sont établies à un niveau de regroupement plus élevé que le poste de livraison des grains.

<sup>153</sup> Au cours du PSG, des changements dans l'infrastructure des silos et des chemins de fer ont altéré l'éventail des postes originaux. Au départ, cet éventail incluait 30 postes avec un ou plusieurs silos de grain de haut débit; 27 postes avec un ou plusieurs silos de grain conventionnels; 19 postes qui étaient desservis localement par le réseau des embranchements ferroviaires; et 10 postes qui étaient directement desservis par des transporteurs ferroviaires d'intérêt régional et local.

- 12 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires;
- 5 postes directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Figure 76 : Secteurs d'échantillonnage



### Éléments du calcul

La méthode employée par le Surveillant pour calculer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs a été conçue à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants du SMTG. Bien qu'un certain nombre de suggestions aient été avancées et que bon nombre d'entre elles aient été suivies d'effets, il s'est avéré impossible en définitive d'opter à l'unanimité pour une méthode particulière. La méthode adoptée par le Surveillant pour calculer les valeurs qui suivent a été approuvée pour être utilisée dans le cadre du PSG durant l'été 2002.<sup>154</sup>

Il est important se rappeler que le barème des coûts de chaque producteur est différent. De ce fait, on ne doit pas s'attendre à ce qu'une méthode générale de calcul permette de déterminer avec précision le seuil d'exportation et le revenu net propre à chaque producteur. La méthode employée ici vise à décrire la situation propre à chacune des neuf zones géographiques. Il faut donc faire preuve de circonspection dans toute comparaison entre les valeurs générales présentées et celles qui sont attribuables aux divers producteurs au sein de chacune de ces zones.

On a prêté une attention toute particulière aux activités de marchandage distinctes liées aux produits de la CCB et aux produits hors CCB, qui obligent à utiliser des méthodes distinctes pour calculer le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs. Les différences entre ces deux méthodes sont décrites dans le tableau ci-joint. Le lecteur a tout intérêt à s'imprégner de ce document avant d'essayer de tirer des conclusions des données figurant dans l'analyse qui suit.

<sup>154</sup> La méthode a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, et elle est présentée dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « Report on the development and formulation of a methodology for the calculation of Producers' net revenues Measures », mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant ([www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)).

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

ÉLÉMENT	PRODUITS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Prix du grain</b>	<p>Les prix du CWRS n° 1 (blé roux de printemps de l'Ouest du Canada) et du CWAD n° 1 (blé dur ambré de l'Ouest du Canada) sont les prix réels finaux en stock à Vancouver ou au Saint-Laurent, tels que rapportés par la CCB dans les tableaux statistiques qui accompagnent son rapport annuel.</p> <p>Puisque ces recettes excluent les coûts d'exploitation de la CCB et que le seuil d'exportation comprend une disposition distincte pour ces coûts, les coûts (nets) de la CCB sont rajoutés pour produire les prix moyens pondérés rajustés.</p>	<p>Le prix du canola Canada n° 1 est le prix au comptant moyen pondéré de Vancouver.<sup>1</sup> Les facteurs de pondération utilisés pour correspondre aux exportations mensuelles sont consignés par la Commission canadienne des grains (CCG).<sup>2</sup></p> <p>Le prix des pois jaunes canadiens est fondé sur le prix de clôture hebdomadaire moyen du courtier, voie ferrée de Vancouver, indiqué par Stat Publishing pour les mois d'octobre et de novembre.<sup>3</sup></p>
<b>Transport ferroviaire applicable pondéré</b>	<p>Pour chaque poste dans une zone géographique donnée, le producteur paie le montant le moins élevé du tarif marchandises par wagon simple à Vancouver<sup>4</sup>, ou du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF).<sup>5</sup> Le tarif marchandises applicable décrit est une moyenne pondérée pour la zone dans son ensemble, compte tenu de la proportion des livraisons effectuées à chacun des postes compris dans la zone.</p>	
<b>Rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill</b>	<p>Le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill a été offert au cours de la campagne agricole 2000 à 2001 comme mécanisme visant à répercuter sur les agriculteurs de l'aire de collecte de Churchill le rabais du fret correspondant au marché.</p>	
<b>Coûts de camionnage</b>	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée.<sup>6</sup></p>	<p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée.</p>
<b>Coûts des silos de collecte</b>	<p>Les détenteurs de permis de silo terminal sont tenus d'afficher les taux de silo terminal auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1<sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.</p>	
<b>Coûts de nettoyage des impuretés</b>	<p>Les détenteurs de permis de silo terminal sont tenus d'afficher les taux de silo terminal auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1<sup>er</sup> août de chaque campagne agricole.</p>	
<b>Coûts de pesée et d'inspection de la CCG</b>	<p>Les coûts d'inspection et de pesée de la CCG sont évalués de diverses façons selon la compagnie céréalière. Certaines compagnies ont intégré une disposition à cet égard dans leurs tarifs de silo terminal. D'autres déduisent ce montant directement de leurs bons au comptant.</p> <p>La déduction moyenne la tonne des bons au comptant utilisée ici a été rajustée pour éviter un chevauchement avec le tonnage déjà prévu au titre des tarifs de silo terminal, et une distorsion possible du seuil d'exportation.</p>	
<b>Coûts de la CCB</b>	<p>Les coûts (bruts) de la CCB représentent les coûts d'exploitation la tonne de chaque compte de mise en commun figurant dans le rapport annuel de la CCB, plus la valeur ventilée de ses économies globales de transport.<sup>7</sup></p>	

ÉLÉMENT	PRODUITS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
<b>Écart de prix</b>		<p>Pour le canola Canada n° 1, un écart est calculé entre le prix au comptant pondéré de Vancouver et le prix au comptant moyen pondéré de chacune des neuf zones.</p> <p>Pour les pois jaunes, un écart est calculé en se servant du prix de clôture moyen hebdomadaire du courtier, voie ferrée de Vancouver, et du prix de clôture moyen hebdomadaire du cultivateur pour les mois d'octobre et de novembre.</p> <p>Ces écarts de prix représentent effectivement les coûts intégrés la tonne de transport ferroviaire, d'ensilage, de stockage et de tout autre élément accessoire. Ces coûts englobent une grande partie du seuil d'exportation.</p>
<b>Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola</b>		<p>Toutes les livraisons de canola sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour 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.<sup>9</sup></p>
<b>Primes au camionnage</b>	<p>Les sociétés céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage.<sup>9</sup> Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne la tonne de toutes les primes payées pour le grade désigné de blé ou de blé dur à l'intérieur de la zone visée par le rapport.</p>	<p>Les sociétés céréalières utilisent leur seuil (l'écart entre leur encaisse et le prix à terme à échéance la plus proche) comme mécanisme pour attirer les livraisons des producteurs. Le rétrécissement du seuil, aboutissant à un rendement plus élevé pour les producteurs, est le signal qu'une compagnie a besoin d'un produit. Inversement, un seuil important indique l'absence de demande pour le produit. Toutefois, certaines compagnies offrent des primes au-dessus de leur seuil pour attirer des livraisons de quelques produits hors Commission. Ces primes, sous la forme de primes au camionnage, sont donc prises en compte dans le seuil d'exportation du PSG et sont présentées comme un avantage pour le producteur. Lorsque ces primes sont pondérées en fonction du tonnage applicable et prises en compte au niveau régional, on arrive à des sommes relativement peu élevées étant donné le nombre limité de compagnies qui utilisent ce mécanisme.</p>
<b>Économies de transport de la CCB</b>	<p>Les économies de transport de la CCB constituent un montant réparti la tonne représentant les rendements financiers totaux aux comptes de mise en commun à la suite de la soumission de la compagnie céréalière, aux rabais des silos terminaux et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.</p>	
<b>Autres déductions</b>	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>
<p>1) – La Bourse des marchandises de Winnipeg relève les prix au comptant de Vancouver et les prix au comptant de certains emplacements de silos de collecte chaque semaine.</p> <p>2) – En raison des dispositions de contrat à terme et de livraison différée, il est impossible de pondérer de façon exacte les données touchant le prix du canola. Des essais ont été effectués sur les données hebdomadaires de livraison des producteurs et les données d'exportation mensuelles. En consultation avec la Bourse des marchandises de Winnipeg, la pondération en fonction des exportations mensuelles a été jugée la méthode la plus adéquate.</p> <p>3) – Données présentées par Stat Publishing. Une période ponctuelle de deux mois au cours de l'automne, lorsque les prix de la nouvelle récolte sont relativement élevés, a été jugée une représentation adéquate des prix des producteurs, permettant ainsi d'éviter l'intégration d'un facteur de pondération.</p> <p>4) – Les tarifs marchandises par wagon simple employés correspondent à ceux trouvés parmi les tarifs affichés à la fin de chaque campagne agricole (31 juillet).</p> <p>5) – Les facteurs d'ajustement du fret (FAF) ont été établis au cours de la campagne agricole 1995 à 1996 pour prendre en compte un changement relatif à la mise en commun pour l'Est, depuis Thunder Bay jusqu'au Bas-Saint-Laurent, et l'avantage relatif à l'emplacement des expéditions coordonnées depuis les postes de livraison près de Churchill et les marchés aux États-Unis. Les FAF sont établis avant le début de chaque campagne agricole pour dénoter les changements touchant les possibilités de ventes, les tendances des cultures et les tarifs marchandises de la Voie maritime.</p> <p>6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Revenue net des producteurs Methodology », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (<a href="http://www.quorumcorp.net">www.quorumcorp.net</a>). La question des coûts de camionnage est analysée plus en détail à la section 5.5.</p> <p>7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport. Depuis la campagne agricole 2002 à 2003, les Rapports annuels de la CCB publient les recettes aux « prix de contrat ». Afin de fournir une série temporelle cohérente, la CCB fournit au Surveillant un rapport ajusté pour refléter les recettes et les coûts de Vancouver ou de St. Laurent « en magasin ».</p> <p>8) – Les prélèvements sont remboursables pour les producteurs du Manitoba et de l'Alberta. Le prélèvement antérieur de 0,5 % pour la Saskatchewan a augmenté à 0,75 % le 1<sup>er</sup> août 2002 et à 1,00 % le 1<sup>er</sup> août 2003. Le prélèvement de l'Alberta a aussi augmenté à 1,0 % le 1<sup>er</sup> août 2003.</p> <p>9) – 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 de camionnage » et elle sert généralement au calcul du seuil d'exportation.</p>		



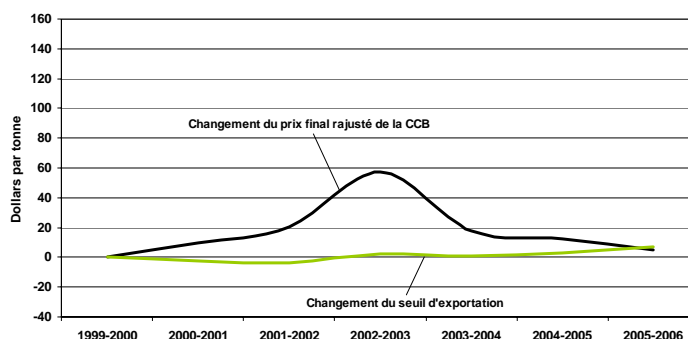
## 5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits de la CCB (blé et blé dur)

### 5.21 Blé CWRS n° 1

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

Les gains faits au cours de cette période ont commencé à s'éroder un an plus tard, lorsqu'une baisse marquée du prix du blé CWRS n° 1 s'est révélée largement responsable d'une réduction de 19,1 % du revenu net des producteurs, qui a baissé à 160,28 \$ la tonne. Si cette pression à la baisse s'est relâchée quelque peu au cours des deux campagnes suivantes, le prix du CWRS n° 1 a continué à diminuer. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le prix moyen était tombé de 12,81 \$ de plus la tonne. Compte tenu d'une augmentation du seuil d'exportation de 6,30 \$ la tonne, le revenu net des producteurs a été réduit d'un autre 19,11 \$ la tonne à 141,17 \$ la tonne.

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



Ceci a marqué la première fois que le revenu net des producteurs est tombé à un niveau inférieur aux 143,25 \$ la tonne, là où il était au début du PSG. En dépit de l'ampleur des réductions récentes dans le prix du blé CWRS n° 1, la moyenne pour la campagne agricole 2005 à 2006 est restée à 5,15 \$ la tonne au-dessus de la valeur de référence de sept ans plus tôt. Malgré cela, une augmentation de 7,23 \$ la tonne, ou 13,2 %, du seuil d'exportation pendant la même période a plus que compensé l'amélioration nette des prix. Il convient de souligner que cette augmentation du seuil d'exportation des producteurs a également été tempérée par des primes au camionnage et des économies de la CCB plus élevées. Quand même, ces avantages ont été considérablement moindres au cours des deux dernières campagnes, laissant à découvert une portion plus importante des coûts directs accrus contre lesquels ils avaient été un rempart depuis le début du PSG. Ces changements sont résumés ci-dessous.

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

	1999 à 2000	2001 à 2002	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2005 à 2006/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART en %
Prix final de la CCB	192,43 \$	217,02 \$	250,20 \$	211,14 \$	205,10 \$	195,14 \$	2,71 \$	1,4 % ▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	5,40 \$	1,14 \$	5,02 \$	4,65 \$	5,01 \$	7,84 \$	2,44 \$	45,2 % ▲
Prix final de la CCB rajusté	197,83 \$	218,16 \$	255,22 \$	215,79 \$	210,11 \$	202,98 \$	5,15 \$	2,6 % ▲
Coûts directs	56,90 \$	56,97 \$	63,81 \$	62,90 \$	62,94 \$	67,69 \$	10,79 \$	19,0 % ▲
Moins : Primes au camionnage	-2,32 \$	-3,62 \$	-3,96 \$	-4,25 \$	-3,68 \$	-4,56 \$	-2,24 \$	96,6 % ▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-2,47 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,32 \$	s.o. ▲
Seuil d'exportation	54,58 \$	50,88 \$	57,15 \$	55,51 \$	57,77 \$	61,81 \$	7,23 \$	13,2 % ▲
Revenu net des producteurs	143,25 \$	167,28 \$	198,07 \$	160,28 \$	152,34 \$	141,17 \$	-2,08 \$	-1,5 % ▼

### Prix final réalisé

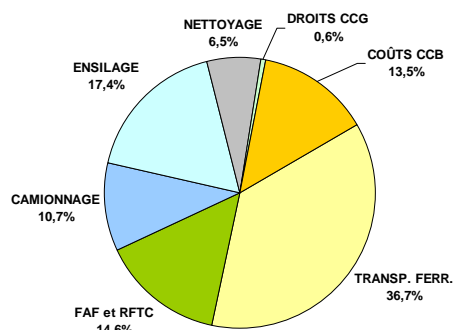
Comme nous l'avons déjà mentionné, le mouvement à la hausse des prix a été la principale raison de l'amélioration du revenu net visible des producteurs pour le blé CWRS n° 1 pendant une grande partie du PSG. À partir d'une valeur initiale de 192,43 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à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

Depuis, le prix final réalisé pour le blé CWRS n° 1 (13,5 % de protéines) a dégringolé de 22,0 %, chutant d'abord à 211,14 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2003 à 2004, puis à 205,10 \$ la tonne un an plus tard, et finalement à 195,14 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006. Une bonne partie de cette érosion des prix a été causée par l'action combinée d'une production mondiale de blé plus élevée, d'une concurrence continue à l'exportation, d'une demande mondiale plus faible et d'un dollar canadien plus fort.

### Seuil d'exportation

Si le seuil d'exportation a augmenté depuis le début du PSG, les quatre dernières campagnes agricoles ont produit les changements les plus importants. En fait, jusqu'à la fin de la campagne agricole 2001 à 2002, le seuil d'exportation pour le blé CWRS n° 1, a diminué de 6,8 % à 50,88 \$ la tonne, par rapport à sa valeur de référence de 54,58 \$ la tonne. Depuis lors, le seuil d'exportation a augmenté de 10,93 \$ la tonne, ou 21,5 %. À 61,81 \$ la tonne, le seuil d'exportation de la campagne agricole 2005 à 2006 est la plus haute valeur atteinte depuis le début du PSG.

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



Dans la prise en considération des forces qui ont mené à ce résultat, il est important de reconnaître que le seuil d'exportation comporte deux composantes structurelles distinctes. La première est constituée des coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché. Ces coûts incluent le transport ferroviaire, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage, la pesée et l'inspection par le CCG, ainsi que les coûts de fonctionnement connexes de la CCB. Le second volet inclut la totalité des avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces dépenses. Ces avantages incluent typiquement toute prime au camionnage versée aux producteurs par les sociétés céréalières, ainsi que toute économie de transport transmise par la CCB par l'entremise de ses comptes de livraison en commun.<sup>155</sup> En outre, c'est l'augmentation de ces derniers éléments qui a effectivement contenu la hausse des coûts directs et une augmentation potentiellement plus importante du seuil d'exportation lui-même.

Au cours des sept dernières campagnes agricoles, le volet coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 19,0 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 67,69 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. L'élément de coût le plus considérable est le transport ferroviaire applicable, qui inclut non seulement les frais par wagon pour une expédition moyenne par chemin de fer, mais également le facteur d'ajustement du fret (FAF) de la CCB ainsi que le rabais au Churchill (RTFC). Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, le transport ferroviaire applicable pondéré moyen pour le blé CWRS n° 1 dans l'Ouest du Canada s'était élevé à 31,87 \$ la tonne ce qui représentait 56,0 % des coûts directs totaux. Même si la moyenne la tonne a grimpé à 34,72 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décliné très légèrement à 51,3 %.

<sup>155</sup> Ces économies, qui se composent des économies réalisées grâce aux soumissions acceptées dans le cadre du processus d'appels d'offres, des rabais sur le transport ferroviaire et les frais de manutention dans les silos terminaux, et des sanctions financières en cas de mauvais rendement, sont versées aux producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB.

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

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts pour un trajet de 40 milles ont augmenté de 21,9 % au cours des sept dernières années, passant de 5,94 \$ la tonne au début du PSG à 7,24 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. Bien que des surcharges de carburant aient été utilisées temporairement dans les campagnes agricoles 2000 à 2001 et 2001 à 2002, une hausse importante du prix du carburant a conduit à des augmentations fortes de tarif dans chacune des deux dernières campagnes agricoles. Malgré l'ampleur du gain d'ensemble, le pourcentage des coûts directs globaux associé au camionnage a seulement augmenté marginalement, de 10,4 % à 10,7 %.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts atteignaient en moyenne 9,75 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et correspondaient à 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé CWRS n° 1. Des droits accrus au cours des six années qui ont suivi ont effectivement augmenté le coût de l'ensilage de 20,6 % à une moyenne de 11,76 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, poussant sa part des coûts directs totaux à une proportion très légèrement supérieure de 17,4 %. Les tarifs affichés sont les tarifs maximaux que les sociétés céréalières peuvent imposer aux producteurs pour les services à leurs installations. Si les sociétés céréalières peuvent facturer moins, les données sur les bons au comptant suggèrent que tel est rarement le cas.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage aux silos atteignaient en moyenne 3,56 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et à 6,3 % des coûts directs totaux. Si ces coûts ont augmenté de 24,4 % au cours des sept dernières campagnes agricoles, à une moyenne de 4,43 \$ la tonne pour la campagne agricole 2005 à 2006, leur contribution aux coûts directs totaux demeure essentiellement inchangée à 6,5 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés représentent le maximum que les sociétés céréalières peuvent facturer. Les données sur les bons au comptant indiquent que ces tarifs sont typiquement la norme.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des sept dernières campagnes agricoles. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,6 % des coûts directs totaux.<sup>156</sup>
- Coûts bruts de la CCB : Ces coûts reflètent effectivement les coûts de fonctionnement la tonne de la CCB, lesquels sont en dernière analyse défrayés par les producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB. Étant donné la nature de ces coûts, ceux-ci peuvent varier de façon substantielle d'une année à l'autre. Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, les coûts bruts de la CCB ont atteint en moyenne 5,40 \$ la tonne et ont constitué 9,5 % des coûts directs totaux pour le blé CWRS n° 1. Au moment de la campagne agricole 2005 à 2006, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 9,16 \$ la tonne et représentaient 13,5 % des coûts directs totaux.

En vertu du PSG, les coûts directs susmentionnés sont typiquement compensés par deux avantages financiers consentis aux producteurs. Ces avantages prennent la forme de primes au camionnage pouvant avoir été reçues directement des compagnies céréalières, ainsi que d'économies de transport reçues indirectement de la CCB.<sup>157</sup> Dans le cas des primes au camionnage, il s'agit d'une pratique de longue date utilisée par les compagnies céréalières pour attirer le grain à leurs installations. Les données suggèrent toutefois que la concurrence entre les sociétés céréalières a généralement poussé ces primes à la hausse.

---

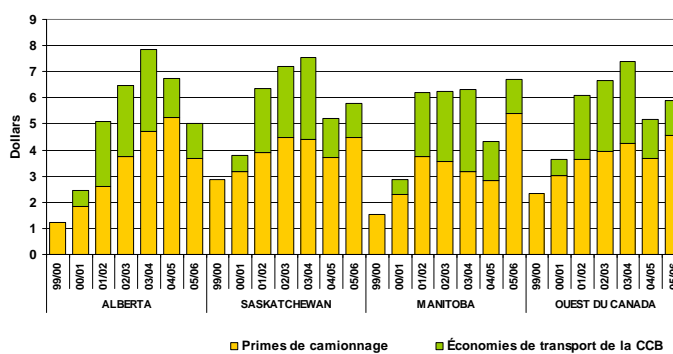
<sup>156</sup> Les coûts de pesée et d'inspection du CCG indiqués ici ont été rajustés pour éviter les dédoublements avec la portion de tels coûts évaluée par les sociétés céréalières par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

<sup>157</sup> Un certain nombre d'autres méthodes sont utilisées par les sociétés céréalières pour attirer le grain à leurs installations plutôt qu'à celles de leurs concurrents – les sociétés céréalières appellent ces méthodes leur boîte à outils. En plus des primes au camionnage, des promotions sur la qualité, des rabais sur les fournitures agricoles, des conditions de crédit avantageuses ou même de l'absorption des coûts de camionnage sont également utilisés. Ces avantages, qui sont transmis aux producteurs ne font pas l'objet d'un suivi rigoureux au moyen des processus comptables des sociétés céréalières. Le volet avantages aux producteurs du seuil d'exportation ne tente pas de quantifier ces avantages. De l'aveu même des sociétés céréalières, un suivi précis de ces avantages à la grandeur du système ne serait pas faisable. Les données liées à ces méthodes d'attrait du grain comporteraient un degré élevé de subjectivité et ne sont donc pas incluses dans les calculs.

Malgré une réduction dans la campagne agricole 2004 à 2005, les primes au camionnage versées par les sociétés céréalères pour les livraisons de blé CWRS n° 1 dans les neuf zones d'échantillonnage ont pratiquement doublé, en passant d'une valeur moyenne de 2,32 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000, à 4,56 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. Proportionnellement, ces primes ont compensé une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 4,1 % au cours de la campagne 1999 à 2000 comparativement à 6,7 % au cours de la campagne agricole 2005 à 2006.

Les économies de transport enregistrées par la CCB découlent directement de la mise en œuvre de son programme d'appels d'offres au cours de la campagne agricole 2000 à 2001. Au cours de cette dernière campagne, ces économies ont initialement atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a compensé les coûts directs liés au blé CWRS n° 1 de 1,1 % de plus. Au moment de la campagne agricole 2003 à 2004, ces économies avaient plus que quintuplé, à une moyenne de 3,14 \$ la tonne et 5,0 % des coûts directs totaux. Toutefois, les données recueillies au cours des deux campagnes agricoles suivantes ont indiqué une forte réduction de ces économies. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, les économies ont baissé à 1,32 \$ la tonne, ce qui a réduit à 2,0 % la valeur de compensation des coûts directs.

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



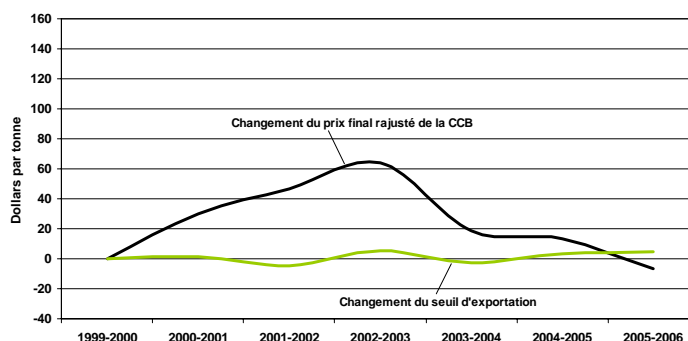
Ces facteurs ont fait en sorte que l'avantage financier que les producteurs ont tiré de la campagne agricole 2005 à 2006 s'est élevé à une moyenne de 5,88 \$ la tonne, soit 13,7 % de plus que les 5,17 \$ la tonne enregistrés l'année précédente, mais bien au-dessous de la valeur moyenne de 7,39 \$ la tonne relevée deux ans plus tôt. De plus, la valeur de compensation de ces avantages financiers a également augmenté, à 8,7 % des coûts directs totaux comparativement à 8,2 % l'année précédente.

### 5.22 Blé dur CWA n° 1

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

Mais lorsque les prix ont commencé à chuter, le revenu net des producteurs a commencé à chuter également. Au cours de la campagne agricole 2003 à 2004, le revenu net des producteurs pour le blé dur CWA n° 1 a baissé à 181,80 \$ la tonne, largement en réponse à l'effondrement des prix mondiaux. On peut dire essentiellement la même chose des deux campagnes agricoles suivantes. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, la baisse des prix avait en grande partie réduite le revenu net des producteurs à 148,94 \$ la tonne, la valeur la plus basse observée dans le cadre du PSG. Les changements ayant contribué à cette valeur de 11,54 \$ la tonne, soit une réduction de 7,2 %, sont résumés ci-dessous.

**Figure 80 : Changement dans les composants du revenu net des producteurs – blé dur CWA n° 1**



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

	1999 à 2000	2001 à 2002	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2005 à 2006/ 1999 à 2000		
							ÉCART en \$	ÉCART en %	
Prix final de la CCB	206,79 \$	257,12 \$	266,88 \$	229,20 \$	220,37 \$	199,35 \$	-7,44 \$	-3,4 %	▼
Plus : Coûts (nets) de la CCB	21,32 \$	17,35 \$	25,13 \$	17,32 \$	21,30 \$	22,20 \$	0,88 \$	4,1 %	▲
Prix final de la CCB rajusté	228,11 \$	274,47 \$	292,01 \$	246,52 \$	241,67 \$	221,55 \$	-6,56 \$	-2,9 %	▼
Coûts directs	70,77 \$	69,65 \$	79,48 \$	72,54 \$	76,46 \$	78,69 \$	7,92 \$	11,2 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-3,14 \$	-4,13 \$	-3,73 \$	-4,68 \$	-4,24 \$	-4,76 \$	-1,62 \$	51,6 %	▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-2,47 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,32 \$	s.o.	▲
Seuil d'exportation	67,63 \$	63,05 \$	73,05 \$	64,72 \$	70,73 \$	72,61 \$	4,98 \$	7,4 %	▲
Revenu net des producteurs	160,48 \$	211,42 \$	218,96 \$	181,80 \$	170,94 \$	148,94 \$	-11,54 \$	-7,2 %	▼

### Prix final réalisé

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

Pour la campagne 2003 à 2004, cependant, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 a dégringolé de 14,1 % à 229,20 \$ la tonne. Un facteur important de cette baisse a été la récolte exceptionnelle en Afrique du Nord, qui a traditionnellement constitué la plus importante région importatrice de blé dur au monde. Les stocks canadiens abondants ont également aidé à contribuer à une surabondance mondiale de blé dur. Avec beaucoup de ces facteurs à l'œuvre dans les campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, les prix ont continué à s'affaiblir. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 est tombé à son plus bas niveau dans le cadre du PSG, soit 199,35 \$ la tonne.

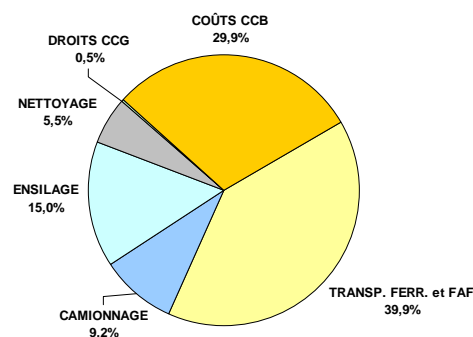
### Seuil d'exportation

Comme dans le cas du blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation pour le blé dur CWA n° 1 s'est également révélé relativement stable. En fait, le seuil d'exportation de la campagne agricole 2005 à 2006, à 72,61 \$ la tonne, s'est révélé être à seulement 7,4 % au-dessus des 67,63 \$ la tonne enregistrés pour la première année du PSG.

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

Depuis leur ascension à 79,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, les coûts directs liés au blé dur CWA n° 1 ont légèrement diminué. Pour la campagne agricole 2005 à 2006, ces coûts se sont

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



élevés à une moyenne de 78,69 \$ la tonne. Et si la composante FAF n'a pas été aussi importante que pour le blé CWRS n° 1, le transport ferroviaire a également constitué le plus important élément dans la composition de ces coûts, s'élevant à 39,9 % du total.<sup>158</sup> Pour la campagne agricole 2005 à 2006, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur CWA n° 1 ont totalisé 31,43 \$ la tonne, seulement 4,5 % de plus que les 30,07 \$ la tonne sept ans auparavant. En outre, étant donné la nature comparativement modeste du gain lui-même, sa contribution aux coûts directs totaux était en fait tombée par rapport aux 42,5 % que le transport avait représenté au cours de la première année du PSG.

Les coûts bruts de la CCB ont également augmenté au cours des sept dernières campagnes : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 23,52 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006. En dépit des variations annuelles, la part de cet élément dans les coûts directs totaux est restée largement inchangée, étant passée de 30,1 % à 29,9 %.

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

- Coûts de camionnage : Les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles ont augmenté à 7,24 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont de 21,9 % supérieurs aux coûts de camionnage commercial pour la campagne 1999 à 2000. Proportionnellement, ils ont représenté 9,2 % des coûts directs totaux au cours de la campagne 2005 à 2006 par rapport à 8,4 % sept ans auparavant.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts atteignaient une moyenne de 9,44 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000, et ont inclus 13,3 % des coûts directs totaux. Des augmentations des tarifs ont poussé le coût d'ensilage à la hausse à 24,7 %, pour une moyenne de 11,77 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006. Cette augmentation a été un facteur clé de la hausse des coûts directs totaux observée au cours des cinq dernières campagnes, et a fait passer la contribution des coûts d'ensilage à 15,0 % du total.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est situé en moyenne à 3,62 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000, et a constitué 5,1 % des coûts directs totaux. Ces coûts ont augmenté de 20,2 % à une moyenne de 4,35 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006, et la contribution des coûts de nettoyage aux coûts directs totaux a augmenté à 5,5 %.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des six dernières campagnes. Proportionnellement, ils constituent seulement 0,5 % des coûts directs totaux.

Comme pour le blé, les primes au camionnage payées par les sociétés céréalieres pour les livraisons de blé dur CWA n° 1 ont également augmenté entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2003 à 2004, augmentant de 49,0 % pour une moyenne de 3,14 \$ la tonne à 4,68 \$ la tonne. De la même manière, bien qu'elles aient diminué quelque peu dans la campagne agricole 2004 à 2005 par suite des changements dans les conditions prévalant sur le marché, elles ont remonté à un record de 4,76 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006. À 6,0 %, la compensation fournie dans la campagne agricole 2005 à 2006 s'est révélée seulement marginalement supérieure aux 4,4 % fournis pendant la première année du PSG. Il convient de noter qu'en raison en grande partie des volumes beaucoup plus bas de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes versées aux producteurs dans cette province ont été insignifiantes.<sup>159</sup>

Les économies de transport de la CCB sont également applicables au transport du blé dur CWA n° 1 et sont en fait identiques aux économies déjà présentées pour le blé CWRS n° 1. Au cours de la campagne 2000 à 2001,

---

<sup>158</sup> Pour le blé dur CWA n° 1, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables – 1,4 % au cours de la campagne 1999 à 2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur CWA n° 1 a diminué de façon continue. S'il n'est pas considérable en termes absolus, le FAF moyen a baissé de 0,41 \$ la tonne en 1999 à 2000 à un crédit de 0,16 \$ au cours de la campagne 2002 à 2003, des valeurs négatives ayant été enregistrées pour nombre des points d'expédition du sud du Manitoba et du sud-est de la Saskatchewan. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF a réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

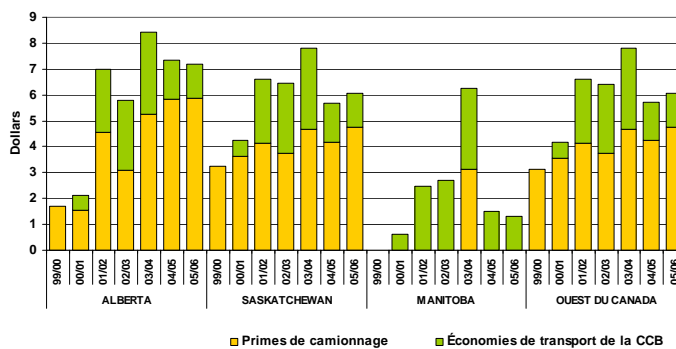
<sup>159</sup> La prime au camionnage moyenne de 3,11 \$ la tonne versée aux producteurs du Manitoba au cours de la campagne 2003 à 2004 provenait des livraisons à seulement une station dans la sud-ouest de la province. Il s'agit du seul cas, depuis le début du PSG, où une station d'échantillonnage au Manitoba signalait avoir accepté des livraisons de blé dur.



ces économies ont atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a aidé à réduire les coûts directs totaux de 0,8 %. À la fin de la campagne 2003 à 2004, ces économies étaient passées à une moyenne de 3,14 \$ la tonne. Et bien que leur baisse ultérieure à 1,32 \$ la tonne au cours des deux années suivantes ait constitué une réduction de 58,0 % par rapport à cette valeur, elle s'est pourtant avérée égale à plus de deux fois ce qu'elle avait été dans la première année du programme d'appels d'offres de la CCB, et a été responsable pour une compensation des coûts directs globaux de 1,7 %.

Sur une base combinée, ces avantages aux producteurs ont augmenté de façon constante d'un total de 3,14 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000 à un record de 7,82 \$ la tonne au cours de la campagne 2003 à 2004. Même en considérant leur baisse récente à 6,08 \$ la tonne dans la campagne agricole 2005 à 2006, ces avantages financiers ont presque doublé au cours des sept dernières campagnes. De plus, en tant que compensation de 7,7 % des coûts directs totaux, ils ont aidé à contenir l'escalade du seuil d'exportation à seulement 7,4 % au cours de la même période.

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

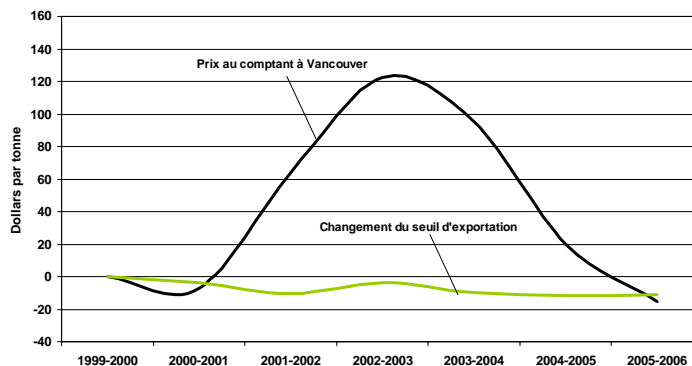


### 5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois)

#### 5.31 Canola Canada n° 1

Comme c'était le cas pour les grains de la CCB, le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de canola Canada n° 1 a augmenté assez régulièrement au cours des quatre premières années du PSG, passant de 239,10 \$ la tonne pour la campagne agricole 1999 à 2000 à 365,39 \$ la tonne pour la campagne 2002 à 2003. Au cours des trois années qui ont suivi, cependant, ces gains ont tous été perdus. En outre, à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le revenu net des producteurs a baissé à 234,87 \$ la tonne, soit la valeur la plus basse enregistrée dans le cadre du PSG.

Figure 83 : Variation des composantes du revenu net – canola Canada n° 1



Ceci a représenté une réduction nette de 4,23 \$ la tonne, soit 1,8 % pour les sept dernières campagnes agricoles. Cette détérioration a été largement causée par une réduction nette de 15,23 \$ la tonne du prix au comptant de Vancouver pour le canola Canada n° 1. En fait, sans les effets positifs d'une réduction de 11,00 \$ la tonne du seuil d'exportation, l'impact de la baisse des prix aurait été plus sévère. On trouvera ci-après un résumé de la portée des changements dans ces composants individuels.



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

	1999 à 2000	2001 à 2002	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2005 à 2006/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART en %
Prix au comptant à Vancouver	291,61 \$	355,67 \$	414,36 \$	387,11 \$	311,19 \$	276,38 \$	-15,23 \$	-5,2 % ▼
Coûts directs	54,99 \$	42,85 \$	49,08 \$	42,79 \$	41,31 \$	41,94 \$	-13,05 \$	-23,7 % ▼
Moins : Primes au camionnage	-2,48 \$	-0,84 \$	-0,11 \$	-0,28 \$	-0,34 \$	-0,43 \$	2,05 \$	-82,7 % ▼
Seuil d'exportation	52,51 \$	42,01 \$	48,97 \$	42,51 \$	40,97 \$	41,51 \$	-11,00 \$	-20,9 % ▼
Revenu net des producteurs	239,10 \$	313,66 \$	365,39 \$	344,60 \$	270,22 \$	234,87 \$	-4,23 \$	-1,8 % ▼

Prix au comptant à Vancouver

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

L'augmentation des approvisionnements internationaux a entraîné une diminution du prix du canola Canada n° 1 durant la campagne agricole 2003 à 2004, le prix au comptant à Vancouver ayant chuté 387,11 \$ la tonne. La production canadienne de canola au cours de la campagne agricole en cause, qui est passée de seulement 4,1 millions de tonnes par année un an auparavant, soit le niveau le plus bas depuis 10 ans, à 6,6 millions de tonnes, illustre parfaitement l'amélioration générale de l'approvisionnement. Bien que les mêmes facteurs aient également été à l'œuvre au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, la pression à la baisse sur les prix s'est révélée beaucoup plus importante. Une production record de fèves soja en Amérique du Sud, ainsi qu'une augmentation substantielle de la production américaine, ont été les principaux responsables de cette situation. La production de canola Canada, qui a augmenté à 7,7 millions de tonnes dans la campagne agricole 2004 à 2005, et à une valeur record de 9,6 millions de tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006, s'est ajoutée à un marché mondial déjà engorgé. De ce fait, les prix mondiaux ont dégringolé encore plus. Le renforcement du dollar canadien jouant également un rôle, le prix moyen au comptant à Vancouver a clôturé la campagne agricole 2005 à 2006 à 276,38 \$ la tonne, ou 5,2 % au-dessous de la valeur moyenne de référence de 291,61 \$ la tonne dans l'année de base du PSG.

Seuil d'exportation

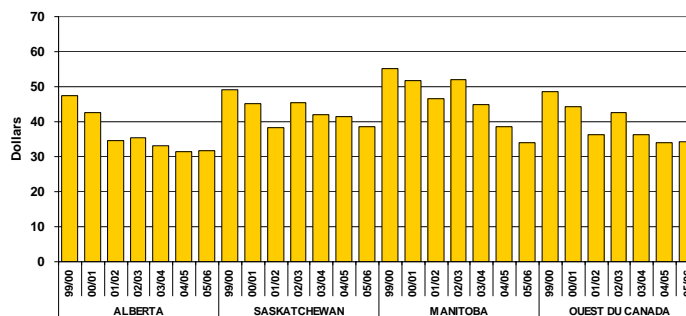
Le seuil d'exportation relatif au canola Canada n° 1 a diminué de 20,9 % au cours des sept dernières années, chutant d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 41,51 \$ la tonne pour la campagne 2005 à 2006. Bien que le seuil d'exportation ait augmenté de 1,3 % dans la campagne agricole 2005 à 2006, ce résultat était contraire au mouvement à la baisse relevé depuis le début du PSG.<sup>160</sup>

Les composantes structurelles de base du seuil d'exportation dans le cas des produits hors CCB sont les mêmes que celles du seuil d'exportation des grains de la CCB : les coûts directs engagés pour livrer le grain au marché et les avantages financiers qui servent à les annuler. Il est toutefois impossible d'examiner directement plus de 80 % des coûts directs liés aux produits hors CCB. On calcule au lieu un différentiel – ou écart – de prix entre le prix au comptant à Vancouver et le prix de réalisation des producteurs au silo ou à l'usine de transformation. L'écart inclut en réalité les frais de transport, de manutention, de nettoyage, de stockage, de pesage et d'inspection, de même qu'un coût de renonciation ou une prime de risque.

<sup>160</sup> Le seuil d'exportation pour le canola Canada n° 1 a aussi augmenté dans la campagne agricole 2002 à 2003 à 48,97 \$ la tonne, avant de retomber à 42,51 \$ la tonne un an plus tard.

À la différence des tendances observées dans le cas du blé et du blé dur, les coûts directs liés au canola Canada n° 1 ont chuté de 23,7 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2005 à 2006, passant d'une valeur moyenne de 54,99 \$ la tonne à 41,94 \$ la tonne.<sup>161</sup> La diminution provenait en grande partie d'une réduction de 29,6 % de l'écart de prix.<sup>162</sup> À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, l'écart de prix était passé d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 34,20 \$ la tonne, la part des coûts directs ayant diminué de 88,2 % à 81,5 %. La diminution de l'écart de prix signalait effectivement que le produit était en demande et que les acheteurs étaient prêts à céder une plus grande partie du prix à Vancouver aux producteurs afin d'obtenir des approvisionnements adéquats.

Figure 84 : Canola Canada n° 1 – écart de prix (dollars par tonne)

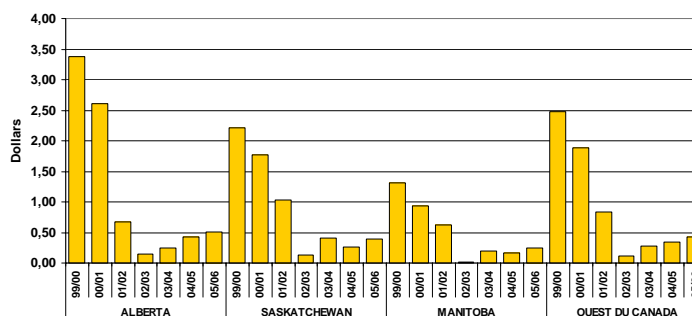


Malgré qu'on aurait pu s'attendre que le surapprovisionnement mondial décrit précédemment produise un élargissement de l'écart de prix, une demande uniforme et forte de la part des exportateurs et des broyeurs nationaux, largement pour satisfaire à la demande pour une augmentation de la production de biodiésel, a produit une réponse apparemment contradictoire. Bien que le niveau hebdomadaire moyen des stocks de canola ait augmenté de 46,9 % pour la campagne agricole 2005 à 2006, à une moyenne de 371 200 tonnes par rapport à 252 700 tonnes un an auparavant, les expéditions ont été soutenues par la hausse de la demande. Les sociétés céréalères et les usines de trituration ont donc réduit le seuil d'exportation pour inciter les producteurs à livrer le canola à leurs installations.

Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola est le coût du camionnage depuis la ferme jusqu'à un silo ou à une entreprise de transformation. Comme dans la détermination du revenu net des producteurs pour les grains de la CCB, on estime que ces coûts ont grimpé de 10,7 % pour la campagne 2005 à 2006, s'élevant à une moyenne de 7,24 \$ la tonne comparativement à 5,94 \$ la tonne au début du PSG. En raison du rétrécissement de l'écart de prix au cours des six dernières années, les coûts de camionnage pour la campagne 2005 à 2006 ont représenté une proportion considérablement plus importante des coûts directs totaux, soit 17,3 % par rapport à 10,8 % pour la campagne 1999 à 2000. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,2 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

Contrairement à ce qui se passe pour les grains de la CCB, les primes au camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de produits hors CCB. En fait, malgré les augmentations nominales des campagnes agricoles récentes, les primes au camionnage ont été essentiellement éliminées. Les primes que les sociétés céréalères ont déclaré avoir payées pour les livraisons de canola Canada n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont chuté de 82,7 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2005 à 2006, passant d'une valeur moyenne de 2,48 \$ la tonne à seulement 0,43 \$ la tonne.

Figure 85 : Canola Canada n° 1 – avantages pour les producteurs (dollars par tonne)



<sup>161</sup> La campagne agricole 2002 à 2003 a été la seule exception à cette tendance, lorsque les coûts directs ont augmenté de 14,5 % à une moyenne de 49,08 \$ la tonne, par rapport aux 42,85 \$ de l'année précédente.

<sup>162</sup> Dans le cas du canola Canada n° 1, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant à Vancouver et le prix au comptant pertinent dans chacune des neuf zones géographiques d'échantillonnage.

De même, leur valeur réelle pour compenser les coûts directs a aussi baissé, en diminuant de 4,5 % des coûts directs dans la première année du PSG à 1,0 % seulement dans la campagne agricole de 2005 à 2006.

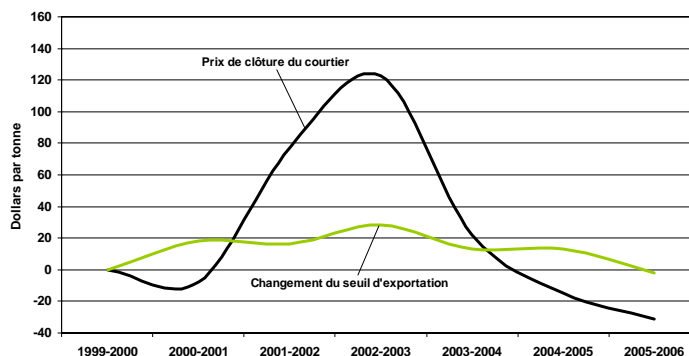
Il vaut également la peine de noter que la diminution des primes au camionnage a coïncidé avec celle de l'écart de prix. Cela est compatible avec les commentaires reçus des sociétés céréalières selon lesquels celles-ci préfèrent utiliser l'écart entre le prix au comptant et le cours à terme comme principal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

### 5.32 Gros pois jaunes

Le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de gros pois jaunes a encore diminué de 1,2 % au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, passant de 120,19 \$ la tonne un an plus tôt à 118,75 \$ la tonne. En outre, ceci a dénoté la valeur la plus basse atteinte jusqu'à présent dans le cadre du PSG, soit quelque 29,03 \$ la tonne au-dessous de 147,78 \$ la tonne qui avaient constitué la référence dans la campagne agricole 1999 à 2000.

Comme dans le cas des autres produits, une bonne partie de cette diminution est attribuable à une réduction marquée du prix des gros pois jaunes au cours des trois dernières campagnes agricoles. En fait, à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le prix des gros pois jaunes a baissé de 30,85 \$ la tonne, soit 15,2 %, au-dessous du prix de référence dans la première année du PSG. Une réduction de 1,82 \$ la tonne du seuil d'exportation a aidé à réduire l'impact découlant de cette réduction de prix. Les changements qui ont donné lieu à ces résultats sont résumés dans le tableau qui suit.

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



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

	1999 à 2000	2001 à 2002	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2005 à 2006 / 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART en %
Prix de clôture du courtier	202,54 \$	279,85 \$	325,14 \$	224,77 \$	188,17 \$	171,69 \$	-30,85 \$	-15,2 % ▼
Coûts directs	54,94 \$	71,61 \$	83,33 \$	67,86 \$	68,12 \$	53,07 \$	-1,87 \$	-3,4 % ▼
Moins : Primes au camionnage	-0,18 \$	-0,64 \$	-0,14 \$	-0,11 \$	-0,14 \$	-0,13 \$	0,05 \$	-27,8 % ▼
Seuil d'exportation	54,76 \$	70,97 \$	83,19 \$	67,75 \$	67,98 \$	52,94 \$	-1,82 \$	-3,3 % ▼
Revenu net des producteurs	147,78 \$	208,88 \$	241,95 \$	157,02 \$	120,19 \$	118,75 \$	-29,03 \$	-19,6 % ▼

#### Prix de clôture du courtier

Conformément aux tendances observées dans le cas du prix des autres produits, le prix des gros pois jaunes a diminué pour une troisième fois au cours de la campagne agricole 2005 à 2006, après avoir grimpé pendant quatre ans. Le prix aussi s'est avéré le principal déterminant du revenu net relatif à ce produit au cours des sept dernières années. En outre, bien que le prix des gros pois jaunes soit sensible aux influences plus

profondes du marché international, les approvisionnements canadiens continuent à exercer une influence importante sur le marché.<sup>163</sup>

En dépit d'une modeste diminution au cours de la campagne agricole 2000 à 2001, le prix annuel moyen des gros pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2002 à 2003, passant de 202,54 \$ la tonne à 325,14 \$ la tonne. Cela reflétait en grande partie les effets d'une réduction de l'approvisionnement à l'échelle internationale. Dans le cas de la campagne agricole 2003 à 2004, la production de pois secs dans l'Ouest du Canada a augmenté pour atteindre 2,1 millions de tonnes, soit un gain de 55 % par rapport au volume de 1,4 million de tonnes de la campagne agricole précédente. L'augmentation de l'approvisionnement a en réalité inversé la pression à la hausse qui s'était exercée sur le prix. Par la suite, le prix moyen des gros pois jaunes a chuté de 30,9 % à 224,77 \$ la tonne pendant la campagne 2003 à 2004. À peu près la même chose s'est produite au cours de la campagne 2004 à 2005, alors que la production a grimpé à un record de 3,3 millions de tonnes et que le prix a chuté d'un autre 16,3 % à 188,17 \$ la tonne. Bien que la production ait baissé à 3,1 millions de tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006, les prix ont continué à dégringoler, en baissant de 8,8 % de plus à une valeur basse record de 171,69 \$ la tonne.

### Seuil d'exportation

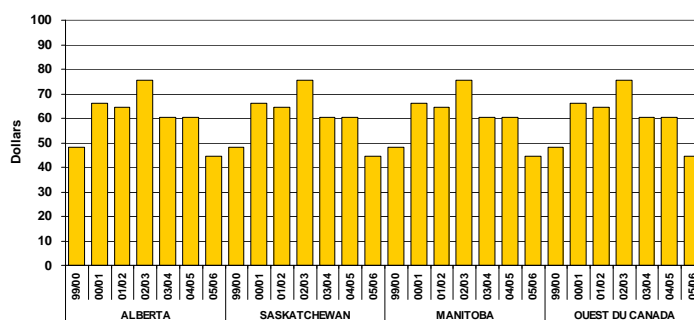
Comme pour le canola, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a affiché une baisse nette depuis le début du PSG. Mais cette réduction a été essentiellement un phénomène récent. En fait, le seuil d'exportation des gros pois jaunes avait effectivement atteint le niveau de 83,19 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, soit une augmentation de 51,9 % par rapport à sa valeur de 54,76 \$ la tonne quatre ans plus tôt. Par la suite, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a chuté de 36,4 % à 52,94 \$ la tonne à la fin de la campagne 2005 à 2006.

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

Au cours des quatre premières années du PSG, l'écart de prix a augmenté de 56,6 %, grimpant à 75,52 \$ la tonne, de 48,23 \$ la tonne qu'il était au cours de la campagne agricole 1999 à 2000. Ceci a été suivi par une réduction de 20,2 % dans les campagnes agricoles 2003 à 2004 et 2004 à 2005, à 60,30 \$ la tonne. Pour la campagne 2005 à 2006, l'écart a baissé de 26,1 %, pour s'établir à 44,56 \$ la tonne. Cette baisse a causé un écart de prix responsable pour 80,4 % des coûts directs totaux, soit le pourcentage le plus faible attribué à ce facteur dans le cadre du PSG.<sup>164</sup>

Le camionnage est la deuxième composante en importance des coûts directs relatifs aux gros pois jaunes. Tout comme ailleurs, on utilise une distance de transport moyenne de 40 milles pour estimer ces coûts et on juge que ceux-ci ont augmenté de 10,7 % à environ 7,24 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2005 à 2006. Sur une base comparative, cet élément a représenté 13,6 % par rapport au 10,8 % du total des coûts au début du PSG. Les 2,4 % restants provenaient d'un prélèvement effectué par la Pulse Growers Association au moment de la livraison.

Figure 87 : Gros pois jaunes – écart de prix (dollars par tonne)

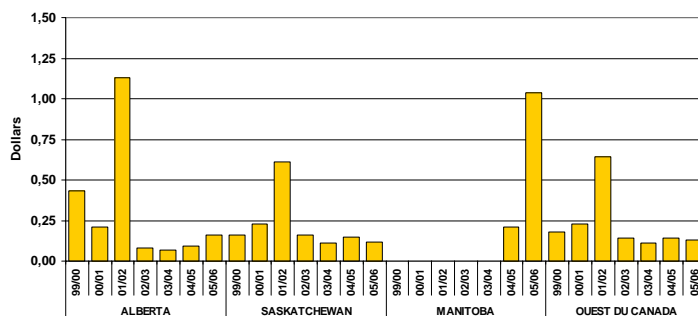


<sup>163</sup> Avant 2002, le Canada produisait plus de 25 % de la production mondiale de pois secs et 55 % du volume des exportations dans le monde. Voir le *bulletin bimensuel du 28 septembre 2001* d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Le Canada a dû renoncer périodiquement à son rôle de leader en raison de changements dans sa production annuelle.

<sup>164</sup> La valeur la plus basse enregistrée précédemment avait été établie dans la campagne agricole 1999 à 2000 lorsque l'écart de prix équivalait à 87,8 % des coûts directs totaux.

On utilise encore moins souvent les primes au camionnage pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'on ne le fait dans le cas du canola et les primes ont également connu une baisse générale depuis l'avènement du PSG. Du coût moyen de 0,18 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999 à 2000, ces primes se sont chiffrées à seulement 0,13 \$ la tonne au cours de la campagne 2005 à 2006. Au total, les primes ont permis de compenser seulement un peu plus de 0,2 % des coûts directs pour la dernière campagne agricole. Ici également la valeur des avantages aux producteurs comme compensation des coûts directs totaux a peu changé par rapport aux 0,3 % enregistrés sept ans plus tôt.

**Figure 88 : Gros pois jaunes – avantages pour les producteurs (dollars par tonne)**

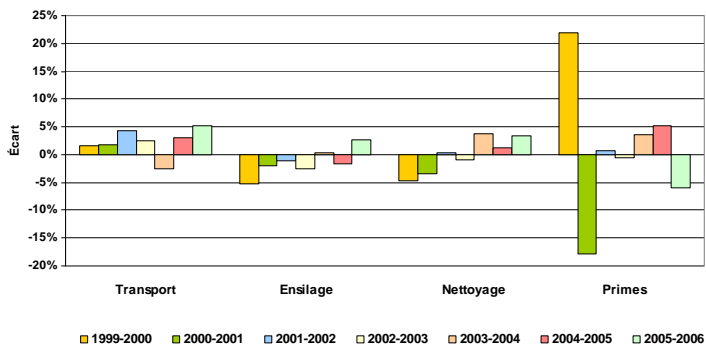


#### 5.4 Analyse des bons au comptant

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

La figure 89 illustre la variance observée dans le cadre de la comparaison des déductions et des primes indiquées sur les bons au comptant, et les moyennes établies dans le calcul du seuil d'exportation relatif au blé. Dans le cas de la campagne agricole 2005 à 2006, les variances observées dans le cas du transport, de l'ensilage, du nettoyage et des primes concurrentielles étaient minimales. De plus, bien qu'elle ait augmenté marginalement par rapport à la variance enregistrée l'année précédente, la variabilité des données relatives aux primes concurrentielles demeure nettement inférieure à celle observée au début du PSG et elle demeure dans des limites acceptables.

**Figure 89 : Variances des bons au comptant**



Dans le cadre du PSG, on utilise les taux tarifaires courants pour refléter les frais de transport, d'ensilage et de nettoyage. Les déductions de transport qu'on voit dans l'échantillon de bons au comptant relatif à la campagne agricole 2005 à 2006 étaient marginalement supérieures aux déductions reflétées par les moyennes pondérées utilisées pour les frais de transport applicables dans l'analyse. La variation se situait toutefois toujours dans des limites acceptables.<sup>165</sup>

Dans le cas de la campagne agricole 2005 à 2006, les frais d'ensilage mentionnés sur les bons au comptant étaient peu différents des moyennes tirées des tarifs applicables. De la même manière, les frais de nettoyage étaient très proches des moyennes tirées des tarifs applicables. Les taux tarifaires représentent en réalité le maximum que les sociétés céréalères peuvent demander pour ces services. Bien que les éléments probants

<sup>165</sup> L'échantillon de bons au comptant utilisé est fondé sur trois pour cent du nombre de bons effectivement émis et ne correspond pas nécessairement à trois pour cent du volume livré. Les frais de transport moyens présentés dans les tableaux de données sont toutefois pondérés en fonction du volume.

laissent entendre que la plupart des frais correspondent aux taux tarifaires, certaines compagnies ont indiqué que leurs déductions étaient soit supérieures, soit inférieures à la moyenne du niveau tarifaire. En outre, la valeur moyenne pondérée des données-échantillons risque de donner des résultats qui diffèrent de la moyenne tarifaire nominale. En tout cas, la variance se situe dans les limites de l'erreur statistique.

On a observé une plus grande variabilité en rapport avec les primes déclarées comme ayant été payées sur les bons au comptant. Ceci était particulièrement vrai pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2000 à 2001, alors que les données provenant des bons au comptant ont révélé que les primes au camionnage avaient été de 22 % plus élevées et de 18 % inférieures aux primes déclarées de façon globale par les sociétés céréalères.<sup>166</sup> Les variances observées dans les campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 se sont avérées bien meilleures, avec une différence de seulement un pour cent environ. Depuis lors, la variance s'est élargie progressivement : à 3,5 % dans la campagne agricole 2003 à 2004; à 5,2 % dans la campagne 2004 à 2005; et à 6,0 % dans la campagne 2005 à 2006. Malgré tout, la variance se situait dans les limites de l'erreur statistique.

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

## 5.5 Calculatrice du revenu net

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

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

Après des consultations considérables auprès d'un large échantillon d'intervenants de l'industrie, le travail de conception détaillée et de développement du système commençait en août 2003. Terminé au début de 2004, le système était officiellement lancé à la mi-mars, et il fait l'objet d'une promotion active auprès des producteurs depuis avril de cette même année. La CRNP est un système facile à utiliser qui fournit aux producteurs un accès immédiat aux renseignements dont ils ont besoin pour prendre de meilleures décisions de livraison.<sup>167</sup> Si la réaction des producteurs qui sont abonnés au système et sont devenus des utilisateurs réguliers a été très positive, aux fins du PSG, les objectifs de la CRNP n'ont pas encore tous été atteints.

Étant donné la nécessité d'une validité statistique, la CRNP a besoin d'un nombre accru d'utilisateurs réguliers. De plus, ces utilisateurs doivent se répartir de façon relativement égale parmi l'ensemble des neuf zones d'échantillonnage du PSG. Si l'on réussit à satisfaire ces critères, le Surveillant a la ferme intention d'intégrer les données recueillies par l'intermédiaire de la CRNP à son rapport annuel. Pour progresser dans l'atteinte de

<sup>166</sup> Les variances liées aux primes au camionnage versées au cours des deux premières campagnes agricoles doivent être vues dans le contexte du défi que représentait l'obtention des renseignements nécessaires à l'analyse. Parce que les systèmes d'information utilisés par les sociétés céréalères n'étaient pas conçus pour extraire les données requises pour cette analyse, des problèmes importants d'intégrité des données devaient être résolus. Les variances signalées pour les campagnes 1999 à 2000 et 2000 à 2001 reflètent largement ces difficultés initiales.

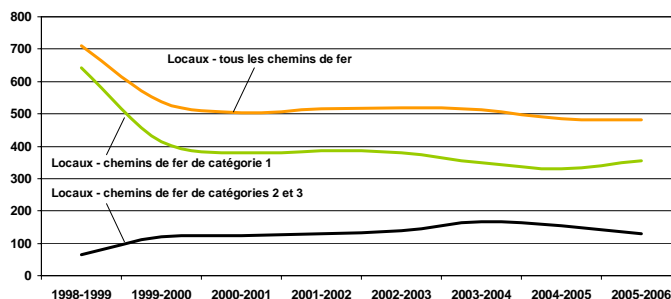
<sup>167</sup> Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'Annexe 2.

cet objectif, l'Équipe de surveillance continuera de promouvoir l'utilisation de la CRNP au cours des prochains mois, à l'occasion de divers congrès et foires commerciales de l'industrie, ainsi que lors de ses rencontres régulières avec les intervenants.

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

Le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a diminué de 31,9 % depuis le début de la campagne agricole 1999 à 2000, reculant d'une valeur estimée de 709 à 483 à la fin de la campagne 2005 à 2006. Une bonne partie de cette baisse générale est attribuable à la diminution nette du nombre d'installations locales situées le long des voies des plus grands transporteurs de catégorie 1, qui a reculé de 45,0 % durant la même période, passant de 644 à 354. À l'inverse, le nombre d'installations locales situées le long des voies des plus petits transporteurs de catégories 2 et 3 a pratiquement doublé, passant de 65 à 129. [Voir le tableau 5B-1 à l'Annexe 4.]

Figure 90 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs

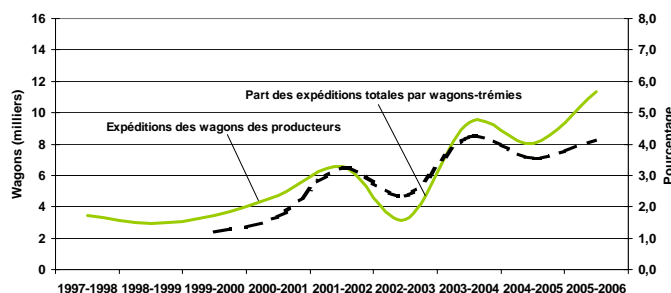


À l'échelle régionale, le Manitoba et l'Alberta ont accusé les taux d'attrition les plus importants, puisque le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs y a baissé respectivement de 56,3 % et 43,7 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre d'installations y n'a reculé que de 9,0 % au cours de la même période de sept ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a baissé de façon marquée, le taux de réduction a diminué de façon substantielle. Après avoir chuté à un minimum de 505 au cours de la campagne 2000 à 2001, le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs n'a diminué que de 4,4 %, une bonne partie de cette diminution s'étant produite au cours des deux dernières campagnes agricoles.

### Expéditions des wagons par les producteurs

En dépit de la baisse générale du nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs, les expéditions des wagons des producteurs sont à la hausse. Au cours des cinq premières années du PSG, ces expéditions ont pratiquement triplé, passant de 3 441 à 9 399 wagons à la fin de la campagne 2003 à 2004. Malgré la qualité inférieure du grain qui a suscité une réduction de ces expéditions pendant la campagne agricole 2004 à 2005, les chargements des wagons des producteurs ont continué à augmenter. Les expéditions totales dans la campagne agricole 2005 à 2006 ont augmenté de 40,7 %, en atteignant une valeur record de 11 345 wagons pleins dans le cadre du PSG.

Figure 91 : Expéditions des wagons des producteurs



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



un record de 4,2 % du total des mouvements pour la campagne 2003 à 2004. Bien qu'une réduction des expéditions dans la campagne agricole 2004 à 2005 ait été largement responsable pour le recul de ce pourcentage à 3,6 %, la reprise relevée pour la dernière campagne a conduit à la remontée de ce pourcentage à sa deuxième plus haute crête de 4,1 %, ou 6,5 % pour les grains CCB. [Voir le tableau 5B-2 à l'Annexe 4.]

La fermeture des silos locaux, une meilleure collaboration entre les groupes de producteurs et la CCB, ainsi que la création d'installations exemptées ne sont pas des moindres. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, un total de 40 installations de ce type avaient reçu des exemptions. Ceci a constitué un gain de 8,1 % par rapport aux 37 qui étaient établies à la fin de la campagne agricole précédente. De ces installations, 30 étaient situées dans la Saskatchewan, sept dans l'Alberta et trois dans le Manitoba.

## 5.7 Observations sommaires

L'examen du rendement financier la tonne des producteurs de blé, de blé dur, de canola et de gros pois jaunes révèle que tous ont connu un déclin depuis la campagne agricole de 1999 à 2000. À l'exception des gros pois jaunes, pour lesquels le revenu net des producteurs a chuté de 19,6 %, ces gains vont de 1,5 % pour le blé CWRS n° 1 à une pointe de 7,2 % pour le blé dur CWA n° 1. Dans presque tous les cas, le déclin a découlé principalement de la baisse du prix du produit lui-même.

Dans le cadre global d'une série chronologique, on peut observer que le revenu net des producteurs a connu des baisses pouvant atteindre 50,9 % comparativement aux sommets enregistrés trois ans auparavant. Ce type de revirement souligne nettement la sensibilité des critères d'évaluation à la fluctuation de variables précises, en particulier les prix des grains. De fait, la majeure partie de la fluctuation observée sur le plan du revenu net des producteurs au cours des sept dernières campagnes agricoles a découlé d'un mouvement à la hausse ou à la baisse des prix.

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

Néanmoins, le seuil d'exportation, de l'ensemble des produits, a fluctué au cours de la mise en œuvre du PSG, bien qu'il ait été moins volatil que les prix. En ce qui a trait aux céréales relevant de la CCB, le changement net a été une hausse de 13,2 % (ou de 7,23 \$ la tonne) pour le blé, et de 7,4 % (ou 4,98 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements plus bénéfiques : diminution de 20,9 % (ou 11,00 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola et 3,3 % (ou 1,82 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

La fluctuation minimale du seuil d'exportation du blé et du blé dur découle, pour une bonne part, de l'augmentation des bénéfices financiers des producteurs, notamment les primes au camionnage et la réduction des frais de transport liés à la CCB. L'augmentation des avantages, qui s'est élevée à 3,56 \$ la tonne et à 2,94 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement, a servi de contrepois à la hausse de frais directs comme les frais de transport, de levage, de nettoyage et d'entreposage.

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

Cependant, il n'en est pas ainsi des produits hors CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes la tonne largement inférieures à celles accordées aux céréales relevant de la CCB. Fait plus important, les primes au camionnage versées pour les deux types de produits ont passablement diminué au cours des sept dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à tout juste 0,43 \$ la tonne au cours

de la campagne agricole 2005 à 2006. Cette diminution est conforme à la préférence déclarée des sociétés céréalières à l'égard d'un outil unique d'établissement des prix, notamment le seuil, à titre de mécanisme concurrentiel utilisé pour amener les produits au sein de leurs installations.

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





### **Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2006)**

Mark A. Hemmes

*Président du Conseil consultatif  
Président, Quorum Corporation  
Edmonton (Alberta)*

J. Marcel Beaulieu

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

Richard B. Boyd

*Vice-président principal, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (à la retraite)  
Edmonton (Alberta)*

A. Bruce McFadden

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

Shelley J. Thompson

*Présidente, SJT Solutions  
Souhey (Saskatchewan)*

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

Mark Hemmes

Président

Marcel Beaulieu

Directeur – Recherche et analyse

Bruce McFadden

Directeur – Recherche et analyse

Vincent Roy

Agent technique principal

### **Bureaux de la société**

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

Téléphone : (780) 447-2111

Télécopieur : (780) 447-2630

Site Web : [www.quorumcorp.net](http://www.quorumcorp.net)

Courriel : [info@quorumcorp.net](mailto:info@quorumcorp.net)

*Des copies supplémentaires de ce rapport peuvent être téléchargées directement du site Web de l'entreprise.*



## **Annexe 1 : Contexte du programme**

---

Le 19 juin 2001, le gouvernement du Canada annonçait le choix de la Quorum Corporation comme Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG). Pendant son mandat, la Quorum Corporation doit présenter au gouvernement une série de rapports annuels et trimestriels visant à mesurer l'efficacité du système et à évaluer l'effet de deux grandes réformes du gouvernement, soit :

- l'adoption et la généralisation progressive d'un régime d'appels d'offres pour les expéditions de grains de la Commission canadienne du blé;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafond du revenu annuel des compagnies de chemin de fer tiré du transport du grain réglementé.

De manière plus générale, ces réformes devraient modifier les relations commerciales entre les principaux intervenants du SMTG : les producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés cérésières, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminaux portuaires. En se fondant sur une série de mesures, le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement vise à évaluer l'efficacité du système dans son ensemble et de ses composantes, à mesure qu'évoluera ce système. C'est dans ce but que le PSG est conçu pour révéler si le transport du grain depuis la ferme jusqu'au navire (la chaîne d'approvisionnement) s'effectue de manière plus efficace et fiable qu'auparavant.

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

- Série 1 – Aperçu de l'industrie  
Mesures portant sur la production de grain, les flux du trafic et les changements dans les infrastructures du SMTG (silos de collecte, silos terminaux et voies ferrées).
- Série 2 – Relations commerciales  
Mesures portant sur les activités d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, qui prend une orientation plus commerciale tout en modifiant ses politiques et pratiques d'exploitation liées à la logistique du grain.
- Série 3 – Efficacité du système  
Mesures d'évaluation du rendement opérationnel du déplacement du grain dans la chaîne logistique.
- Série 4 – Fiabilité du service  
Mesures indiquant si le SMTG permet de livrer le grain au port en temps opportun pour répondre à la demande courante du marché.
- Série 5 – Conséquences sur les producteurs  
Mesures de la valeur pour les producteurs des changements apportés au SMTG, principalement axées sur le calcul du revenu net des producteurs.





## Annexe 2: Calculatrice du revenu net des producteurs

Un grand problème pour de nombreux intervenants est l'impact que le rétrécissement du réseau du SMTG a eu sur la distance que le grain doit parcourir par camion depuis la ferme jusqu'au silo. Même si toutes les preuves incitent à croire que les distances parcourues par camion augmentent à cause de la diminution du nombre de postes de livraison, le volume exact (ou même approximatif) de cette hausse est inconnu. À l'issue des discussions tenues avec les intervenants et le gouvernement, on a conçu une méthode qui devrait permettre au Surveillant de recueillir les données nécessaires pour améliorer la qualité et la fiabilité de cet élément du seuil d'exportation.<sup>168</sup> La Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP) a été conçue comme moyen rentable et discret de collecte de ces données.

En même temps, et pour répondre aux demandes des producteurs, le Surveillant donnera accès aux données sur les coûts qui se rattachent au transport du grain depuis certaines exploitations jusqu'aux postes d'exportation (le seuil d'exportation). Ces coûts sont les mêmes que ceux qui figurent comme déduction sur les bons au comptant. La CRNP a été conçue pour aider les agriculteurs à sélectionner les options de livraison qui procurent les meilleurs rendements pour leur blé, leur blé dur, et leur orge fourragère. Lorsqu'on défalque ces coûts de l'Aperçu le plus récent des rendements des livraisons en commun de la CCB (PRO), le calcul du revenu net des producteurs qui en résulte autorise la meilleure estimation possible des rendements effectifs que les producteurs peuvent tirer de leurs grains.

Pour avoir accès à la CNRP, les producteurs recevront leur propre nom d'utilisateur et mot de passe. Une fois qu'ils seront entrés en communication avec le système, toutes les communications seront sécurisées par la technique du cryptage de 128 bits, identique à celle qu'utilisent les principales banques pour permettre à leurs clients d'avoir accès à leurs comptes sur Internet. Cela garantira la confidentialité rigoureuse des renseignements transmis et stockés, tout en permettant au Surveillant de classer les données selon les paramètres démographiques propres à chaque producteur. Les participants ont la garantie que toutes les données seront traitées sous le sceau du secret et qu'aucune donnée propre à identifier l'un d'entre eux ne sera publiée ou partagée par la Quorum Corporation.

Le calcul du seuil d'exportation estimatif et du revenu net d'un producteur dépend de la saisie de données propres aux mouvements (c.-à-d. poste de livraison, compagnie céréalrière, grain, grade, etc.). Après avoir introduit ces données de base, le producteur peut effectuer un calcul qui lui fournira une comptabilité sous forme de tableaux du seuil d'exportation et du revenu net d'après le PRO. Le producteur a également la possibilité de « recalculer » ces estimations en retournant à un écran précédent et en modifiant l'un quelconque des paramètres ayant servi au calcul (c.-à-d. poste de destination, compagnie céréalrière, etc.).

The screenshot shows the 'Producer NetBack Calculation' web application. The interface includes a navigation menu with 'My Profile', 'New Calculation', 'My History', 'Logout', and 'Help'. The main form is titled 'Producer NetBack Calculation' and includes the instruction '(Enter the base information for the movement you want to estimate)'. The form fields are as follows:

- Origin:  Use my home location  Use this location
- Quarter: SW, Section: 18, Township: 12, Range: 20, Meridian: W1, Province: Manitoba
- Delivery Point and Elevator: Pioneer Grain Company, Limited 4 BRANDON, MB (with a 'Search Elevator' link)
- Distance to Elevator (Miles): 23 (with a 'Calculate Mileage' button)
- Commodity: Wheat, Binned Grade: #2 CWRS 13.5, Paid At Grade: #1 CWRS 13.5
- Estimated Dockage (%): 1.0, Gross Tonnes to Deliver: 60
- Trucking Rate: 5 per Tonne, Number of Trips: 2, Trucking Mode: Commercial, Truck Type: Tridom (tri-axle)
- Anticipated Trucking Premium (leave blank if none): 3.50 (\$ per Net Tonne)
- Other Premiums (leave blank if none): (\$ per Net Tonne)

A 'Calculate Estimate' button is located at the bottom of the form.

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

<sup>168</sup> Le PSG intègre actuellement les coûts de camionnage en fonction des taux commerciaux de transport par camion sur de courtes distances pour une distance moyenne de 40 milles, selon ce qui figure au tableau 3A-1.

Chaque estimation sera enregistrée et accessible au producteur grâce à une liste (des antériorités). C'est par cet écran que les producteurs pourront créer des rapports comparés présentant ces estimations (ou celles qu'ils veulent voir) sous forme sommaire ou détaillée. Ces rapports peuvent aussi être imprimés ou présentés sous forme de tableur informatique. C'est également dans cette section du système que le producteur déterminera les estimations qui ont ensuite entraîné le mouvement effectif des grains.

Le Programme de surveillance du grain pourra de son côté recueillir des données précieuses sur la logistique des grains en conservant un registre de chaque transaction ayant trait aux livraisons effectives. En particulier, ces données serviront à analyser la distance moyenne de transport jusqu'aux silos, le mode utilisé et d'autres éléments de la livraison entre la ferme et le silo. Ces données seront intégrées dans le calcul du revenu net des producteurs dans les rapports futurs du Surveillant.

Input	Results	Binned		Paid	
		Tonne	Bushel	Tonne	Bushel
Origin Point: SW 18X 12 X 20X W1	<b>CWB Pool Return Outlook</b>	\$192.00	\$5.23	\$196.00	\$5.33
Delivery Point: BRANDON	(Adj.) Freight To Vancouver			-\$43.87	
Grain Company: Pioneer Grain Company, Limited	(Adj.) Freight To Thunder Bay			-\$22.94	
Commodity: Wheat	Freight Adjustment Factor			-\$9.00	
Binned Grade: #2 CWRS 13.5	<b>Applicable Freight</b>		\$32.77		
Paid At Grade: #1 CWRS 13.5	Trucking		\$5.05		
Estimated Dockage (%): 1.0	Primary Elevation		\$12.12		
Trucking Mode: Commercial	Dockage Cleaning		\$4.04		
Truck Type: Tridem (tri-axle)	<b>Sub-Total Other Costs</b>		\$21.21		
Number of Trips: 2	Trucking Premiums		\$(3.50)		
Gross Tonnes To Deliver: 60	Other Premiums		\$(0.00)		
Distance To Elevator (Miles): 23	<b>Sub-Total Producer Premiums</b>		\$(3.50)		
Trucking Premiums: \$3.50	<b>Total Export Basis</b>	\$50.48		\$50.48	
Other Premiums: \$0.00	<b>Producer Netback</b>	\$141.52	\$3.85	\$145.52	\$3.96

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

## **Annexe 3 : Remerciements**

---

Compte tenu de l'ampleur de cet examen, celui-ci n'aurait pas été possible sans le concours des divers intervenants qui ont fait part de leurs points de vue sur la conception détaillée du programme de surveillance et qui ont fourni les données nécessaires du PSG. La Quorum Corporation tient à remercier les organismes suivants et, en particulier, les personnes qui en font partie, au titre de la collaboration dont ils l'ont assurée dans l'exécution du Programme de surveillance du grain. Nous avons non seulement apprécié leur coopération comme fournisseurs de données pour le programme, mais nous attachons beaucoup de valeur à l'aide qu'ils nous ont apportée pour améliorer la qualité du programme dans son ensemble. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre cette collaboration pendant toute la durée du programme de surveillance.

Agricore United	North East Terminal Ltd.
Agricultural Producers Association of Saskatchewan	North West Terminal Ltd.
Agriculture et Agroalimentaire Canada	OmniTRAX Canada, Inc.
Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural de l'Alberta	Parrish & Heimbecker Ltd.
Infrastructure et Transports de l'Alberta	Paterson Grain
Canadian Canola Growers Association	Port de Churchill
Commission canadienne des grains	Port de Prince Rupert
Chambre de commerce maritime du Canada	Port de Thunder Bay Canadian
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Port de Vancouver
Canadien Pacifique Limitée	Prairie West Terminal
Canadian Ports Clearance Association	Prince Rupert Grain Ltd.
Association des armateurs canadiens	RailAmerica Inc.
Canadian Special Crops Association	Red Coat Road and Rail Ltd.
Office des transports du Canada	Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de Saskatchewan
Commission canadienne du blé	Ministère de la Voirie et des Transports de Saskatchewan
Cando Contracting Ltd.	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Cargill Limited	Saskatchewan Wheat Pool
CMI Terminal	Savage Alberta Railway
Gardiner Dam Terminal	South West Terminal
Gouvernement de la Colombie-Britannique	Statistiques Canada
Grain Growers of Canada	Terminal 22 Inc
Great Sandhills Terminal	Transports Canada
Great Western Railway Ltd.	Vancouver Wharves Ltd.
Inland Terminal Association of Canada	West Central Road and Rail Ltd.
James Richardson International Ltd. (Pioneer Grain)	Western Barley Growers Association
Keystone Agricultural Producers	Western Canadian Wheat Growers Association
Louis Dreyfus Canada Ltd.	Western Grain By-Products Storage Ltd.
Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural du Manitoba	Western Grain Elevator Association
Manitoba Infrastructure and Transportation	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Mid-Sask Terminal Ltd.	Wild Rose Agricultural Producers
Mission Terminal Inc.	Bourse des marchandises de Winnipeg
Syndicat national des cultivateurs	

