



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

**Rapport annuel
Campagne agricole
2003-2004**

1 **Rapport
Sommaire**



Government
of Canada Gouvernement
du Canada

**Quorum
Corporation**

AVANT-PROPOS

Le rapport qui suit rend compte en détail du rendement du système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada durant la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2004, 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 quatrième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du SMTG, 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 – Efficience du système
- Série 4 – Fiabilité du service
- Série 5 – Incidences 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 2003-2004 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne 2002-2003.

Le PSG vise également à comparer le rendement récent dans un cadre chronologique élargi. Depuis la campagne agricole 1999-2000, 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 cinq campagnes agricoles. Ces données constituent le point de départ du PSG, et une source précieuse de renseignements pour cerner les changements et les tendances importantes 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 3.

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)
Décembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ 1

| | |
|--|------------|
| Section 1 : APERÇU DE L'INDUSTRIE | 8 |
| 1.1 Production et approvisionnement [<i>sous-série de mesures 1A</i>] | 10 |
| 1.2 Trafic ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1B</i>]..... | 12 |
| 1.3 Infrastructures des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>]..... | 14 |
| 1.4 Infrastructure ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1D</i>]..... | 19 |
| 1.5 Infrastructure des silos terminus [<i>sous-série de mesures 1E</i>]..... | 23 |
| 1.6 Observations sommaires | 25 |
| Section 2 : RELATIONS COMMERCIALES | 28 |
| 2.1 Programme d'appels d'offres [<i>sous-série de mesures 2A</i>]..... | 30 |
| 2.2 Programme d'attribution de wagons à l'avance [<i>sous-série de mesures 2B</i>]..... | 41 |
| 2.3 Relations commerciales – Autres événements | 45 |
| 2.4 Observations sommaires | 56 |
| Section 3 : EFFICIENCE DU SYSTÈME | 58 |
| 3.1 Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>]..... | 60 |
| 3.2 Silos de collecte primaires [<i>sous-série de mesures 3B</i>]..... | 60 |
| 3.3 Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3C</i>]..... | 64 |
| 3.4 Performance des silos terminus et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>]..... | 72 |
| 3.5 Observations sommaires | 77 |
| Section 4 : FIABILITÉ DU SERVICE | 80 |
| 4.1 Performance des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>]..... | 81 |
| 4.2 Observations sommaires | 83 |
| Section 5 : INCIDENCES SUR LES PRODUCTEURS | 84 |
| 5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [<i>sous-série de mesures 5A</i>] | 86 |
| 5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits de la CCB (blé et blé dur) | 90 |
| 5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – Produits hors CCB (canola et pois)..... | 96 |
| 5.4 Analyse des bons au comptant | 101 |
| 5.5 Calculatrice du revenu net..... | 102 |
| 5.6 Installations de changement et expéditions des producteurs [<i>sous-série de mesures 5B</i>]..... | 103 |
| 5.7 Observations sommaires | 104 |
| ANNEXE 1 : CONTEXTE DU PROGRAMME | 109 |
| ANNEXE 2 : CALCULATRICE DU REVENU NET DES PRODUCTEURS | 111 |
| ANNEXE 3 : REMERCIEMENTS | 113 |
| ANNEXE 4 : TABLEAUX DE DONNÉES | 115 |

Le présent rapport est le quatrième d'une série de rapports annuels prescrits en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada, et présenté par Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG).

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



La campagne agricole 2003-2004 a été la première relativement bonne année d'une série d'années difficiles. La sécheresse étendue qui a été si dévastatrice pour l'industrie céréalière de l'Ouest canadien a finalement laissé la place à des conditions de croissance améliorées en 2003, et le redressement de la production céréalière qui en est résulté a mené à une augmentation correspondante de l'activité de l'industrie céréalière.

Comme les données compilées en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) couvrent maintenant les cinq dernières campagnes, il fait peu de doute que le système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada a connu des changements significatifs et a dû relever un certain nombre de défis. Ces défis, qui sont analysés dans le rapport qui suit, sont résumés ci-dessous.

Production et volumes

La dernière campagne agricole a vu une amélioration importante des conditions de croissance des cultures après deux années de sécheresse. La production céréalière a augmenté de plus de 51 % pour atteindre 47,7 millions de tonnes, et a approché un niveau plus près de celui réalisé trois ans plus tôt. Des hausses de la production ont été enregistrées pour toutes les céréales importantes et dans chacune des quatre provinces de l'Ouest. Avec 5,5 millions de tonnes de stocks de report, l'approvisionnement global de grain a augmenté de 41,3 % à 53,1 millions de tonnes. Si cette amélioration a été bien accueillie par l'industrie céréalière en général, l'approvisionnement de grain est encore de près de 16 % sous la moyenne de 63,2 millions de tonnes des campagnes 1999-2000 et 2000-2001.

À la suite de ce redressement, le SMTG a connu une augmentation significative de l'activité commerciale au cours de la campagne 2003-2004. Les livraisons aux silos régionaux ont augmenté de 50 %, les volumes acheminés par chemin de fer ont augmenté de 62 % et le débit des silos, de 61 %. Les ports de Vancouver et Thunder Bay sont demeurés les premiers ports d'exportation du système. Avec le règlement du conflit de travail qui avait fermé le port de Vancouver pendant presque quatre mois un an auparavant, le débit de ce port a plus que doublé pour s'établir à 9,2 millions de tonnes.

Des deux grandes compagnies de chemin de fer, le CN est celle qui a affiché la plus grande augmentation du volume transporté et a effectivement doublé son volume de l'année précédent. Par comparaison, les volumes de manutention du CP ont augmenté de 45 % seulement, de sorte que sa part du volume total transporté, qui était de 58 % l'année précédente, est passée à 48 %.

Infrastructure

Le nombre décroissant de silos régionaux agréés dans l'Ouest canadien continue à être un des aspects les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au cours des cinq dernières années, le nombre de silos a diminué de presque 60 %, passant de 1 004 à 404 silos. Le rythme de la baisse a toutefois ralenti de façon marquée au cours des deux dernières années. En fait, la disparition de douze silos au cours de la campagne 2003-2004

s'est révélée être la plus petite diminution jamais enregistrée depuis l'existence du PSG.

L'élément le plus frappant de cette évolution a été la baisse de 80 % du nombre de petites installations traditionnelles à « encaissement en bois », alors que l'on observe une forte augmentation de la proportion de silos à débit élevé. Au cours des cinq dernières années, ces dernières installations sont passées d'une proportion de 12 % à 43 % de la totalité des silos. Point plus important, elles représentent maintenant 75 % de la capacité de stockage du SMTG, par rapport à 39 % au début du PSG.

Malgré la baisse rapide du nombre total de silos, la capacité de stockage du système a diminué de seulement 19 % au cours de la même période. Ce pourcentage comparativement modéré signifie que pendant que les compagnies céréalières procédaient méthodiquement à la fermeture de leurs silos moins efficaces, elles remplaçaient la capacité ainsi perdue par l'expansion d'autres installations ou l'ouverture d'installations à débit élevé.

À la différence du réseau de silos régionaux, l'infrastructure ferroviaire du SMTG a peu changé. En fait, les 101,2 route-milles de lignes secondaires abandonnés au cours de la campagne 2003-2004 étaient les premières sections de ligne à être abandonnées en presque deux ans. La réduction totale depuis le début du PSG atteint ainsi un peu plus de 3 %, pour un réseau de 18 823 route-milles.

On a assisté au cours de la campagne 2003-2004 à la première réduction du nombre de silos du réseau de silos de collecte depuis le début du PSG. Avec la perte de l'agrément du silo M de 91 000 tonnes d'Agricore United à Thunder Bay, le réseau a effectivement été réduit à un total de 16 silos d'une capacité de stockage globale de 2,6 millions de tonnes.

Appels d'offres et attributions à l'avance de la CCB

La campagne agricole 2003-2004 a marqué la quatrième année d'existence du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB). Le programme a toutefois subi des modifications considérables pour la campagne 2003-2004. De façon générale, après consultation de ses 26 mandataires, la CCB s'est engagée à faire transporter une proportion fixe de 40 % du grain qu'elle expédie aux quatre ports de l'Ouest canadien au moyen d'une formule combinée d'appels d'offres et d'attributions à l'avance. Selon ces nouvelles modalités, la CCB pouvait choisir de lancer des appels d'offres pour un maximum de 20 % de son volume total, au lieu de l'engagement minimum de 50 % de la campagne 2002-2003.

Durant la campagne 2003-2004, la CCB a lancé au total 251 appels d'offres visant l'expédition d'environ 3,0 millions de tonnes de grain, un peu plus de la moitié du volume visé l'année précédente. Presque les trois quarts des appels d'offres portaient sur le transport du blé, 17 % portaient sur le transport du blé dur et 11 % portaient sur le transport de l'orge. En réponse à ces appels d'offres, quelque 1 900 soumissions ont été reçues pour le transport du triple du volume visé, soit près de 10,3 millions de tonnes de grain. La réponse a été considérablement plus importante qu'au cours des trois campagnes précédentes et souligne l'approche dynamique adoptée par les compagnies céréalières au cours de la campagne 2003-2004. Les tendances générales des soumissions révèlent que l'industrie a examiné sérieusement tous les appels d'offres visant des grains soumissionnés, avec cependant une préférence pour le blé dur et les mouvements à destination de Thunder Bay.

Au total, 466 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,5 millions de tonnes de grain, plus de 80 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 18 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest canadien au cours de la campagne 2003-2004, à peine moins que son nouvel engagement de 20 %.

De plus, le nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a permis l'expédition d'un total de 1,9 million de tonnes de grain pendant la campagne 2003-2004, soit 14 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest canadien. Si l'on ajoute les 18 % transportés en vertu du programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont compté pour 32 % du total des expéditions de la CCB, un peu moins que les 40 % prévus dans les engagements de la CCB. Cet écart s'explique en grande partie par les retards dans la mise en œuvre du programme d'attribution à l'avance des wagons, qui n'est entré en vigueur qu'à la fin du premier trimestre.

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondait en grande partie à la répartition des grains expédiés dans le cadre du programme d'appels d'offres. En fait, des indications suggèrent que les expéditions en vertu des deux programmes de la CCB suivaient en grande partie une évolution parallèle. De manière générale, la nature complémentaire de ces mouvements suggère fortement que les compagnies céréalières ont tiré avantage de la souplesse que le programme d'attribution des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification.

Malgré une réduction de la proportion de grain transporté en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB, les économies transmises aux producteurs par l'intermédiaire des comptes de livraison en commun de cette dernière ont augmenté considérablement. Attribuables largement aux économies réalisées dans les coûts de transport en raison du processus d'appels d'offres proprement dit, ces résultats englobent également les rabais consentis sur les coûts de transport et de manutention dans les silos terminus, de même que les sanctions financières imposées aux compagnies céréalières en cas de mauvais rendement. La CCB estime que les économies résultant de ces activités durant la campagne 2003-2004 ont augmenté de 51 % pour atteindre 51,1 millions \$, par rapport aux 33,8 millions \$ de la campagne précédente.

Le Surveillant avait précédemment fait état des préoccupations de plusieurs intervenants quant à l'éventualité que les grandes compagnies céréalières arrivent à déloger du marché leurs concurrents de moindre envergure. La part de marché des grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés) a toutefois régressé au cours des cinq dernières campagnes. Dans le cas des manutentions de grains soumissionnés, la part des grandes compagnies céréalières a reculé, encore que de façon marginale, de 85 % à 82 % au cours des trois dernières campagnes, alors que leur part des mouvements non soumissionnés a baissé de 74 % à 71 %.

Questions commerciales

En plus des changements apportés au programme d'appels d'offres de la CCB, un certain nombre d'autres développements ont eu une incidence sur l'activité du SMTG au cours de la campagne 2003-2004. Ces développements incluent les suivants :

- Les taux de fret maritime ont plus que doublé au cours de la campagne 2003-2004 par suite de la demande élevée de navires pour desservir l'économie chinoise en expansion et les échanges commerciaux croissants de la Chine avec les autres pays. Cette demande accrue a non seulement eu une incidence importante sur les mouvements de grain canadien, elle a également influé sur la logistique du grain partout en Amérique du Nord. Le coût à la hausse du fret maritime a changé l'économie du transport maritime, et modifié les choix d'itinéraire et les circuits de trafic. Un de ces changements a été une augmentation du nombre d'expéditions ferroviaires directes de grain canadien au Mexique, des exportations traditionnellement effectuées par navires océaniques au départ de Vancouver. L'effet de ce changement était évident dans les pressions sur la capacité par suite de la demande accrue de wagons-trémies couverts. Les exportations exigeant l'utilisation d'un wagon pendant environ 20 jours pour les expéditions à partir de Vancouver pourraient aisément nécessiter l'utilisation de ce même wagon pendant 40 jours ou plus pour les expéditions transportées directement au Mexique par chemin de fer. Comme on prévoit que cette dynamique du marché se poursuivra au cours de la campagne 2004-2005, il semble probable que des pressions additionnelles se feront sentir sur une ressource déjà rare.
- Les problèmes de disponibilité des wagons ont commencé à avoir une incidence sur les activités du SMTG au cours du deuxième trimestre. Durement touché par des conditions d'exploitation hivernale difficiles, le CP a décrété un embargo sur le transport du grain vers la côte Ouest à la fin de janvier 2004. Une portion importante du trafic du transporteur a en conséquence été réacheminée vers les silos desservis par le CN, et le CP a vu sa part des expéditions de grain de l'Ouest canadien baisser. Les mouvements accrus de grain vers l'Est du Canada, les États-Unis et le Mexique ont également contribué à réduire la disponibilité de wagons-trémies couverts.
- Un des changements les plus marquants de la campagne 2003-2004 est venu de la décision du gouvernement de la Colombie-Britannique de privatiser BC Rail et d'en confier l'exploitation au CN, suivant en cela la proposition faite par ce dernier. La prise de contrôle de BC Rail par un transporteur de classe 1 a soulevé plusieurs préoccupations chez des expéditeurs et d'autres intervenants, principalement au titre du potentiel très apparent d'une réduction de la concurrence dans les envois

inter-transporteurs de produits comme le bois d'oeuvre entre des points de collecte de BC Rail et les marchés nord-américains, ainsi que dans le transport du grain de la région de Peace River, où BC Rail et le CN s'étaient livrés une vigoureuse concurrence dans les tarifs et services proposés aux silos régionaux. En juillet 2004, le Bureau de la concurrence du Canada a donné son approbation conditionnelle à la transaction après avoir conclu une entente avec le CN en vue de la mise en oeuvre de mesures visant à calmer ces préoccupations.

- Le nombre de wagons chargés par des producteurs a augmenté de 193 % à 9 399 wagons. Ce volume a été le plus important jamais enregistré depuis l'existence du PSG, et a constitué une proportion estimée de 4 % du tonnage total transporté dans des wagons-trémies couverts. Fait d'un intérêt particulier pour le SMTG, la proportion de wagons chargés par des producteurs a presque quadruplé par rapport au 1 % enregistré cinq ans auparavant. Cette croissance est largement le résultat de l'expansion récente des installations de chargement exemptées de permis, qui sont à l'origine d'au moins les deux tiers de ces envois. La possibilité d'éviter des frais de chargement d'environ 12 \$ la tonne s'est révélée être un avantage puissant pour les producteurs agricoles, qui affirment que le chargement par les producteurs leur a fourni une solution de rechange économique pour livrer leur grain et contourner le problème de la fermeture des silos dans leur communauté.

La chaîne d'approvisionnement du SMTG

Comme on le mentionnait dans les rapports antérieurs, le Surveillant a utilisé le modèle de la chaîne d'approvisionnement pour analyser le fonctionnement du SMTG dans son ensemble. En particulier, la durée du cheminement du grain dans la chaîne d'approvisionnement peut servir d'indicateur de l'efficacité générale de cette dernière. À la fin de la campagne 2002-2003, le cheminement du grain dans le système prenait une durée moyenne de 79,7 jours, un important recul par rapport à toute autre période au cours des trois campagnes précédentes, lequel recul était étroitement lié à une baisse de deux ans dans les volumes de grain manutentionnés par les réseaux de silos régionaux, de chemin de fer et de silos terminus.

Avec l'augmentation importante du volume de grain transporté dans le SMTG au cours de la campagne 2003-2004, on s'attendait généralement à une amélioration du rendement. En fait, non seulement le rendement s'est-il amélioré, mais la moyenne de 62,3 jours de la campagne 2003-2004 représente maintenant le meilleur résultat du système depuis l'avènement du PSG. Cette réduction de 17,4 jours (ou 22 %) du temps qu'il faut au grain pour franchir les étapes du SMTG provient principalement d'une baisse marquée de la durée de stockage du grain. La majeure partie de cette amélioration, quelque 13,5 jours, est venue d'une réduction de la durée de stockage dans les silos régionaux, tandis que 2,7 jours proviennent d'une réduction du temps d'entreposage dans les silos terminus. Une amélioration supplémentaire de 1,2 jour est due à la réduction du temps de transit moyen des wagons chargés.

Si ces améliorations peuvent être attribuées à différents facteurs, la principale raison en est l'augmentation des volumes de grain manutentionnés dans le SMTG. Avec une intensification de l'activité, les stocks des silos de collecte ont connu une rotation plus rapide et les compagnies de chemin de fer ont rajusté leur service afin de fournir la capacité requise pour amener ce grain aux silos terminus en vue de son expédition à l'étranger. En deux mots, cette augmentation de l'activité commerciale a exigé davantage du SMTG, et l'a forcé à fonctionner plus efficacement.

Il convient de noter que l'efficacité globale du SMTG demeure en grande partie inchangée. Le grain franchit les étapes du système à peu près de la même manière et dans les mêmes délais qu'au moment de l'introduction du PSG, comme en attestent les durées de stockage dans les silos terminus, et le temps de transit moyen des wagons chargés, qui sont à quelques points de pourcentage des meilleurs résultats antérieurs obtenus dans le cadre du PSG. Le seul gain réel est venu d'une réduction des durées de stockage dans les silos régionaux, qui ont diminué de presque 10 % à une moyenne de 34,4 jours, par rapport aux meilleurs temps enregistrés, au cours de la campagne 2003-2004.

L'évolution continue du SMTG en un réseau de silos comparativement moins nombreux, mais dotés de capacités de stockage supérieures, et la capacité de charger les wagons en plus grand nombre que jamais auparavant ont permis aux compagnies céréalières et aux compagnies de chemin de fer de réduire leurs frais généraux. Les économies dérivées de cette efficacité améliorée sont partagées – au moins en partie – avec les producteurs grâce à des mécanismes concurrentiels comme les primes au camionnage. Ces avantages ont

à leur tour permis aux producteurs de compenser, mais en partie seulement, l'escalade des coûts directs de manutention aux silos de collecte, de transport ferroviaire et de manutention aux silos terminus.

Il est également important de noter que le volume de grain manutentionné au cours de la campagne 2003-2004 est toujours inférieur au volume transporté au cours de la première année du PSG, qui est largement considéré comme plus représentatif d'un volume « normal ». On doit donc reconnaître que les capacités du SMTG ont été éprouvées partiellement seulement au cours de la campagne 2003-2004.

Le plafonnement des recettes

L'Office des transports du Canada a déterminé que les recettes que le CN et le CP étaient autorisés à tirer du transport du grain réglementé au cours de la campagne 2003-2004 ne devaient pas dépasser un maximum de 322 millions \$ et 309,6 millions \$, respectivement, pour des recettes combinées de 631,6 millions \$. L'Office a également déterminé que les recettes touchées par le CN et le CP pour le transport du grain s'étaient élevées à 320,8 millions \$ et 309,9 millions \$ respectivement. Si les recettes du CN ont été de 1,2 million \$ (ou 0,4 %) sous le plafond fixé, les recettes du CP ont dépassé cette limite de 0,3 million \$. C'était la première fois qu'un transporteur désigné dépassait son plafond de recettes, même s'il s'agissait d'une marge très faible. L'Office a donc ordonné au CP de verser 338 000 \$ - soit le montant de ses recettes excédentaires plus une pénalité de 5 % - à la Western Grains Research Foundation.

Globalement, ces résultats indiquent que l'écart relatif entre les recettes admissibles des chemins de fer et les recettes qu'ils ont effectivement réalisées s'est considérablement rétréci pendant la campagne 2003-2004. De fait, l'écart de 0,1 % enregistré pendant cette campagne est le plus mince réalisé jusqu'à maintenant, mettant clairement fin à une tendance qui avait vu cet écart passer de 0,8 % pour la campagne 2000-2001 à 3,8 % pour la campagne 2001-2002, puis à 5,6 % pour la campagne 2002-2003.

Quoi qu'il en soit, ce rétrécissement de l'écart laisse penser que les deux transporteurs ont appris à mieux gérer leurs recettes dans le nouveau régime. Les deux transporteurs avaient l'habitude de fixer les tarifs marchandises de la campagne juste avant son début. Souvent, leurs rajustements étaient similaires, sinon identiques. Alors que les deux transporteurs ont finalement augmenté leurs tarifs marchandises et modifié certains de leurs rabais incitatifs au cours de la campagne 2003-2004, ils l'ont fait de manière indépendante, avec des différences marquées. Encore plus révélateur peut-être, en plus des changements apportés au début de la campagne 2003-2004, les transporteurs ont procédé à une série de rajustements secondaires en mars 2004.

Le Surveillant émet l'hypothèse que dans une certaine mesure, ces augmentations ultérieures des taux tarifaires publiés des deux transporteurs visaient à récupérer des recettes dont leurs décisions antérieures d'établissement des prix les auraient inutilement privés. Essentiellement, les augmentations de mars représentaient des mesures correctives visant à maximiser les recettes de chaque transporteur, dans les limites du plafonnement des recettes. De nombreux éléments laissent penser que les rabais incitatifs des chemins de fer constituent leur principal moyen d'attirer de nouveaux clients, tandis que les rajustements aux taux tarifaires généraux servent maintenant de mécanisme pour établir plus précisément le montant des recettes statutaires.

Efficiences et fiabilité du système

La nécessité de parvenir à un équilibre entre l'efficacité et la fiabilité du SMTG est un défi constant pour tous les intervenants, et nécessite souvent des compromis. Toute approche « juste à temps », en matière de gestion des stocks, vise à réduire à un absolu minimum la durée et le coût de l'acheminement de tout produit le long de la chaîne logistique sans diminuer la fiabilité générale de la chaîne. Dans le contexte du SMTG, des ratios stock-navire et stock-expédition d'une valeur proche de 1,0 seraient considérés comme l'objectif optimal. Les valeurs observées pour ces ratios au cours des cinq dernières campagnes agricoles ont été bien au-delà de 2,0, ce qui indique que le grain était généralement disponible en quantités suffisantes aux terminaux pour répondre à la demande existante.

En même temps, les réductions de la durée d'acheminement dans le SMTG indiquent que certains gains d'efficacité ont été faits. En outre, le redressement des volumes a également aidé à améliorer les cycles de rotation des wagons et à soutenir les ratios d'activité du système. Dans une large mesure, ces résultats indiquent une meilleure utilisation du matériel en vue de l'acheminement du grain dans le système.

Comme les stocks de grain ont largement été maintenus à des niveaux bien au-delà des niveaux requis pour répondre à la demande existante, il semblerait que l'industrie ait clairement placé la prévention des pénuries de stock avant sa quête de gains d'efficacité additionnels. Étant donné les problèmes périodiques de disponibilité des wagons, il est difficile de disputer les avantages pratiques d'une telle stratégie. En outre, ce sont en dernière analyse les parties intéressées elles-mêmes qui doivent décider du meilleur équilibre entre ces besoins. Si le test ultime de toute chaîne d'approvisionnement est sa capacité à livrer le produit désiré au moment et à l'endroit spécifiés, il semblerait que le SMTG ait largement prouvé être en mesure de s'acquitter de cette tâche avec fiabilité.

Seuil d'exportation et revenu net des producteurs

Si le PSG utilise le revenu net des producteurs pour mesurer le rendement financier net que les producteurs agricoles tirent de la vente de leur grain, il est surtout axé sur les coûts de logistique qui sont payés à même le produit de la vente. Ces coûts incluent tous les frais liés au transport (tant par camion que par chemin de fer), à l'ensilage, au stockage et – le cas échéant – au fonctionnement de la CCB. Ces coûts tiennent également compte de tout avantage financier dont un producteur agricole bénéficie grâce aux primes au camionnage qui lui sont versées par les compagnies cérésières, ou les économies de transport transmises aux producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB. Cette combinaison de coûts et d'avantages constitue collectivement le seuil d'exportation du grain.

Au cours des cinq années d'existence du PSG, le seuil d'exportation pour le blé a augmenté de moins de 1 % (ou 0,29 \$ la tonne), tandis que celui du blé dur a diminué d'un peu plus de 4 % (ou 2,91 \$ la tonne). Ce résultat est assez remarquable compte tenu que les indices comme l'Indice des prix des produits industriels ou la composante production agricole de l'Ouest canadien de l'Indice des prix des entrées dans l'agriculture ont augmenté de 8,3 % et 36,5 %, respectivement, au cours de la même période.

La nature minimale du changement dans le seuil d'exportation du blé et du blé dur résulte de gains dans les avantages financiers touchés par les producteurs, sous la forme tant des primes au camionnage que des économies de transport de la CCB qui compensent la hausse d'autres coûts directs. Ces avantages accrus, qui se sont élevés à 5,07 \$ et à 4,68 \$ la tonne pour le blé et le blé dur respectivement, ont effectivement contrebalancé l'augmentation des coûts de transport, d'ensilage, de nettoyage et de stockage. Dans le cas du blé dur, le gain monétaire au titre de ces avantages a dans les faits dépassé l'augmentation des coûts directs pour produire une réduction nette du seuil d'exportation lui-même.

L'augmentation progressive de ces avantages pour les producteurs est le reflet de la mesure dans laquelle la concurrence entre les compagnies cérésières s'est accrue. La volonté des grandes compagnies cérésières d'attirer de plus grands volumes de grain dans leurs installations à débit élevé semble être la raison de cette augmentation. Certaines indications laissent également croire que les producteurs deviennent plus habiles à exploiter à leur avantage la rivalité entre les compagnies cérésières.

Tel n'est toutefois pas le cas pour les produits non commercialisés par la CCB. Tant le canola que le pois jaune reçoivent beaucoup moins en termes de primes par tonne que les grains commercialisés par la CCB et ont connu au cours des cinq dernières campagnes une baisse significative qui a largement fait de ces primes des considérations secondaires. Cette diminution concorde avec la préférence avouée des compagnies cérésières pour un outil de tarification unique, le seuil d'exportation, comme mécanisme concurrentiel pour attirer ces produits dans leurs installations. Les changements dans le seuil d'exportation des deux produits au cours des cinq dernières années se sont révélés plus importants : une diminution de 19 % (ou 10 \$ la tonne) dans le cas du canola, et une augmentation de 24 % (ou 12,99 \$ la tonne) pour le pois jaune.

Parce que le seuil d'exportation correspond typiquement à environ un quart des produits tirés de la vente du grain, son effet de levier sur un changement du revenu net est beaucoup moins efficace qu'un changement de prix. En fait, la majorité des variations observées dans le revenu net des producteurs au cours des cinq dernières campagnes ont été le résultat de mouvements de prix à la hausse ou à la baisse.

Un examen des rendements financiers unitaires (par tonne) des producteurs de blé, de blé dur, de canola et de pois jaune indique une amélioration pour chacun de ces produits depuis la campagne 1999-2000. Ces gains nets vont de 6 % pour le pois jaune à 44 % pour le canola. Dans le cas des grains commercialisés par la CCB, les augmentations atteignent 12 % pour le blé et 13 % pour le blé dur. Dans presque tous les cas, l'amélioration a principalement été le résultat d'une augmentation du prix du produit lui-même.

Considérations

Enfin, il convient de souligner qu'à chacune des cinq campagnes agricoles couvertes par le PSG a correspondu un tableau unique de la situation dans l'Ouest canadien. Au cours des deux premières années d'existence du PSG, les expéditions par chemin de fer ont dépassé les 25 millions de tonnes annuellement. Deux années de sécheresse ont suivi, entraînant une baisse du volume de près de 50 % pour la campagne 2002-2003. Même avec les conditions améliorées de la campagne 2003-2004, le volume traité pendant cette dernière campagne a seulement pu être qualifié de « près de la normale ». Tout au long de ces cinq années, le réseau de silos a continué à diminuer tant en nombre qu'en capacité de stockage, un conflit de travail a causé la fermeture du port de Vancouver pendant quatre mois, des conditions d'exploitation hivernale difficiles ont périodiquement bouleversé les expéditions de grain de la côte Ouest, et les tarifs de fret maritime à la hausse ont même modifié le trafic maritime en Amérique du Nord.

L'incidence de ces forces, tant individuellement que collectivement, sur le SMTG fait qu'il est difficile de faire correctement le lien avec les données recueillies à ce jour dans le cadre du PSG. Point plus important, l'absence d'un environnement comparativement stable fait qu'il est virtuellement impossible de faire la distinction entre les changements d'origine interne dans l'efficacité et la fiabilité du système et les changements découlant de forces extérieures. À la limite, nous ne disposons pas encore d'un fondement solide en vue d'une telle analyse.

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 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, ils peuvent être des éléments catalyseurs qui modifient les courants de trafic traditionnels, de même que la demande de certains services et l'utilisation des actifs.



Points saillants – Campagne agricole 2003-2004

Production et approvisionnement de grains

- La production de grain a augmenté de 51,1 % comparativement à la campagne précédente, à 47,7 millions de tonnes, en conséquence d'une amélioration générale des conditions de culture en 2003.
 - La production s'est accrue dans toutes les provinces de l'Ouest.
 - L'Alberta affiche la hausse la plus marquée, de 96,2 %, à 15,8 millions de tonnes.
 - Tous les produits ont connu une production accrue.
 - Des gains de l'ordre de 20 à 60 % étaient typiques.
 - La production de blé a progressé de 56,9 %, à 16,8 millions de tonnes.
 - Le résultat demeure inférieur de 12,9 % à la moyenne de 54,6 millions de tonnes des campagnes 1999-2000 et 2000-2001.
- Les stocks de report ont reculé de 9,6 %, à 5,5 millions de tonnes.
 - La baisse des stocks provinciaux atteignait jusqu'à 21 %.
 - Des baisses ont affecté tous les produits, sauf le blé et l'avoine.
- L'approvisionnement total de grains a augmenté de 41,3 %, à 53,1 millions de tonnes.
 - L'approvisionnement de grains est le plus important depuis la campagne 2000-2001.

Trafic ferroviaire

- Les volumes de grains transportés par chemin de fer ont progressé de 62,2 %, pour s'établir à 20,7 millions de tonnes.
 - Cela reflète l'amélioration de l'approvisionnement de grains et des volumes à transporter.
- Regain important des volumes de grains vers tous les ports de l'Ouest du Canada.
 - Les volumes manutentionnés à Vancouver ont augmenté de 111,4 %, atteignant 10,9 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 40,6 % la campagne précédente à 52,9 %.
 - Les volumes de Prince Rupert ont augmenté de 35,1 %, à 2,9 millions de tonnes.
 - Les volumes de Thunder Bay ont augmenté de 25,1 %, à 6,4 millions de tonnes.
 - Les volumes de Churchill ont augmenté de 40,5 %, à 0,5 million de tonnes.

Infrastructures des silos de collecte

- Le ralentissement des activités de rationalisation des grandes compagnies céréalières s'est maintenu.
 - Le nombre de postes de livraison du grain a baissé de 1,4 %, à 288.
 - Le nombre de silos a baissé de 2,9 %, à 404.
- La capacité de stockage des silos a diminué de 1,0 %, à 5,7 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs d'au moins 25 wagons a baissé de 2,2 %, à 263; cela représente 65,1 % du nombre total de silos du SMTG.
 - La part de la capacité de stockage du SMTG a augmenté à 87,4 %.

Infrastructures ferroviaires

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi une réduction de 0,5 %, à 18 823 routes-milles.
- Le CP et la SMR ont abandonné 101,2 routes-milles d'embranchements tributaires du grain en Saskatchewan et au Manitoba.
- Le CN a fait l'acquisition de BC Rail en juillet 2004.
 - Les réseaux régionaux et d'intérêt local perdent 28,5 %, pour s'établir à 3 724 routes-milles.
 - Le réseau de classe 1 progresse de 10,1 %, à 15 099 routes-milles.
- Le propriétaire de la Great Western Railway met la compagnie en vente.
 - Des agriculteurs de Saskatchewan s'organisent pour acquérir la compagnie.
 - La vente devrait être complétée pendant la campagne 2004-2005.

Infrastructures des silos terminus

- Le nombre de silos terminus agréés du SMTG recule de 5,9 %, à 16; la capacité de stockage baisse de 3,3 %, à 2,6 millions de tonnes.
 - S'explique par le retrait de l'agrément de l'installation « M » d'Agricore United à Thunder Bay, d'une capacité de 91 000 tonnes.
- Les déchargements dans les silos terminus ont augmenté de 74,3 %, à 218 447 wagons.
 - La part attribuée au CP a reculé à 48,2 % comparativement à 57,8 % au cours de la campagne précédente.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

| Tableau | Description | Notes | REF. | CAMPAGNE AGRICOLE (1) | | | |
|---|--|-------|-----------|-----------------------|-----------|---------|---|
| | | | 1999-2000 | 2002-2003 | 2003-2004 | VAR % | |
| Production et approvisionnement [sous-série 1A] | | | | | | | |
| 1A-1 | Cultures agricoles (milliers de tonnes) | (2) | 55 141,7 | 31 539,9 | 47 655,3 | 51,1 % | ▲ |
| 1A-2 | Stocks de report (milliers de tonnes) | (2) | 7 418,2 | 6 070,8 | 5 488,9 | -9,6 % | ▼ |
| | Approvisionnement (milliers de tonnes) | (2) | 62 559,9 | 37 610,7 | 53 144,2 | 41,3 % | ▲ |
| Trafic ferroviaire [sous-série 1B] | | | | | | | |
| 1B-1 | Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Province d'origine | } | 26 441,0 | 12 736,4 | 20 658,9 | 62,2 % | ▲ |
| 1B-2 | Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Produits primaires | | | | | | |
| 1B-3 | Volumes de grain transportés par chemin fer (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée | | | | | | |
| Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C] | | | | | | | |
| 1C-1 | Postes de livraison du grain (nombre) | | 626 | 292 | 288 | -1,4 % | ▼ |
| 1C-1 | Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) | | 7 443,9 | 5 747,3 | 5 688,6 | -1,0 % | ▼ |
| 1C-1 | Silos (nombre) – Province | } | 917 | 416 | 404 | -2,9 % | ▼ |
| 1C-2 | Silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer | | | | | | |
| 1C-3 | Silos (nombre) – Société céréalière | | | | | | |
| 1C-4 | Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Province | } | 317 | 269 | 263 | -2,2 % | ▼ |
| 1C-5 | Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer | | | | | | |
| 1C-6 | Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de voie ferrée | | | | | | |
| 1C-7 | Ouvertures de silos (nombre) – Province | } | 43 | 31 | 9 | -71,0 % | ▼ |
| 1C-8 | Ouvertures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer | | | | | | |
| 1C-9 | Ouvertures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée | | | | | | |
| 1C-10 | Fermetures de silos (nombre) – Province | } | 130 | 115 | 21 | -81,7 % | ▼ |
| 1C-11 | Fermetures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer | | | | | | |
| 1C-12 | Fermetures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée | | | | | | |
| 1C-13 | Postes de livraison du grain (nombre) – Concentrant 80 % des livraisons | | 217 | 89 | 95 | 6,7 % | ▲ |
| Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D] | | | | | | | |
| 1D-1 | Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau tributaire du grain | | 4 876,6 | 4 495,8 | 4 406,1 | -2,0 % | ▼ |
| 1D-1 | Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau non tributaire du grain | | 14 513,5 | 14 428,1 | 14 416,6 | -0,1 % | ▼ |
| 1D-1 | Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau total | | 19 390,1 | 18 923,9 | 18 822,7 | -0,5 % | ▼ |
| 1D-2 | Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain | | 8 683,6 | 3 670,1 | 6 359,3 | 73,3 % | ▲ |
| 1D-2 | Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain | | 16 976,0 | 8 601,2 | 13 564,2 | 57,7 % | ▲ |
| 1D-2 | Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau total | | 25 659,6 | 12 271,3 | 19 923,5 | 62,4 % | ▲ |
| 1D-3 | Infrastructures ferroviaires des compagnies d'intérêt local (routes-milles) | | 3 043,0 | 3 363,7 | 3 299,7 | -1,9 % | ▼ |
| 1D-3 | Volumes de grain transportés par compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes) | | 2 090,5 | 1 111,7 | 2 001,4 | 80,0 % | ▲ |
| 1D-5 | Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 1 | | 23 569,1 | 11 159,6 | 17 922,1 | 60,6 % | ▲ |
| 1D-5 | Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 2 et 3 | | 2 090,5 | 1 111,7 | 2 001,4 | 80,0 % | ▲ |
| 1D-6 | Silos (nombre) – Réseau tributaire du grain | | 371 | 141 | 135 | -4,3 % | ▼ |
| 1D-6 | Silos (nombre) – Réseau non tributaire du grain | | 513 | 261 | 255 | -2,3 % | ▼ |
| 1D-6 | Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain | | 2 475,4 | 1 569,3 | 1 543,1 | -1,7 % | ▼ |
| 1D-6 | Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain | | 4 847,6 | 4 123,5 | 4 093,4 | -0,7 % | ▼ |
| Infrastructure des silos terminus [sous-série 1E] | | | | | | | |
| 1E-1 | Silos terminus (nombre) | | 15 | 17 | 16 | -5,9 % | ▼ |
| 1E-1 | Capacité de stockage des silos terminus (milliers de tonnes) | | 2 678,6 | 2 733,6 | 2 642,6 | -3,3 % | ▼ |
| 1E-2 | Déchargements dans les silos terminus (nombre) – Wagons-trémies couverts | | 278 255 | 125 339 | 218 447 | 74,3 % | ▲ |

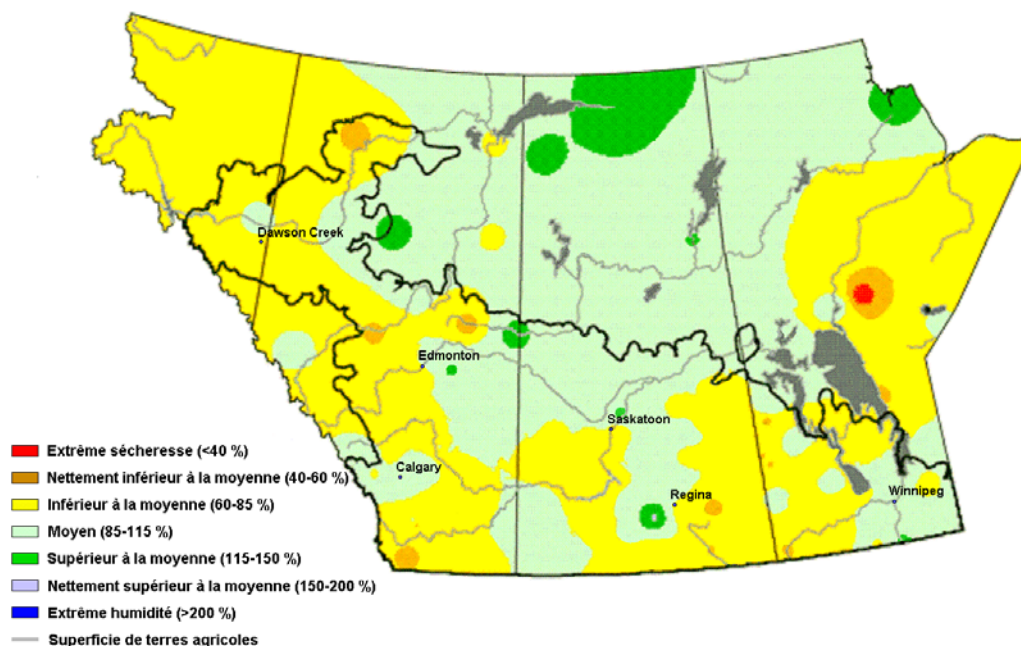
(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2003-2004 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(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]

Pour de nombreux intervenants du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada, la campagne agricole 2003-2004 représentait la première année relativement bonne après une série de campagnes difficiles. Suite à deux saisons particulièrement rudes, la sécheresse étendue particulièrement dévastatrice pour l'industrie du grain de l'Ouest canadien a finalement cédé la place à de meilleures conditions en production en 2003. L'amélioration conséquente de la production de grain s'est traduite par une intensification correspondante de l'activité commerciale. Ce regain s'est manifesté presque partout dans le SMTG, comme en témoignent généralement les indicateurs du Programme de surveillance du grain (PSG).

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyennes – 1^{er} avril au 31 août 2003



Source: Administration du rétablissement agricoles des Prairies

Bien que de meilleures conditions de culture aient succédé à la sécheresse subie dans les deux saisons de croissance précédentes, les précipitations reçues dans la plupart des régions de l'Ouest canadien n'ont pas surpassé un niveau inférieur à la moyenne.¹ Néanmoins, ces précipitations accrues ont été accueillies avec soulagement dans les régions les plus affectées par la sécheresse, soit le Nord-Est de la Colombie-Britannique, l'Alberta et le Nord-Ouest de la Saskatchewan. Des pratiques culturales visant à préserver l'humidité du sol ont accentué cette amélioration. En conséquent, la production de grain de l'Ouest canadien a enregistré l'augmentation la plus marquée d'une campagne à la suivante depuis le début du PSG. De plus, cette expansion a exercé ses effets dans toute l'industrie du grain, pour une amélioration générale du rendement du SMTG.

La production céréalière totale de l'Ouest canadien durant la campagne agricole 2003-2004 a atteint 47,7 millions de tonnes, un bond de 51,1 % par rapport aux 31,5 millions de tonnes consignés pour la campagne précédente, le niveau le plus faible enregistré dans le régime du PSG. De plus, cette augmentation survenait après trois années consécutives de régression, le premier regain dans la production céréalière de

¹ Les présentes comparaisons reposent sur les données historiques recueillies par l'Administration du rétablissement agricole des Prairies pour les 30 années de 1961 à 1990.

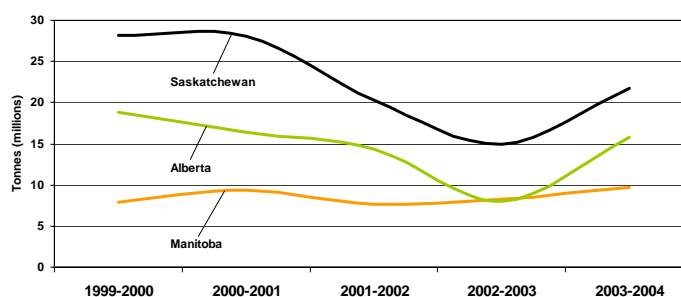
l'Ouest canadien depuis le début du PSG. Malgré le fait qu'il s'agissait de la première fois en trois ans que cette production arrivait ne serait-ce qu'à s'approcher d'un niveau presque normal, il reste qu'elle demeure encore inférieure de 12,9 % à la moyenne de 54,6 millions de tonnes pour les campagnes agricoles 1999-2000 et 2000-2001. [Voir tableau 1A-1 à l'annexe 3.]

Production provinciale de grain

L'amélioration des conditions culturales en 2003 se manifeste dans la hausse généralisée des niveaux de production de grain dans chacune des quatre provinces de l'Ouest. L'Alberta, la plus affectée par la sécheresse, a connu la hausse la plus marquée de toutes les provinces productrices. Sa production globale a virtuellement doublé, grimant de 96,2 % à 15,8 millions de tonnes par rapport aux 8,1 millions de tonnes un an auparavant.

La Saskatchewan s'inscrivait dans la tendance de l'Alberta, avec une hausse de production d'une année à l'autre de 45,9 %, de 14,9 millions de tonnes à 21,8 millions de tonnes. Malgré ce progrès, la récolte de la province demeurait loin des 28,1 millions de tonnes atteints dans la campagne agricole 1999-2000, ce qui a eu pour effet de faire baisser la contribution relative de la Saskatchewan à la production de l'Ouest canadien pour une troisième année consécutive. Alors que cette province comptait pour 51,0 % du total pour la première année du PSG, cette proportion a glissé à 45,7 %. Cette baisse a également exercé une influence sur des aspects plus spécifiques du SMTG, dont une réduction du temps de transit des wagons chargés.

Figure 2 : Production principale de grain – Répartition provinciale



À hauteur de 36,0 %, la hausse de production de la Colombie-Britannique était la troisième plus élevée, mais sa récolte ne représentait que 0,3 million de tonnes. Le Manitoba, mieux protégé de l'impact des sécheresses des dernières années, a affiché un gain relativement modéré de 17,2 % pour la campagne agricole 2003-2004. La production globale y atteignait un total de 9,7 millions de tonnes, comparativement à 8,3 millions de tonnes l'année précédente. En fait, le rendement du Manitoba pour la campagne agricole 2003-2004 représentait sa meilleure performance dans le régime du PSG. De plus, sa production s'est avérée la plus stable des quatre provinces de l'Ouest, ne s'écartant jamais de plus de 15 % de la moyenne quinquennale de 8,6 millions de tonnes.

La production de tous les grains importants a augmenté, et ce sans exception. Malgré d'importantes différences découlant des conditions de croissance qui variaient selon les provinces, les gains typiques étaient de l'ordre de 20 % à 60 %. La production de blé a augmenté de 56,9 %, atteignant 16,8 millions de tonnes par rapport aux 10,7 millions de tonnes de l'année précédente, comptant pour plus du tiers du tonnage récolté. Cette augmentation d'une année à l'autre de 6,1 millions de tonnes correspond à une hausse du même ordre de la proportion de ce grain dans l'expansion de 16,1 millions de tonnes de la production dans l'Ouest canadien. En fait, avec l'orge et le blé dur affichant des augmentations respectives de 5,0 millions de tonnes, et 0,4 million de tonnes, les grains de la CCB comptaient pour près des trois quarts de l'expansion globale.²

Comme dans les campagnes agricoles antérieures, le canola était en tête des grains hors CCB. Avec une production de 6,6 millions de tonnes, le canola comptait pour 43,6 % des 15,2 millions de tonnes de grains hors CCB récoltés, et pour 13,9 % de la production totale de grain de l'Ouest canadien. De plus, son progrès de 2,5 millions de tonnes représentait plus de la moitié du gain de 4,6 millions de tonnes réalisé pour

² La Loi sur la Commission canadienne du blé confère à la CCB le pouvoir exclusif de commercialisation du blé et de l'orge produits par les agriculteurs de l'Ouest canadien, pour l'exportation et la consommation intérieure. Les grains non désignés explicitement dans la Loi portent la désignation de grains hors CCB aux fins du Programme de surveillance du grain.

l'ensemble des grains hors CCB, alors qu'un autre tiers était attribuable à l'augmentation de 1,5 million de tonnes de l'avoine et des pois secs.

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

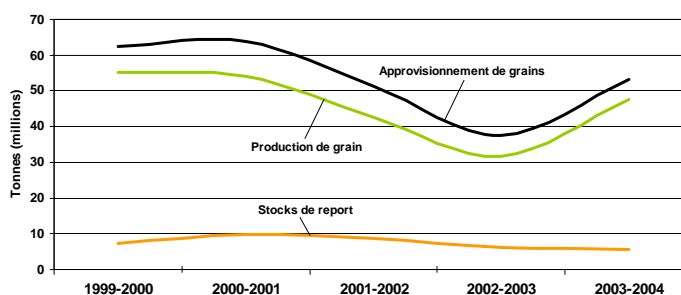
Bien que la production de grain de l'année courante ait les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement global, le volume de grains stockés depuis la campagne précédente a lui aussi un impact. En fait, ces stocks de report désignés ont habituellement compté pour environ 14 % de l'approvisionnement de grains dans le régime du PSG.³ En général, ces stocks ont tendance à fluctuer en parallèle de l'évolution de la production de grains, bien que de façon moins marquée. La détérioration générale de la production s'est donc accompagnée d'une diminution correspondante régulière des stocks de report. 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. Plus précisément, ces stocks ont baissé de 9,8 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole de 1999-2000 à 5,5 millions de tonnes à la conclusion de la campagne 2002-2003.⁴ Le blé, le blé dur et l'orge comptaient à eux seuls pour les trois quarts des stocks de report.

En s'ajoutant aux 47,7 millions de tonnes de grain produit en 2003, les 5,5 millions de tonnes de stocks de report disponibles pour la campagne agricole 2003-2004 ont eu pour effet de pousser l'approvisionnement global de grain à 53,1 millions de tonnes, une augmentation de 41,3 % par rapport à l'approvisionnement de 37,6 millions de tonnes de la campagne précédente. [Voir tableau 1A-2 à l'annexe 3.]

Comme pour la production de grain, les stocks de report peuvent beaucoup varier d'une province à l'autre, les changements d'une campagne à la suivante découlant de facteurs très variés. À titre comparatif, les stocks de report de la présente campagne agricole étaient inférieurs de 0,6 million de tonnes, soit 9,6 %, aux 6,1 millions de tonnes reportées à la campagne 2002-2003. Cette réduction s'étalait parmi les provinces, d'une baisse de seulement 2,5 % pour la Saskatchewan jusqu'à 21,2 % pour la Colombie-Britannique. Cependant, avec une baisse de 0,4 million de tonnes, l'Alberta comptait pour près des trois quarts de la réduction globale.

Par contre, ce ne sont pas tous les grains qui ont subi une baisse de leurs stocks de report d'une campagne à l'autre. On a constaté des augmentations nettes des montants de 6,8 % et 50,8 % pour le blé et l'orge respectivement. Néanmoins, le gain combiné de 0,3 million de tonnes pour ces grains ne suffisait pas à compenser les déclinés plus marqués des stocks reportés d'orge, de canola et de blé dur, qui atteignaient un total de 0,9 million de tonnes.

Figure 3 : Approvisionnement de l'Ouest du Canada



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

En corollaire d'une amélioration de l'approvisionnement global de grain, les volumes de grains réglementés acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada ont connu une hausse très marquée pendant la campagne agricole 2003-2004. Le trafic ferroviaire global a augmenté de 62,2 % à 20,7 millions de tonnes,

³ Les stocks de report sont les stocks disponibles, à la ferme ou dans les silos primaires, à la conclusion d'une campagne agricole (soit au 31 juillet). À ce titre, ils sont également réputés constituer les stocks disponibles au début de la nouvelle campagne agricole (soit le 1^{er} août).

⁴ Les stocks de report mentionnés ici reposent sur les données fournies par Statistique Canada et par la Commission canadienne des grains.

comparativement aux 12,7 millions de tonnes de la campagne précédente.⁵ On constate avec intérêt que ce progrès surpasse considérablement la hausse mentionnée de 41,3 % de l'approvisionnement de grain. [Voir tableaux 1B-1 à 1B-3 à l'annexe 3.]

L'ampleur de la différence entre ces deux augmentations signifie concrètement que les compagnies de chemin de fer ont effectué de réels progrès dans leur manutention globale des grains. La mise en rapport des volumes de grains des sociétés de chemin de fer et de l'approvisionnement global illustre le mieux ce phénomène.

Pendant la campagne 2003-2004, cette proportion a grimpé de 33,9 % à 38,9 %. Dans une large part, cette proportion accrue découle d'une réelle expansion des programmes de vente à l'exportation des grains de la CCB comme des grains hors CCB. Cette situation s'explique principalement par le fait que la commercialisation privilégiée les besoins intérieurs de meunerie plutôt que les ventes à l'exportation. Par conséquent, un changement de l'approvisionnement de grains se traduira souvent par une variation encore plus marquée des volumes de grain disponibles pour la vente à l'exportation et l'expédition par chemin de fer. C'est le même processus qui s'était manifesté lorsque la proportion avait connu une baisse régulière de 42,3 % à 33,9 % pendant que l'approvisionnement de grain en soi déclinait pendant les quatre premières années du PSG.

Comme dans les deux campagnes agricoles précédentes, les volumes trimestriels de grains expédiés par chemin de fer affichaient une plus grande variabilité que celle connue au début du PSG. Plus précisément, la moyenne de 4,6 millions de tonnes pour les deuxième et troisième trimestres s'établissait à environ 20 % de moins que la moyenne de 5,8 millions de tonnes pour les premier et quatrième trimestres.

À la différence de la campagne agricole de 2002-2003, ces baisses en milieu d'année ne semblent pas découler d'une réduction notable des programmes de vente des grains de la CCB ou hors CCB. Elles ne sont pas non plus indicatives des difficultés opérationnelles éprouvées par les compagnies de chemin de fer à l'occasion d'un hiver relativement rude. Les données du PSG semblent plutôt indiquer que la réduction de volume pendant cette période pourrait provenir d'un trafic ferroviaire direct accru vers des destinations autres que l'Ouest du Canada, en particulier l'Est du Canada, les États-Unis d'Amérique et le Mexique.⁶

Origines provinciales

L'évolution globale de l'approvisionnement de grains a provoqué une hausse substantielle des expéditions ferroviaires des principales provinces productrices, à l'exception du Manitoba. Plus de la moitié de l'augmentation nette de 7,9 millions de tonnes des volumes était attribuable à l'Alberta, dont les expéditions par

Figure 4 : Approvisionnement et volumes de grains de l'Ouest du Canada expédiés par chemin de fer

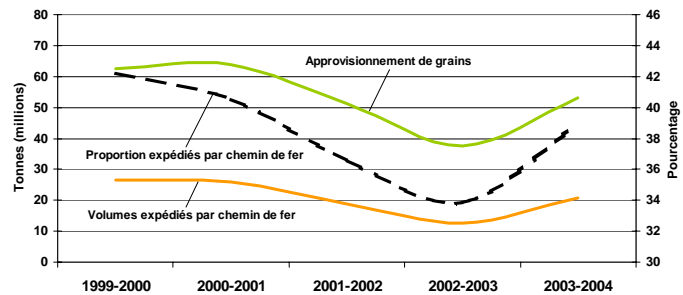
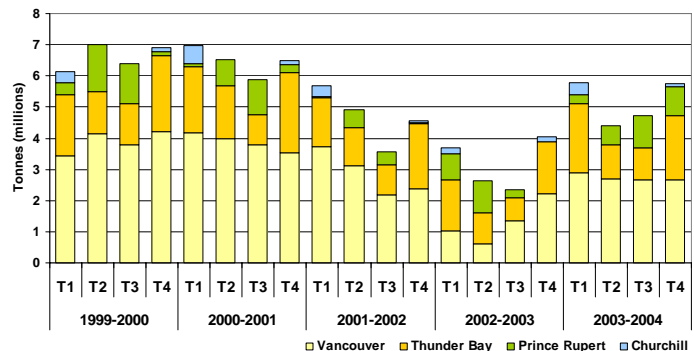


Figure 5 : Volumes de grains expédiés par chemin de fer



⁵ 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.

⁶ La section 2.33 traite plus en détail des expéditions ferroviaires directes vers des destinations autres que l'Ouest du Canada.

chemin de fer ont grimpé de 4,3 millions de tonnes (soit 116,9 %) pour atteindre 7,9 millions de tonnes. Venaient ensuite la Saskatchewan, avec une hausse de 3,4 millions de tonnes (soit 53,4 %) pour un total de 9,9 millions de tonnes, et le Manitoba avec un gain de 0,2 million de tonnes (soit 8,4 %) pour atteindre 2,9 millions de tonnes. Les expéditions depuis la Colombie-Britannique sont essentiellement demeurées à zéro.⁷

Ports de destination

Les ports de Vancouver et Thunder Bay constituaient toujours les principales destinations ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2003-2004. Vancouver était la première destination en importance, son volume faisant plus que doubler à 10,9 millions de tonnes, comparativement à 5,2 millions de tonnes l'année précédente. Une grande partie de ce gain s'explique par le règlement du conflit de travail qui avait fermé pendant près de quatre mois les silos terminus agréés de Vancouver lors de la campagne agricole précédente.⁸ En conséquence, la part du volume transporté global du port a progressé de 40,6 % à 52,9 %. Inversement, même si le volume de grain destiné à Thunder Bay a connu une augmentation de 25,1 % pour atteindre 6,4 millions de tonnes, sa part du volume transporté total est tombée à 30,9 %, comparativement aux 40,0 % de la campagne précédente.

La même tendance se manifestait pour les ports secondaires de Prince Rupert et Churchill. Le volume acheminé à Prince Rupert en conséquence du conflit de travail à Vancouver s'était traduit par une augmentation à 2,1 millions de tonnes pendant la campagne agricole 2002-2003, mais le port a néanmoins réalisé un nouveau gain de 35,1 % pendant la campagne 2003-2004. Les 2,9 millions de tonnes acheminées à Prince Rupert représentaient le plus important mouvement observé depuis la campagne agricole de 1999-2000. Malgré cette progression, la reprise d'activité à Vancouver a fait tomber la part de Prince Rupert dans le volume global, de 16,7 % l'année précédente à 13,9 %. C'était le même phénomène à Churchill, dont la part du volume global a régressé de 2,7 % à 2,3 %, malgré une augmentation de 40,5 % du volume qui a atteint 0,5 million de tonnes.

Malgré les reculs apparents de la campagne agricole 2003-2004, les parts respectives des ports de Thunder Bay, Prince Rupert et Churchill ont en fait augmenté depuis le début du PSG. Plus précisément, ces gains se sont effectués au détriment du port de Vancouver, dont la part a régressé de 58,9 % à 52,9 % au fil des cinq dernières années. C'est Thunder Bay qui en a profité le plus, voyant sa part passer de 26,8 % à 30,9 %, suivi de Prince Rupert et Churchill, avec des gains respectifs de 1,3 et 0,6 points de pourcentage.

1.3 Infrastructures 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 1999-2004, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation dans les Prairies. Lorsque quatre ans plus tard commençait la campagne agricole 2003-2004, le nombre de silos avait chuté de 58,6 %, à 416.⁹ [Voir tableaux 1C-1, et 1C-2 à l'annexe 3.]

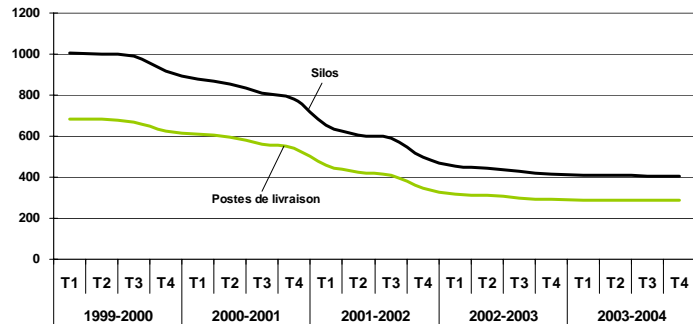
⁷ En vertu du PSG, les statistiques relatives au transport du grain par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes transportés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne partie des grains qui proviennent de Colombie-Britannique sont transportés par BC Rail, le volume transporté à bord de trains de transporteurs de compétence fédérale s'est avéré relativement restreint (se chiffrant en deçà de 100 000 tonnes par an). En 2002, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a conclu une entente privée de transport avec BC Rail en vertu de laquelle le trafic provenant de la voie du CN dans la région de Dawson Creek a été acheminé jusqu'à Vancouver par BC Rail. En conséquence de ce changement, le CN a cessé de communiquer au Surveillant des données sur ces mouvements au début de la campagne 2002-2003. Lorsque plus tard le CN a fait l'acquisition de BC Rail dans les derniers jours de la campagne 2003-2004, ces volumes ont réintégré les statistiques du trafic des transporteurs, mais ne constituaient qu'une quantité négligeable.

⁸ 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 le passage du grain par le port de Vancouver pour une bonne partie de la première moitié de la campagne 2002-2003. 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 jusqu'à une période assez avancée du troisième trimestre de la campagne 2002-2003. Par conséquent, toute comparaison directe d'un trimestre à l'autre ou d'une année à l'autre ne doit s'effectuer qu'avec prudence.

⁹ 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

Les trois premières années du PSG ont été marquées par une augmentation croissante du nombre d'installations soustraites au réseau, soit 87 lors de la première campagne agricole, 136 pendant la deuxième et 281 au cours de la troisième. Toutefois, le retrait de 84 silos du réseau pendant la campagne agricole 2002-2003 semblait signaler que les réductions les plus radicales avaient été pratiquées et que le rythme se ralentissait. Qui plus est, le changement trimestriel net du nombre de silos pendant cette période semblait fortement suggérer un ralentissement marqué du processus.

Figure 6 : Silos agréés et postes de livraison



Pendant la campagne agricole 2003-2004, le nombre de silos agréés dans l'Ouest du Canada a enregistré une réduction de 12 installations (ou 2,9 %), pour s'établir à 404. Il s'agit du retrait le moins important en une seule année dans le régime du PSG, qui porte la réduction du réseau de silos de collecte du SMTG sur cinq ans au nombre de 600 installations (soit 59,8 %). Ce résultat confirme le ralentissement du processus de rationalisation signalé antérieurement par le Surveillant.

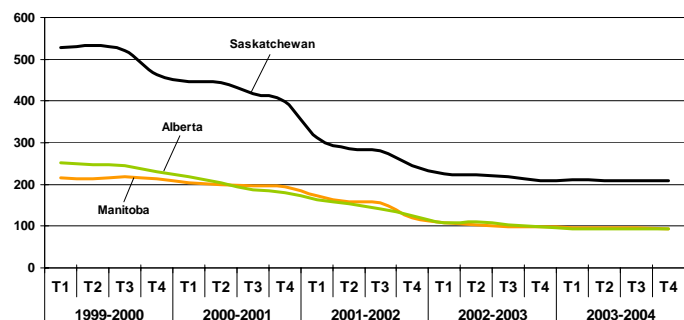
Le nombre de postes de livraison du grain a lui aussi diminué, suivant généralement la baisse du nombre de silos agréés. À la fin de la campagne agricole 2003-2004, le nombre de postes de livraison en service n'était plus que de 288. Cette réduction ne représente que 4 (1,4 %) des 292 postes en service à la fin de la campagne agricole précédente, mais une impressionnante proportion de 58,0 % des 685 postes de livraison en service au début du PSG a maintenant été fermée. Par conséquent, quelque 397 collectivités ont maintenant vécu la fermeture de tous les silos régionaux.

Tout au long du PSG, la grande majorité des livraisons aux silos de collecte s'est concentrée dans un nombre toujours plus réduit d'emplacements. Dans l'une ou l'autre des campagnes agricoles, environ le tiers des postes de livraison en service du SMTG accueillait 80 % des livraisons de grain des producteurs. Pendant la campagne agricole 2003-2004, seulement 95 (38,8 %) des postes de livraison en service du SMTG ont suffi à accommoder cette part du total des livraisons de grain. Il s'agit d'une hausse par rapport aux 33,5 % de postes de livraison en service consignés pour la campagne précédente, ce qui s'explique principalement par l'approvisionnement accru en grains, qui s'est réparti plus également dans les Prairies. [Voir tableau 1C-13 à l'annexe 3.]

Répartition provinciale

À la conclusion de la campagne agricole 2003-2004, la Saskatchewan possédait 208 (51,5 %) des 404 silos agréés dans l'Ouest du Canada. En fait, depuis le début du PSG, la proportion des silos dans cette province ne s'est jamais beaucoup éloignée de la moitié du total pour le SMTG. Les parts suivantes reviennent au Manitoba et à l'Alberta, dont les 94 et 93 silos respectivement représentent un peu moins du quart du total. Les neuf silos restants sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario.¹⁰

Figure 7 : Silos agréés – Distribution provinciale



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..

¹⁰ On compte neuf silos de collecte et de transformation agréés à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta en date du 31 juillet 2004, soit un en Ontario et huit en Colombie-Britannique. Les changements survenus dans les infrastructures des

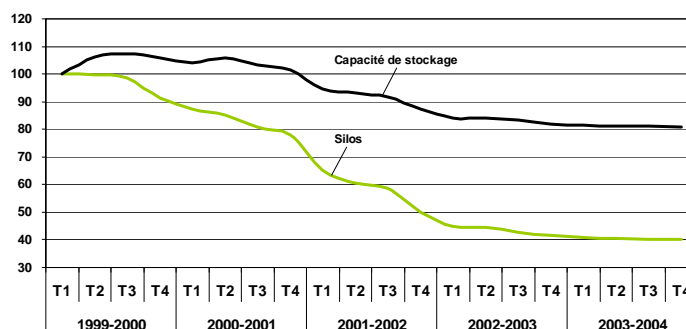
Et si la plus forte réduction du nombre de silos agréés a eu lieu également en Saskatchewan, c'est l'Alberta qui a affiché la baisse relative la plus importante depuis le début de la campagne 1999-2000, à hauteur de 63,1 % (ou 159 silos). Ce taux est toutefois suivi de très près par ceux de la Saskatchewan, qui affiche une réduction nette de 60,5 % (ou 319 silos), et le Manitoba, avec un recul de 56,5 % (ou 122 silos).

En dépit de variations de rythme, le taux général de diminution pour les trois provinces est resté essentiellement le même. Cela souligne le fait que les baisses de silos ont été réparties plutôt également sur le plan géographique et que les silos d'une province n'ont pas été indûment ciblés par rapport à ceux d'une autre dans le cadre du projet de rationalisation.

Capacité de stockage des silos

En dépit de la baisse marquée du nombre total de silos, la capacité de stockage de ces installations a reculé dans une proportion bien inférieure de 19,0 % au cours de cette même période de cinq ans, passant de 7,0 millions à 5,7 millions de tonnes. Ce rythme de baisse plus modéré signifie que pendant que les compagnies céréalnières procédaient méthodiquement à la fermeture de leurs silos moins efficaces, elles remplaçaient la capacité ainsi perdue par l'expansion ou la construction d'autres installations. Jusqu'à la deuxième moitié de la campagne agricole 1999-2000, la capacité qui est venue s'ajouter grâce aux investissements dans des silos nouveaux ou agrandis l'a emporté sur la capacité soustraite par voie de fermeture. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a augmenté (7,4 %) pour atteindre un pic de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne 1999-2000. Depuis lors, la capacité globale de stockage du SMTG a reculé au rythme de la fermeture des silos, avec une perte moyenne d'environ 3 500 tonnes par fermeture de silo.

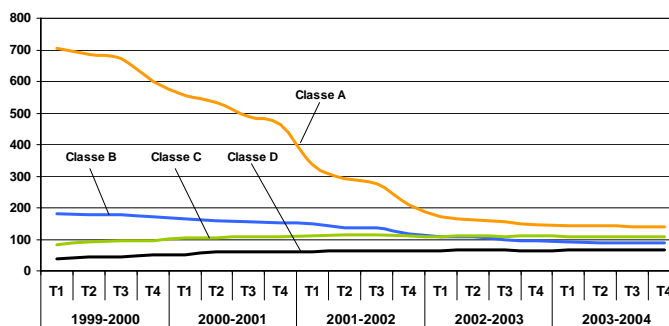
Figure 8 : Évolution relative des silos et de leur capacité de stockage



Classes de silos

Pour faciliter la comparaison, les PSG regroupe les silos en quatre classes distinctes, en fonction de la capacité de chargement du silo, déterminée par le nombre de postes de wagons. Les silos de classe A peuvent accueillir moins de 25 wagons; ceux de classe B, de 25 à 49 wagons; ceux de classe C, de 50 à 99 wagons, et les silos de classe D peuvent accueillir au moins 100 wagons.¹¹ De plus, à cause de leur capacité de charger des wagons en plus grand nombre, les installations de classes C et D constituent des silos à forte capacité aux fins du PSG.

Figure 9 : Silos agréés – Classe de silos



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.

¹¹ Les classes 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.

Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition de l'infrastructure de silos du SMTG a considérablement changé au fil des cinq dernières campagnes agricoles. Le changement le plus marquant a été la baisse de 80,0 du nombre de silos de classe A, passés de 705 à 141. Les silos de classe B ont aussi connu une réduction considérable, de 50,6 %, pour baisser de 180 à 89. En contrepartie, l'industrie faisait un virage aussi prononcé vers le recours à des silos à forte capacité. Les silos de classe C ont accru leur nombre de 33,3 %, de 81 à 108, tandis que les silos de classe D progressaient de 73,7 %, de 38 à 66. Cette évolution se manifestait autant dans les changements que traversait la capacité de stockage du SMTG.

La cible principale du programme de rationalisation des silos était manifestement l'installation classique à charpente en bois. Sur les 735 silos fermés depuis le début du PSG, l'écrasante majorité (613 [ou 83,4 %]) était des silos de classe A.¹² Dans une grande mesure, l'efficacité économique du silo à forte capacité avait rendu ces silos désuets. Leur existence avait également été compromise par le régime d'incitatifs financiers qui encourageait le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus.

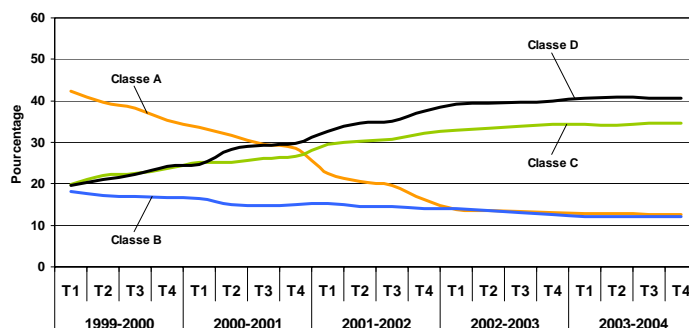
Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des silos de classe B, mais dans une moindre mesure. Plus précisément, même si les mouvements de grain par ces installations les rendaient admissibles à un rabais en vertu des programmes d'incitatifs des compagnies de chemin de fer, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. Par conséquent, au fil des cinq dernières campagnes agricoles, un total de 101 silos de classe B ont également été fermés. Les silos de classes A et B ont compté pour 97,1 % de toutes les fermetures. [Voir tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'annexe 3.]

Par opposition à leur part de 97,1 des fermetures de silos, les installations de classes A et B ne comptaient que pour 54,8 % des 135 silos ouverts pendant cette période.¹³ Élément plus significatif, cette différence souligne le fait que les silos à forte capacité ont compté pour une proportion considérablement plus élevée d'ouvertures que de fermetures, soit respectivement 45,2 % et 2,9 %. [Voir tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'annexe 3.]

En fait, les silos de classes C et D sont les seuls à avoir connu une augmentation nette de leur nombre. Ces changements traduisent nettement la tendance de l'industrie à vouloir utiliser des silos à forte capacité, une migration évidente à la lumière de leur part du nombre total de silos du SMTG ou de leur capacité de stockage. À la fin de la campagne 2003-2004, les silos à forte capacité représentaient 43,1 % de tous les silos, et 75,3 % de la capacité de stockage globale, un contraste frappant par rapport à leurs parts respectives de 11,9 % et de 39,4 % au début du PSG.

Néanmoins, si l'on tient compte de toutes les classes de silos admissibles à un rabais, on constate que le nombre total de silos a diminué de 299 à 263 au cours des cinq dernières années, alors que la capacité de stockage connexe augmentait en fait de 4,1 millions de tonnes à 5,0 millions de tonnes.¹⁴ Aspect plus important, à la fin de la dernière campagne agricole, ce groupe comptait pour 65,1 % du total des silos, et 87,4 % de la capacité de stockage globale. Comme pour les silos à forte capacité, ces parts sont

Figure 10 : Portion de la capacité de stockage – Classe de silos



¹² Les statistiques relatives aux fermetures et aux ouvertures de silos manquent de précision, étant donné qu'elle ne font pas la distinction entre les silos agréés qui peuvent avoir été fermés par une société céréalière, mais rouverts par la suite par une autre, en raison d'une vente.

¹³ Une grande partie des 74 ouvertures de silos consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre compagnie céréalière.

¹⁴ Si l'on inclut les silos de classe B (dont le nombre a reculé de 180 à 89 durant cette période), cela neutralise les hausses numériques relativement moindres des silos de classes C et D et aboutit à une réduction nette du nombre total de silos admissibles à des rabais incitatifs.

considérablement plus élevées que les proportions respectives de 29,8 % et 57,7 % détenues au début du PSG. [Voir tableaux 1C-4 à 1C-6 à l'annexe 3.]

Compagnies céréalières

Au fil des cinq dernières campagnes agricoles, la rationalisation du réseau de silos a constitué une priorité pour les plus grandes compagnies céréalières canadiennes, en particulier le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) et Agricore United (AU). Sur un plan comparatif, SWP a été la plus dynamique de ces deux entreprises, réduisant de 87,9 % (de 305 à 37) le nombre de ses silos agréés.¹⁵ Facteur également significatif, un peu plus de la moitié de cette réduction de 268 silos est survenue en une seule campagne agricole, celle de 2001-2002, lorsque la compagnie a retranché 135 silos de son réseau.

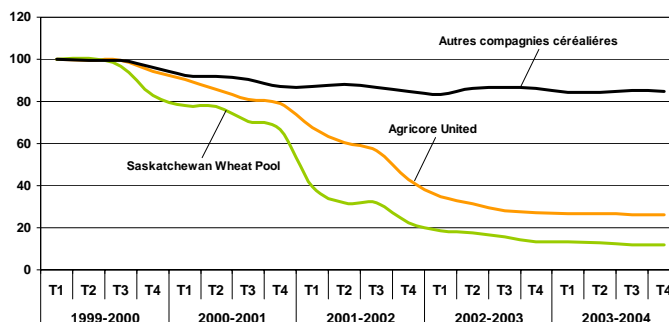
AU a réduit son réseau de 74,0 % au cours de cette même période, passant de 384 à 100 silos. À l'instar du SWP, près de la moitié de cette réduction est survenue au cours de la campagne 2001-2002 et a sans doute été alimentée par les possibilités de rationalisation résultant de la fusion des deux compagnies qui l'ont précédée.¹⁶ Confondues, les réductions opérées par le SWP et Agricore United représentent 92,0 % de la baisse nette globale de 600 silos du SMTG.

Parmi les autres grandes compagnies céréalières, Cargill et Pioneer Grain ont opéré les réductions suivantes les plus marquées dans leurs réseaux de silos. Cependant, avec des baisses respectives de 42,4 % et 41,0 %, leurs efforts de rationalisation ont progressé à un rythme environ moitié plus lent. La réduction était encore moins marquée chez Parrish and Heimbecker et N.M. Paterson and Sons, avec des baisses respectives de 19,2 % et 6,0 %.

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Parfois, un silo fermé par une grande compagnie céréalière était vendu pour être remis en exploitation par une petite compagnie céréalière indépendante de moindre taille. L'ouverture de silos exploités par Delmar Commodities, FGDI, Providence Grain Group, et Westlock Terminals entre dans cette catégorie.¹⁷ Le nombre de silos exploités par ces céréalières de moindre taille a en fait progressé de 51,0 % au cours des cinq dernières campagnes, passant de 51 à 77.¹⁸

Pour faciliter la comparaison, si l'on regroupe les silos exploités par des compagnies autres que le SWP et AU, on constate que leur total a reculé de 15,2 %, soit de 315 à 267 silos. De plus, à l'issue des réductions plus marquées effectuées par le SWP et AU, ce groupement compte maintenant pour environ les deux tiers des

Figure 11 : Silos agréés – Compagnies céréalières



¹⁵ Les silos attribués au SWP excluent ceux qui sont exploités sous l'appellation commerciale de AgPro Grain dans les provinces du Manitoba et d'Alberta. Cette société (qui englobait quelque 11 silos au 31 juillet 2004) 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 %.

¹⁶ Le 1^{er} novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. a officiellement fusionné avec United Grain Growers Limited pour former Agricore United. Même si la baisse relative du nombre de silos de la compagnie se classe loin derrière celle du SWP, leur nombre est supérieur – 284 contre 268 pour le SWP.

¹⁷ 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, dont certains sont maintenant exploités par ces compagnies céréalières de moindre taille.

¹⁸ La mention de compagnies 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 77 silos mentionnés ici comprennent quatre silos exploités par ADM Agri-Industries Ltd., filiale de la compagnie Archer Daniels Midland de plus grande envergure, établie aux É.-U..

silos et de la capacité de stockage du SMTG.¹⁹ Malgré ce renversement de position effectif, le SWP et AU demeurent les principaux manutentionnaires des grains dans l'Ouest du Canada, ce qui signifie que ces deux grandes compagnies ont notablement rehaussé l'efficacité opérationnelle de leurs réseaux actuels. [Voir tableau 1C-3 à l'annexe 3]

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

Au début de la campagne 1999-2000, le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada comprenait au total 19 468,2 routes-milles. De ce nombre, les transporteurs de classe 1 en possédaient 14 827,9 (ou 76,2 %), alors que les plus petits transporteurs de classes 2 et 3 exploitaient les 4 640,3 routes-milles restantes (ou 23,8 %).²⁰

Comme le soulignait le Surveillant dans ses rapports précédents, ce réseau a peu changé durant les quatre premières années du PSG. À la fin de la campagne 2002-2003, la longueur totale du réseau avait diminué d'à peine 2,8 % (ou 544,3 routes-milles), pour s'établir à 18 908,8 routes-milles. La majeure partie de cette réduction globale (84,3 %) est attribuable à l'abandon de 458,9 routes-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

Abandons d'embranchements

La campagne 2003-2004 a été l'occasion des premières réductions d'infrastructure ferroviaire en près de deux ans. Au troisième trimestre, un total de 64,0 routes-milles a été retranché du réseau de l'Ouest du Canada, lorsque la Southern Manitoba Railway (SMR) a abandonné environ 40 % de son réseau.²¹ Comme ses volumes de grains avaient diminué de moitié depuis son entrée en exploitation en 1999, la direction de cette compagnie d'intérêt local a cité comme principaux motifs de sa décision la fermeture de plusieurs silos locaux le long son réseau, combinée aux incitatifs proposés par les compagnies céréalieres pour attirer des volumes vers leurs autres silos.

Ensuite, au quatrième trimestre, le Chemin de fer Canadien Pacifique s'est départi à son tour de 37,2 routes-milles d'infrastructure en Saskatchewan. Plus précisément, il s'agissait de deux embranchements distincts tributaires du grain, soit un tronçon de 25,7 routes-milles dans sa subdivision Arcola, et un tronçon de 11,5 routes-milles dans sa subdivision Burstall, qui figuraient tous deux depuis 2001 parmi les tronçons désignés pour un éventuel abandon dans le plan triennal du réseau de la compagnie.

Ensemble, ces 101,2 routes-milles d'embranchements des Prairies représentent l'abandon de seulement 0,5 % de l'infrastructure ferroviaire établie au début de la campagne 2003-2004. Ce retrait a porté l'ampleur de la réduction globale depuis le début du PSG à seulement 3,3 %, pour un réseau de 18 822,7 routes-milles au 31 juillet 2004. Cette modeste évolution de l'infrastructure ferroviaire présente un contraste saisissant par rapport à la réduction mentionnée de 59,8 % du nombre de silos agréés dans le SMTG. [Voir tableau 1D-1 à l'annexe 3.]

Mis à part l'abandon d'embranchements, la pierre angulaire de l'évolution de l'infrastructure ferroviaire dans l'Ouest du Canada a été le transfert d'embranchements du CN et du CP à des compagnies d'intérêt local. Au début de la campagne agricole 2003-2004, un total de 3 637,8 routes-milles, soit 19,3 % du réseau, avait été

¹⁹ À la fin de la campagne 2003-2004, les compagnies céréalieres autres que le SWP et AU comptaient pour 66,1 % des silos et 67,3 % de la capacité de stockage connexe, une hausse marquée par rapport aux parts respectives de 31,4 % et 46,9 % détenues au début du PSG. Au cours de cette même période, les parts du SWP et d'AU ont connu une baisse correspondante, pour représenter 33,9 % des silos et 32,7 % de la capacité de stockage connexe.

²⁰ Les classes utilisées ici pour regrouper les chemins de fer reposent sur les conventions de l'industrie : classe 1 désigne les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou le Canadien Pacifique; classe 2, les compagnies régionales comme BC Rail; et classe 3, les compagnies d'intérêt local comme la Central Manitoba Railway et la Great Western Railway.

²¹ La section abandonnée par la Southern Manitoba Railway le 1^{er} mars 2004 partait de Mariopolis pour rejoindre Elgin (Manitoba) à l'ouest. À sa création en 1999, la compagnie avait acheté cette section du CN, qui englobait des parties des subdivisions Miami et Hartney de cette dernière.

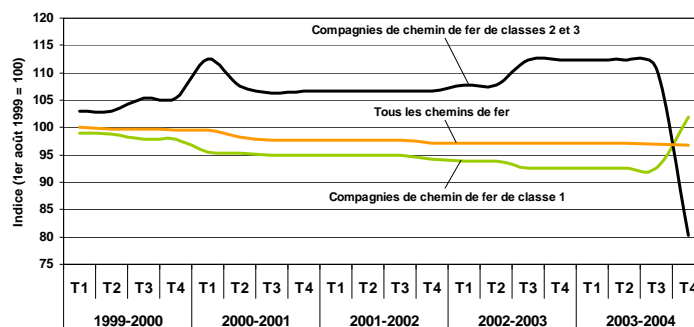
cédé à une série de transporteurs locaux. Ce processus a entraîné la création de deux compagnies de chemin de fer au cours de la campagne 2002-2003, mais aucune autre compagnie d'intérêt local n'a vu le jour au cours des douze derniers mois. En fait, l'activité pendant la campagne 2003-2004 a semblé de déplacer du transfert d'embranchements vers la vente de bannières ferroviaires établies.

Vente de compagnies de chemin de fer établies

La première vente de ce type découle de la décision du gouvernement de la Colombie-Britannique de privatiser BC Rail. À l'issue d'un appel d'offres ayant duré plus de six mois, la Province annonçait au début du deuxième trimestre qu'elle avait accepté la proposition du CN de prendre en charge l'exploitation du chemin de fer.²² À la différence des transferts d'embranchements ayant entraîné la création de transporteurs locaux, cette transaction a abouti à l'absorption d'un transporteur régional avec des activités sur un réseau de 1 419,8 routes-milles par un transporteur de classe 1 de beaucoup plus grande envergure.

Concrètement, l'acquisition de BC Rail par le CN a provoqué une redistribution notable de l'infrastructure de l'industrie ferroviaire. À la fin de la campagne 2003-2004, les transporteurs de classe 1 géraient directement un total de 15 098,7 routes-milles de voie, un gain relativement modeste par rapport aux 14 827,9 routes-milles sous leur gouverne au début du PSG. Par contre, la proportion gérée directement par des transporteurs de classes 2 et 3 a subi pendant ces cinq années un recul de 19,7 %, de 4 640,3 à 3 724,0 routes-milles.

Figure 12 : Changement relatif des routes-milles –Infrastructure ferroviaire



Une seconde vente portait sur l'actif de la Great Western Railway (GWR), qui exploitait un réseau de 329,1 routes-milles d'embranchements tributaires du grain dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan. Malgré un progrès notable du volume des wagons des producteurs, les volumes manutentionnés par la GWR étaient tombés sous le quart du potentiel estimé pour la région. Comme la SMR, la GWR a évoqué les incitatifs offerts par les compagnies céréalières pour attirer les expéditions vers leurs silos de ligne principale à titre de facteur central de ce déclin. Confrontée à des pertes financières croissantes, la société mère du chemin de fer annonçait à la fin de 2003 son intention de vendre ses voies ou de les abandonner complètement.²³

Toutefois, devant le prix demandé de 5,5 millions \$, peu d'acheteurs éventuels ont semblé disposés à réaliser l'investissement nécessaire pour garantir l'avenir de la GWR. Néanmoins, un groupe d'agriculteurs préoccupés de la région s'est organisé pour acquérir le chemin de fer, et a réuni le montant de 0,6 million \$ demandé à titre d'acompte par le propriétaire avant une date-limite prévue au troisième trimestre. Au cours des mois suivants, le groupe a réussi à réunir un capital de 4,0 millions \$ par la vente de titres à des particuliers locaux, des organisations et des gouvernements. De plus, le groupe a également obtenu un prêt de 1,7 million \$ sur 15 ans, en vertu de la Short Line Railway Financial Assistance Program de la province de Saskatchewan.²⁴

Cette acquisition de la GWR était la première fois dans l'Ouest du Canada que les principaux utilisateurs d'une voie ferrée en devenaient également les propriétaires.²⁵ Cette intégration verticale des activités de l'expéditeur

²² La vente de BC Rail est abordée plus en détail à la section 2.34.

²³ Westcan Rail Ltd., une entreprise qui a son siège à Abbotsford (Colombie-Britannique), était le propriétaire inscrit de la Great Western Railway.

²⁴ L'achat de la GWR s'est conclu en novembre 2004.

²⁵ Des producteurs locaux, des organisations et des municipalités avaient déjà pris l'initiative dans l'implantation d'activités ferroviaires d'intérêt local sur des embranchements désignés pour l'abandon. La création de la Red Coat Road and Rail en 1999, de la Wheatland Railway en 2002, et de la Prairie Alliance for the Future en 2003 en sont des exemples. L'aspect particulier du cas de la GWR vient du fait que l'acquéreur a purement et simplement acheté l'actif matériel et les activités d'un chemin de fer d'intérêt local établi.

et du transporteur signalait un pas important pour le modèle souvent avancé par les producteurs à titre de mécanisme de préservation du service ferroviaire dans leur collectivité. De plus, les nouveaux propriétaires de la compagnie de chemin de fer ont également indiqué leur intention de collaborer avec le CP et la CCB afin de rehausser l'efficacité, principalement par le mouvement coordonné de blocs de 100 wagons chargés par les producteurs.

Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu des changements limités au fil des cinq dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. Au total, le nombre de silos a baissé de 60,2 %, ne conservant que 390 des 979 silos en service au début du PSG.²⁶ Il faut toutefois distinguer les réseaux de silos liés aux compagnies de chemin de fer de classe 1 et ceux liés aux autres compagnies. Les silos locaux liés aux transporteurs de classe 1 ont connu un recul de 61,0 %, passant de 897 à 350. Dans le cas des silos liés à des transporteurs autres que ceux de la classe 1, la baisse était un peu moins marquée, de 82 à 40, soit 51,2 %. Inversement, la baisse relative de la capacité de stockage connexe ne représentait que 17,2 % dans le cas des silos locaux liés aux transporteurs de classe 1, mais grimpait à 38,5 % pour les silos liés à des transporteurs autres que ceux de la classe 1. [Voir tableau 1D-6 à l'annexe 3.]

Ces écarts traduisent le fait que les investissements engagés dans les infrastructures des silos visent principalement les silos liés aux réseaux des transporteurs de classe 1. C'est le long de ces routes qu'ont été construits la grande majorité des nouveaux silos de forte capacité. Ce facteur explique également pourquoi, malgré une réduction plus marquée du nombre de silos, les silos locaux liés aux transporteurs de classe 1 ont connu une baisse de capacité de stockage moitié moindre que celles des silos liés à des transporteurs autres que ceux de la classe 1.

Toutefois, ces baisses nettes masquent certains des gains réalisés au début 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 Red Coat Road and Rail, et la Great Western Railway. L'arrivée d'autres chemins de fer d'intérêt local pendant la campagne agricole 2002-2003 avait produit des augmentations similaires. Si l'on avait exclus des données historiques ces ajouts structurels, tant le nombre que la capacité de stockage des silos locaux liés aux transporteurs d'intérêt local en exploitation au début du PSG auraient affiché une baisse encore plus prononcée.

Figure 13 : Changement relatif des silos locaux – Classe de chemin de fer

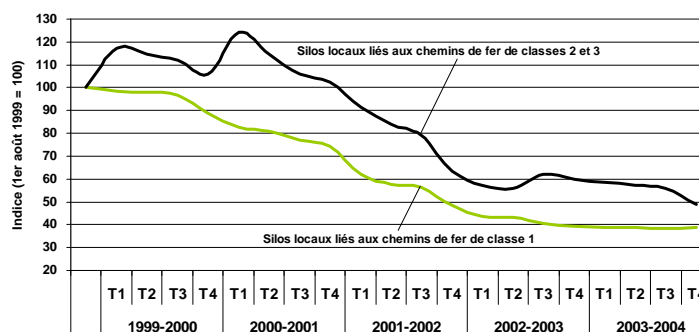
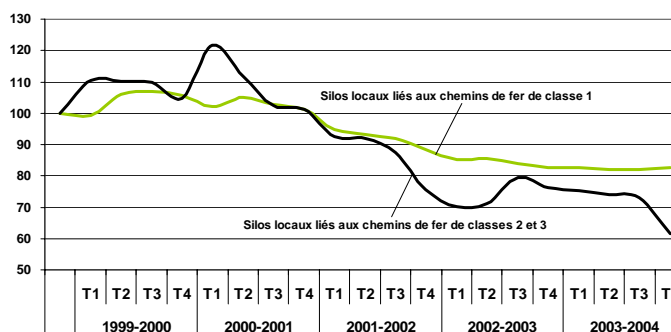


Figure 14 : Changement relatif de la capacité de stockage – Classe de chemin de fer

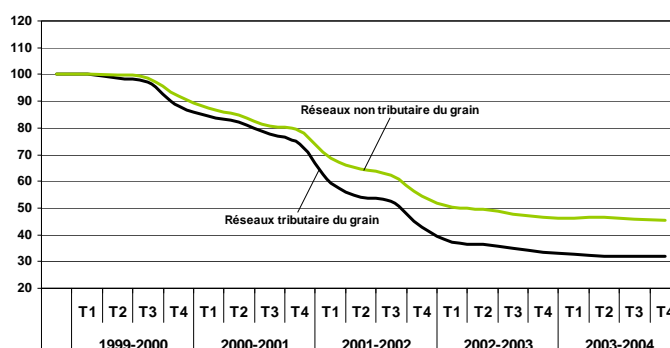


²⁶ La réduction de 60,2 % mentionnée ne s'applique qu'aux silos desservis directement par le rail. La réduction de 59,8 % mentionnée précédemment vise la baisse nette dans tout le réseau de silos, y compris les silos non ferroviaires.

Réseau tributaire du grain

On peut également constater des différences dans le taux de diminution des silos locaux liés aux réseaux ferroviaires tributaires et non tributaires du grain.²⁷ Le nombre de silos situés le long des réseaux tributaires du grain a reculé de 67,9 % au cours des quatre dernières campagnes agricoles, passant de 420 à 135. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 54,4 %, passant de 559 à 255. Dans l'ensemble, ces tendances révèlent que les silos liés aux chemins de fer tributaires du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide que ceux qui sont liés aux chemins de fer non tributaires du grain. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne 2001-2002, lorsque le nombre de silos retirés dans le régime du PSG a atteint un niveau record de 281.

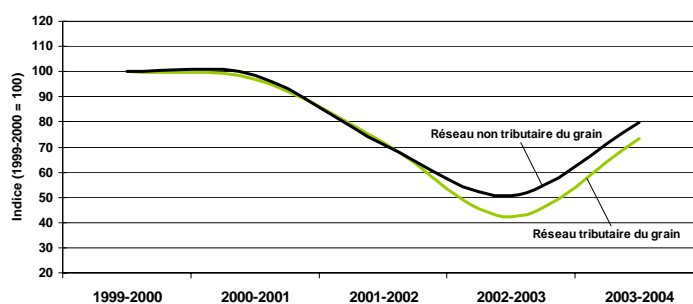
Figure 15 : Changement relatif des silos locaux – Classe de chemin de fer



Volumes de trafic

Les volumes de trafic ferroviaires commencent à refléter les changements survenus dans la composition du réseau de silos. La campagne 2002-2003 était la première à faire ressortir un écart évident entre les volumes provenant des réseaux tributaires du grain et non tributaires. Bien que la campagne 2003-2004 ait vu un rétrécissement marginal de cet écart, il semble maintenant être devenu structurel. Le tonnage provenant du réseau tributaire du grain représentait 73,2 % de son volume pour la première année du PSG, tandis que celui du réseau non tributaire du grain atteignait une proportion légèrement plus élevée de 79,9 % du volume de référence.

Figure 16 : Changement relatif des volumes de grains – Classe de chemin de fer



La proportion d'expéditions de grain provenant du réseau non tributaire du grain a donc commencé à augmenter, bien que marginalement, atteignant 68,1 % par rapport aux 66,2 % de la première année du PSG.²⁸ [Voir tableau 1D-2 à l'annexe 3.]

En même temps, les volumes de grains provenant des compagnies régionales et d'intérêt local affichaient une baisse plus marquée que ceux des principaux chemins de fer. Alors que les transporteurs autres que principaux voyaient leur tonnage augmenter de 80,0 % pendant la campagne 2003-2004, le volume provenant

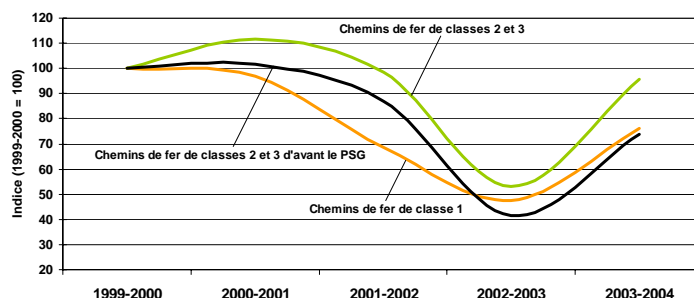
²⁷ L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Étant donné que la Loi s'applique exclusivement aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les embranchements 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 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 I de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), peu importe que leur régime de propriété ou leur désignation légale ait changé depuis.

²⁸ 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 % en 1999-2000; 66,6 % en 2000-2001 et 65,9 % en 2001-2002. En grande partie en conséquence de la sécheresse, cette proportion a en fait atteint un sommet de 70,1 % pendant la campagne 2002-2003. Les 68,1 % enregistrés pour la campagne 2003-2004 représentent la deuxième fois dans le régime du PSG où cette proportion dépasse les 66,6 %.

des grands transporteurs progressait dans une moindre proportion de 60,6 %. Cet écart est lui aussi un peu trompeur, car il laisse croire que le trafic des compagnies d'intérêt local a connu une reprise plus forte, alors qu'en fait il est accru par l'ajout de volumes liés à de nouveaux transporteurs.

En fait, ces volumes supplémentaires dissimulent une baisse réelle de volume enregistrée par les chemins de fer d'intérêt local en exploitation depuis le lancement du PSG. Le tonnage rattaché à ces transporteurs a reculé de 26,0 % par rapport à la première année du PSG, une tendance beaucoup moins favorable que la baisse de 4,3 % que l'on constate en tenant compte de tous les chemins de fer d'intérêt local.²⁹ De plus, les données chronologiques rajustées révèlent que si au départ ces transporteurs étaient moins sensibles à une baisse de l'approvisionnement de grain, leur tonnage relatif a ensuite pris du recul par rapport aux volumes des transporteurs de classe 1. [Voir tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'annexe 3.]

Figure 17 : Changement relatif dans les volumes de grains des chemins de fer – Classe de compagnie



Nonobstant ce qui précède, le volume du trafic provenant des compagnies d'intérêt local n'a pas diminué de façon aussi marquée que pourrait le laisser croire la baisse du nombre de silos qui y sont liés. Les données probantes montrent que cela est principalement attribuable au fait que le chargement des wagons des producteurs a remplacé une partie considérable du volume de grains qui aurait autrement été perdu à la suite de la fermeture de ces silos locaux.³⁰ Cette constatation est étayée par le fait que les chargements des wagons des producteurs comptaient pour une proportion estimative de 44,9 % du volume total de grain provenant des chemins de fer d'intérêt local pour la campagne 2003-2004.³¹ Concrètement, cette proportion a triplé par rapport aux 14,8 % qu'elle représentait la première année du PSG, soulignant l'émergence des wagons de producteurs à titre d'importante source de revenus pour ces transporteurs.

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

Au début du PSG, le réseau de silos terminus agréés dans l'Ouest du Canada regroupait 14 installations, avec une capacité de stockage globale de 2,6 millions de tonnes. À la conclusion de la campagne agricole 2002-2003, le nombre de silos terminus était passé à 17, une augmentation de 21,4 %, pendant que la capacité de stockage connexe augmentait de 6,9 %, à 2,7 millions de tonnes. Avec neuf des silos et 52,3 % de la capacité de stockage, Thunder Bay détenait la plus grande part de ces biens. Vancouver arrive au deuxième rang, avec six installations et 34,9 % de la capacité de stockage du réseau. Prince Rupert et Churchill complètent le tableau, avec un silo terminus chacun, et des parts respectives de la capacité de stockage de 7,7 % et 5,1 %.

²⁹ Les distorsions mentionnées ici s'appliquent tout autant aux statistiques produites par les transporteurs de classe 1 mais, compte tenu de leur base de trafic nettement plus importante, l'impact est insignifiant sur le plan statistique. Si le volume attribué aux chemins de fer d'intérêt local pendant cette période de cinq ans avait été conservé par les transporteurs de classe 1, leur tonnage pour la campagne 2003-2004 aurait baissé de 22,0 % par rapport à la première année du PSG, seulement deux points de pourcentage de moins que les 24,0 % constatés dans les faits.

³⁰ Un certain nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs ont été créées grâce aux silos achetés aux compagnies céréalières à l'issue de la fermeture de ceux-ci. 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 ce n'était possible auparavant.

³¹ D'après les données de la Commission canadienne des grains. Voir la section 2.35 pour une analyse plus approfondie des activités de chargement des producteurs.

Toutefois, cette expansion découle de l'agrément de trois silos établis, et non de la construction de nouvelles installations.³² Un changement similaire dans la composition du réseau de silos terminus est survenu au début de la campagne 2003-2004, lorsque le silo « M » de 91 000 tonnes d'Agricore United à Thunder Bay a perdu son agrément. Au début de la campagne 1999-2000, la United Grain Growers Limited possédait et exploitait ce silo. Puis, en conséquence de la fusion de l'entreprise avec Agricore Cooperative Ltd. en 2001, ce silo devenait l'une des trois installations exploitées par la nouvelle Agricore United à Thunder Bay. Le silo a éventuellement été désigné excédentaire relativement aux besoins immédiats de l'entreprise, et mis hors service pendant la première moitié de la campagne 2002-2003.³³

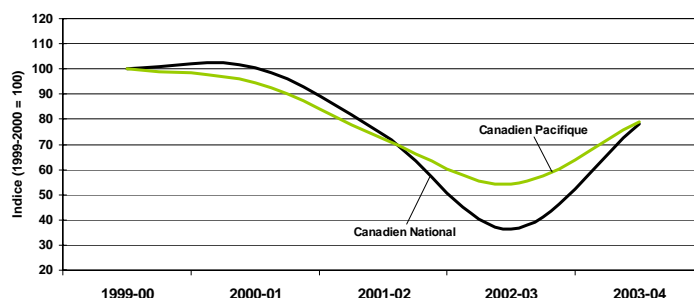
Le retrait de l'agrément de ce silo a eu pour effet de réduire le réseau de silos terminus à un total de 16 silos, dotés d'une capacité de stockage de 2,6 millions de tonnes. Malgré de modestes réductions de capacité d'une année à l'autre pour la seule campagne 2002-2003, sur la durée du PESG, le réseau a néanmoins accru son nombre d'installations et sa capacité de stockage, de 14,3 % et 3,3 % respectivement. [Voir tableau 1E-1 à l'annexe 3.]

Déchargements dans les silos terminus

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminus au cours de la campagne 2003-2004 a augmenté de 74,3 % par rapport à l'année précédente, passant de 125 339 à 218 447.³⁴ C'est le nombre de wagons-trémies déchargés par le CN qui a affiché la plus importante augmentation des deux principaux transporteurs en activité dans l'Ouest du Canada. Les opérations de manutention de la compagnie ont doublé par rapport à l'année précédente, de 52 867 wagons à 113 218. Les gains les plus substantiels ont été enregistrés aux destinations de Vancouver et Prince Rupert, avec des hausses respectives de 174,4 % et 133,2 %. L'approvisionnement accru de grains a joué un rôle important dans cette amélioration, et le règlement du conflit de travail à Vancouver a aussi joué sa part. Des augmentations moins spectaculaires de 84,6 % et 40,3 % ont été consignées pour les opérations de manutention du transporteur à destination respectivement de Churchill et Thunder Bay.³⁵

À titre comparatif, les opérations de manutention du CP ont connu une progression plus conservatrice de 45,2 % par rapport à l'année précédente, passant de 72 472 wagons à 105 229. Comme dans le cas du CN, ce sont les opérations de la compagnie à Vancouver qui ont affiché le gain le plus marqué, à hauteur de 169,1 %. De plus, avec des déchargements de 56 089 wagons (ou 52,3 %), le CP conservait sa position de principal manutentionnaire de grain dans le couloir de Vancouver. Le CP a également dominé dans le couloir de Thunder Bay, ses 71 873 wagons déchargés lui méritant une part de 64,5 %. Là également les opérations du transporteur ont progressé, bien que dans une proportion moindre de 18,9 %.

Figure 18 : Changement relatif des déchargements dans les silos terminus – CN et CP



Il faut également signaler que les volumes du CP à Churchill ont augmenté de 44,0 %, atteignant 2 775 wagons complets comparativement aux 1 927 de l'année précédente. Cette hausse semble en grande

³² L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd constituait le dernier ajout matériel au réseau de silos terminus du SMTG.

³³ Agricore United n'a pas communiqué de plan pour la vente ou la démolition de ce silo.

³⁴ Les statistiques citées ici proviennent des documents de la Commission canadienne des grains. Bien qu'elles concordent avec les volumes manutentionnés par les chemins de fer, les chiffres diffèrent à cause de méthodes différentes de collecte et de tabulation des données.

³⁵ 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).

partie attribuable aux efforts déployés par le port pour attirer de nouveaux clients, dont une grande partie semble provenir de la zone de desserte plus au sud du transporteur. Par contre, les activités de manutention du CP dans le port de Prince Rupert sont passées de 10 699 wagons l'année précédente à zéro cette année, en conséquence du retour à la normale du service de la côte Ouest après le conflit de travail de l'année précédente.³⁶

Ces évolutions ont provoqué un changement notable dans la proportion de trafic attribuable au CP pour la campagne 2003-2004, qui a baissé à 48,2 % par rapport aux 57,8 % d'un an plus tôt. Une grande partie de ce recul provient d'une combinaison de facteurs, parmi les plus notables la production accrue de grain dans le bassin de clientèle traditionnel du CN, et le retour de l'exclusivité pour le CN de la manutention du trafic destiné à Prince Rupert. Parmi d'autres facteurs possibles, mentionnons l'incidence des problèmes de la compagnie avec le service hivernal, et la possibilité qu'elle ait plutôt traité une part supérieure du trafic acheminé vers l'Est du Canada, les États-Unis d'Amérique et le Mexique. [Voir tableau 1E-2 à l'annexe 3.]

1.6 Observations sommaires

L'amélioration considérable des conditions de culture en 2003 a apporté un soulagement attendu à l'industrie céréalière de l'Ouest du Canada, après deux années de sécheresse étendue. La production totale de grain pour la campagne agricole 2003-2004 a atteint 47,7 millions de tonnes, un gain de 51,1 % comparativement aux 31,5 millions de tonnes de la campagne précédente. Néanmoins, ce volume restait inférieur de 12,9 % à la moyenne de 54,6 millions de tonnes des campagnes 1999-2000 et 2000-2001.

La production céréalière a également augmenté dans chacune des quatre provinces de l'Ouest. L'Alberta, où la sécheresse était la plus répandue, a enregistré la plus importante augmentation d'une année à la suivante, soit 96,2 %. De plus, la hausse de production a touché tous les grains principaux. Malgré d'importantes différences selon les variations provinciales des conditions de culture, des gains de l'ordre de 20 % à 60 % étaient la règle. Le blé demeurait la plus importante culture, la production grim pant de 59,6 % à 16,8 millions de tonnes. Avec des productions de blé dur et d'orge atteignant des totaux respectifs de 4,3 millions de tonnes et 11,4 millions de tonnes, les grains de la CCB comptaient pour les deux tiers de la production totale. En ajoutant 5,5 millions de tonnes de stocks de report, l'approvisionnement total de grains a augmenté de 41,3 %, à 53,1 millions de tonnes.

En conséquence de ce meilleur approvisionnement de grains, le volume transporté par voie ferrée aux ports de l'Ouest du Canada a connu une hausse marquée pendant la campagne 2003-2004, soit de 62,2 %, à 20,7 millions de tonnes. Les ports de Vancouver et Thunder Bay demeuraient les principales destinations ferroviaires. Vancouver, la destination la plus importante, a accueilli un volume presque doublé, à 10,9 millions de tonnes. Une grande partie de ce regain provient du règlement du conflit de travail, qui avait entraîné la fermeture des silos terminus agréés de Vancouver pendant près de quatre mois lors de la campagne précédente. En conséquence, la proportion du volume total de trafic pour le port a grimpé de 40,6 % à 52,9 %.

Malgré cela, la proportion allant aux ports de Thunder Bay, Prince Rupert et Churchill a en fait augmenté depuis le début du PSG. Plus précisément, ce gain s'est réalisé aux dépens du port de Vancouver, dont la part initiale de 58,9 % a décliné au cours des cinq dernières années. Des six points de pourcentage de ce recul de Vancouver, Thunder Bay en a récupéré un peu plus des deux tiers, sa part passant de 26,8 % à 30,9 %, suivi de Prince Rupert et Churchill avec des progrès respectifs de 1,3 et 0,6 points de pourcentage.

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. À la fin de la campagne 2003-2004, ce nombre avait chuté de 59,8 % en cinq ans, passant de 1 004 à 404. On constate également un ralentissement notable du rythme de réduction, les données semblant indiquer que le réseau des silos de collecte agréés pourrait s'approcher d'une limite inférieure qu'il reste à définir.

³⁶ Le CP n'assure pas la desserte ferroviaire directe de Prince Rupert ou de Churchill. Le trafic à destination de ces ports fait l'objet d'un échange avec le CN dans le cadre d'un mouvement interrégional.

Malgré la baisse marquée du total de silos, la capacité de stockage connexe diminuait de 19,0 % au cours de cette même période de cinq ans, passant de 7,0 millions de tonnes à 5,7 millions de tonnes. Ce rythme de baisse plus modéré signifie que pendant que les compagnies céréalières procédaient méthodiquement à la fermeture de leurs silos moins efficaces, elles remplaçaient la capacité ainsi perdue par l'expansion ou la construction d'autres installations.

L'aspect le plus marquant de cette évolution a été le déclin des silos de classe A, dont le nombre a baissé de 80,0 % en cinq ans pour s'établir à 141. Les silos de classe B ont aussi connu une réduction considérable, de l'ordre de 50,6 %, pour aboutir à un total de 89. En contrepartie, l'industrie faisait un virage aussi prononcé vers le recours à des silos à forte capacité. Les silos de classe C ont accru leur nombre de 33,3 %, à 108, tandis que les silos de classe D progressaient de 73,7 %, à 66. À la fin de la campagne 2003-2004, les silos à forte capacité représentaient 43,1 % de tous les silos, et 75,3 % de la capacité de stockage globale, un contraste frappant par rapport à leurs parts respectives de 11,9 % et de 39,4 % au début du PSG.

Au fil des cinq dernières campagnes agricoles, la rationalisation du réseau de silos a constitué une priorité pour les deux grandes compagnies céréalières canadiennes. Confondues, les réductions opérées par le Saskatchewan Wheat Pool et Agricore United représentent 92,0 % de la baisse nette globale de silos du SMTG depuis le début du PSG. Pour faciliter la comparaison, si l'on regroupe les silos exploités par des compagnies autres que le Saskatchewan Wheat Pool et Agricore United, on constate que leur total a reculé de 15,2 %. Ce moindre rythme de réduction signifie que ce dernier groupe possède maintenant les deux tiers des silos et de la capacité de stockage connexe du SMTG. Malgré ce renversement de position effectif, le Saskatchewan Wheat Pool et Agricore United demeurent les manutentionnaires dominants des grains dans l'Ouest du Canada, ce qui signifie que ces deux céréalières, les plus grandes, ont notablement rehaussé l'efficacité opérationnelle de leurs réseaux actuels.

Contrairement au réseau des silos de collecte, l'infrastructure ferroviaire du SMTG a peu changé. En fait, l'abandon pendant la campagne 2003-2004 de 101,2 routes-milles d'embranchements des Prairies constituait le premier événement du genre consigné en près de deux ans. La réduction totale effectuée depuis le début du PSG était ainsi portée à seulement 3,3 %, pour aboutir à un réseau de 18 822,7 routes-milles.

Le changement de plus frappant survenu durant la campagne 2003-2004 est la décision du gouvernement de la Colombie-Britannique de privatiser BC Rail. Au début du deuxième trimestre, la Province annonçait qu'elle avait accepté la proposition du CN de prendre en charge l'exploitation du chemin de fer. À la différence des transferts d'embranchements ayant entraîné la création de transporteurs de moindre taille, cette transaction a abouti à l'absorption d'un transporteur régional par un transporteur de classe 1 de beaucoup plus grande envergure. À la fin de la campagne 2003-2004, les transporteurs de classe 1 géraient directement 1,8 % de plus d'infrastructure ferroviaire qu'au début du PSG. Par contre, la proportion de routes-milles gérée par des transporteurs des autres classes avait subi un recul de 19,7 %.

Alors que le réseau ferroviaire a connu des changements limités au fil des cinq dernières campagnes, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci, soit de 61,0 % dans le cas des silos liés aux compagnies de chemin de fer de classe 1, et de 51,2 % pour les silos liés à des transporteurs autres que ceux de la classe 1. De même, le nombre de silos situés le long des réseaux tributaires du grain a reculé de 67,9 %, tandis que celui des silos situés le long des réseaux non tributaires du grain a diminué d'un pourcentage plus modeste de 54,4 %. Dans l'ensemble, ces changements dans la composition du réseau de silos exercent maintenant leur effet sur les volumes de trafic ferroviaire, et le tonnage provenant des transporteurs d'intérêt local semble également prendre du recul par rapport aux volumes des transporteurs de classe 1.

La campagne 2003-2004 a été l'occasion de la première réduction consignée dans le réseau de silos terminus depuis le début du PSG, lorsque le silo « M » de 91 000 tonnes d'Agricore United à Thunder Bay a perdu son agrément. Le retrait de l'agrément de ce silo a eu pour effet de réduire le réseau de silos terminus à un total de 16, dotés d'une capacité de stockage de 2,6 millions de tonnes. Néanmoins, depuis le début du PSG, le réseau a accru son nombre d'installations et sa capacité de stockage, de 14,3 % et 3,3 % respectivement.

Comme c'est le cas des autres mesures de volumes, le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminus au cours de la campagne 2003-2004 a augmenté de 74,3 % par rapport à l'année précédente, passant de 125 339 à 218 447. Le CN a connu la plus importante augmentation des deux transporteurs actifs dans l'Ouest du Canada, doublant ses volumes manutentionnés à 113 218 wagons. De son côté, le CP augmentait son volume manutentionné dans une moindre proportion, de 45,2 %, pour atteindre

105 229 wagons. Ces évolutions ont provoqué un changement notable dans la proportion de trafic attribuable au CP, qui a baissé à 48,2 % par rapport aux 57,8 % d'un an plus tôt.

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 clés de voûte de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressives 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 2003-2004, la CCB a pris l'engagement d'adjuger 40 % de ses expéditions de grain par l'intermédiaire d'un nouveau 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 concluent de nouvelles ententes commerciales qui aboutiront à une plus grande responsabilisation. 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 2003-2004

Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres baisse à 20 % pour la campagne 2003-2004.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 3,0 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
- 1 898 soumissions reçues, portant sur un total de 10,3 millions de tonnes.
 - Indicateur d'une concurrence beaucoup plus intense parmi les compagnies céréalières.
- 466 contrats adjugés pour le transport de 2,5 millions de tonnes.
 - Livraisons à Vancouver, 45,3 %; Thunder Bay, 35,5 %; Prince Rupert, 17,4 %; et Churchill, 1,7 %.
 - Aucun contrat adjugé pour le transport de l'orge brassicole.
 - Le total représente 18,1 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Marginalement inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions relatives à 15,7 % des volumes visés étaient partiellement ou entièrement non conformes.
- La proportion des volumes de grains soumissionnés transportée par trains-blocs multiples augmente à 94,3 %.
 - La part du volume transporté en trains-blocs d'au moins 50 wagons progresse à 70,7 %.
- La CCB estime que les économies en 2003-2004 résultant des soumissions des compagnies, des rabais consentis sur le transport et le stockage, et des sanctions financières infligées pour non-respect se chiffrent à 51,1 millions \$.
 - Hausse de 51,2 % par rapport aux économies de 33,8 millions \$ réalisées en 2002-2003.

Attribution de wagons à l'avance

- 1,9 million de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB.
 - Proportion de 13,9 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Marginalement inférieur à l'objectif de 20 % de la CCB.
 - La réduction des volumes du programme provient de son lancement tardif.
- 32,0 % du total des mouvements de la CCB dans l'Ouest du Canada ont été transportés en vertu de ses programmes d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance.
 - Marginalement inférieur 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 81,6 % de silos à forte capacité.
 - Cycle de rotation des wagons de 15,0 jours.
- 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 compagnies céréalières de moindre envergure.

Autres

- La CCB restructure son programme d'appels d'offres et réduit son engagement de 50 %.
 - L'engagement porte maintenant sur 40 % du total des mouvements des grains de la CCB dans l'Ouest du Canada, avec une combinaison d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance.
 - Dispositions précisant que jusqu'à la moitié des volumes seront transportés en régime d'appels d'offres, et le reste par attribution de wagons à l'avance.
- La forte demande de navires pour desservir le commerce extérieur croissant de la Chine fait plus que doubler les tarifs de fret maritime.
 - Conséquences pour les ventes de grains canadiens, ainsi que leur transport ferroviaire en Amérique du Nord.
- Des problèmes d'approvisionnement de wagons des compagnies de chemin de fer commencent à affecter le fonctionnement du SMTG au deuxième trimestre.
 - Durement touché par de pénibles conditions hivernales d'exploitation, le CP frappe d'embargo le trafic de grains vers la côte Ouest à la fin de janvier 2004.
 - La part du marché du CP dans l'Ouest du Canada recule, une partie du trafic de grains étant réacheminée vers des installations desservies par le CN.
 - Des mouvements accrus de grains vers l'Est du Canada, les États-Unis et le Mexique ont aggravé les problèmes d'approvisionnement de wagons.
- Les chargements des wagons des producteurs ont augmenté de 192,9 %, à 9 399 wagons.
 - Maintien de l'expansion des installations exemptées de permis.
- Hausse marquée des volumes de grains transportés via le port de Churchill.
 - Facilitée par une aide gouvernementale, un nouveau partenariat avec Louis Dreyfus, et une disponibilité accrue de grains grâce à une récolte précoce.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

| Tableau | Description | Notes | REF. | CAMPAGNE AGRICOLE (1) | | | |
|---|---|-------|-----------|-----------------------|-----------|---------|---|
| | | | 1999-2000 | 2002-2003 | 2003-2004 | VAR. % | |
| Programme d'appels d'offres [sous-série 2A] | | | | | | | |
| 2A-1 | Appels lancés (milliers de tonnes) – Grain | | n.d. | 5 794,2 | 2 971,3 | -48,7 % | ▼ |
| 2A-2 | Appels lancés (milliers de tonnes) – Qualité | | | | | | |
| 2A-3 | Soumissions (milliers de tonnes) – Grain | | n.d. | 11 778,1 | 10 288,5 | -12,6 % | ▼ |
| 2A-4 | Soumissions (milliers de tonnes) – Qualité | | | | | | |
| 2A-5 | Total des mouvements CCB (milliers de tonnes) | (2) | n.d. | 8 000,6 | 13 617,3 | 70,2 % | ▲ |
| 2A-5 | Mouvements soumissionnés (%) – Proportion du total des mouvements CCB | (2) | n.d. | 46,1 % | 18,1 % | -60,7 % | ▼ |
| 2A-5 | Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grain | (2) | n.d. | 3 685,2 | 2 469,9 | -33,0 % | ▼ |
| 2A-6 | Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Qualité | (2) | | | | | |
| 2A-7 | Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes) | | n.d. | 1 742,5 | 467,4 | -73,2 % | ▼ |
| 2A-8 | Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Non adjugés au moins disant | | n.d. | 126,8 | 72,2 | -43,0 % | ▼ |
| 2A-9 | Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB | | n.d. | 0,0 | 0,0 | 0,0 % | |
| 2A-9 | Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Entreposés | | n.d. | 3 685,2 | 2 470,0 | -33,0 % | ▼ |
| 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 – Amendes | (3) | | | | | |
| 2A-14 | Répartition des mouvements soumissionnés – Province / classe de silo | (3) | | | | | |
| 2A-15 | Répartition des mouvements soumissionnés – Mois | (3) | | | | | |
| 2A-16 | Répartition des postes de livraison (nombre) – Wagons sous-traités | (3) | | | | | |
| 2A-17 | Taille moyenne des trains-blocs soumissionnés (wagons) – Ports | | n.d. | 54,3 | 58,7 | 8,1 % | ▲ |
| 2A-18 | Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain soumissionné | | n.d. | 19,3 | 14,7 | -23,8 % | ▼ |
| 2A-18 | Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – Grain non soumissionné | | n.d. | 20,0 | 16,1 | -19,5 % | ▼ |
| 2A-19 | Soumission maximum acceptée (\$ par tonne) – Blé | | n.d. | -16,99 \$ | -23,04 \$ | 35,6 % | ▲ |
| 2A-19 | Soumission maximum acceptée (\$ par tonne) – Blé dur | | n.d. | -17,27 \$ | -24,07 \$ | 39,4 % | ▲ |
| 2A-20 | Part du marché (%) – Grains de la CCB – Principales compagnies céréalières | | n.d. | 72,9 % | 73,1 % | 0,3 % | ▲ |
| 2A-20 | Part du marché (%) – Grains de la CCB – Autres compagnies céréalières | | n.d. | 27,1 % | 26,9 % | -0,7 % | ▼ |
| Programme d'attribution de wagons à l'avance [sous-série 2B] | | | | | | | |
| 2B-1 | Mouvements attribués à l'avance (%) – Proportion du total des mouvements CCB | | n.d. | n.d. | 13,9 % | 0,0 % | – |
| 2B-1 | Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – Grain | | n.d. | n.d. | 1 888,0 | 0,0 % | – |
| 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 / classe 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 | | n.d. | n.d. | 15,0 | 0,0 % | – |
| 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 | | n.d. | n.d. | 49,9 | 0,0 % | – |

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2003-2004 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 3.

(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 3.

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

La campagne agricole 2003-2004 représentait la quatrième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB). Toutefois, à l'issue de consultations entre la CCB et ses 26 mandataires, le programme a subi des modifications considérables pour la campagne 2003-2004. En bref, la CCB s'est 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 à l'avance. Selon ces nouvelles modalités, la CCB peut choisir de lancer des appels d'offres pour un *maximum* de 20 % de son volume total, au lieu de l'engagement minimum de 50 % de la campagne 2002-2003.³⁷

Appels lancés

Durant la campagne 2003-2004, la CCB a lancé au total 251 appels d'offres visant l'expédition d'environ 3,0 millions de tonnes de grain, un peu plus de la moitié des 5,8 millions de tonnes visés la campagne précédente. La très grande majorité de ce volume, 2,2 millions de tonnes (72,7 %), portait sur le transport du blé. Une autre part de 0,5 million de tonnes (16,5 %) était constituée de blé dur, et les 0,3 million de tonnes restantes (10,8 %) étaient de l'orge.

Près des deux tiers des volumes ayant fait l'objet d'un appel d'offres étaient destinés à l'exportation via les ports de la côte Ouest : 41,7 % à Vancouver et 24,1 % à Prince Rupert. Une autre tranche de 30,7 % devait être transportée à Thunder Bay, alors que Churchill devait manutentionner les 3,5 % restants. [Voir tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'annexe 3]

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à la réception de 1 898 soumissions visant le transport de quelque 10,3 millions de tonnes de grain, plus de trois fois le volume sollicité. Parmi les tendances observables, 71,3 % des soumissions portaient sur le blé, 23,6 % sur le blé dur, et 5,1 % sur l'orge.

Si l'on compare ces proportions à la combinaison énoncée dans les appels d'offres de la CCB, les différences semblent indiquer que les soumissionnaires privilégiaient la manutention du blé et du blé dur, au détriment de l'orge. Cette situation s'inscrit en contraste de la campagne précédente, alors que la combinaison de soumissions correspondait en grande partie au tonnage visé. [Voir tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'annexe 3.]

Si l'on examine les soumissions en fonction du port désigné par l'appel d'offres, les proportions respectives indiquent que 43,3 % des soumissions visaient Thunder Bay, 39,3 % Vancouver, 16,5 % Prince Rupert et 0,9 % Churchill. En comparaison des appels d'offres de la CCB, la combinaison des soumissions dénote un regain de faveur marqué pour Thunder

Figure 19 : Volume total visé par les appels d'offres, soumissionné et transporté

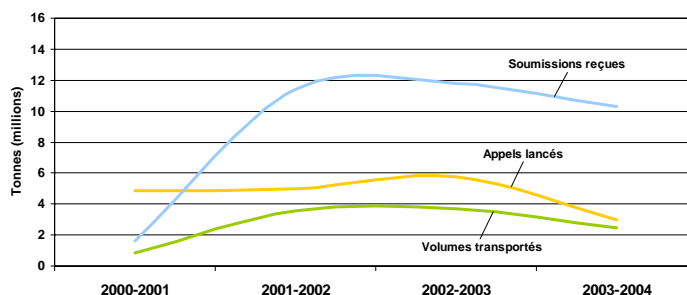
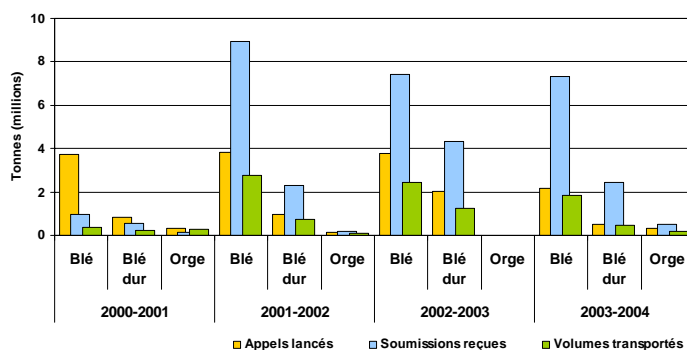


Figure 20 : Appels d'offres – Appels lancés, soumissions reçues et volumes transportés – Grain

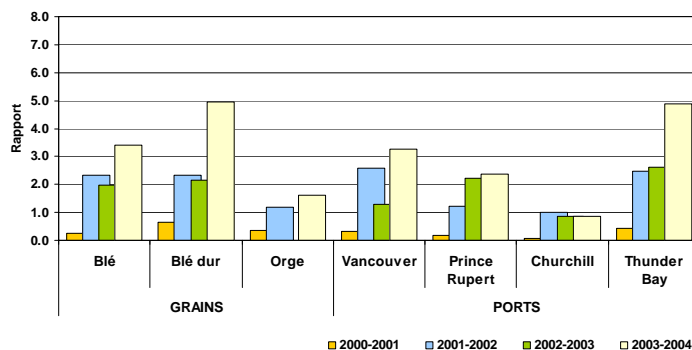


³⁷ Ces modifications au programme d'appels d'offres de la CCB sont abordées plus en détail à la section 2.31.

Bay, ce qui pourrait s'expliquer par le fait que ce port compte le plus grand nombre de silos terminus des quatre ports de l'Ouest du Canada. De plus, il possède également la plus importante capacité de stockage, avec les propriétaires les plus diversifiés. La combinaison des grains et des grades peut également avoir influencé ce changement. Par ailleurs, les appels d'offres pour le transport de grain vers Churchill demeuraient ceux qui attiraient le moins de soumissionnaires.

La meilleure façon d'évaluer l'intensité du processus de soumissions consiste à examiner 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. Dans la plupart des cas, qu'il s'agisse d'un grain ou d'un port particulier, les rapports pour la campagne 2003-2004 affichaient des valeurs notablement plus élevées que celles constatées dans l'une ou l'autre des trois campagnes antérieures. L'ampleur de ces gains souligne la compétitivité plus intense des soumissionnaires pour remporter ces appels d'offres. Ils témoignent également des préférences des soumissionnaires, notamment en faveur du blé dur et de Thunder Bay.

Figure 21 : Volumes soumissionnés – Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels lancés

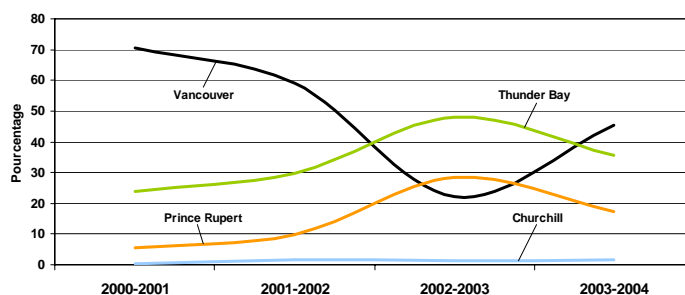


Contrats adjugés

Au total, 466 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,5 millions de tonnes de grain, plus de 80 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 18,1 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2003-2004, à peine moins que son objectif de 20 %.³⁸ [Voir tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'annexe 3.]

Sur les 2,5 millions de tonnes transportées, 45,3 % l'ont été jusqu'à Vancouver, 17,4 jusqu'à Prince Rupert, 35,5 % jusqu'à Thunder Bay, et 1,7 % jusqu'à Churchill. Ces résultats tranchent nettement sur ceux de la campagne 2002-2003, alors que Thunder Bay avait été le principal port de destination.³⁹ Cette désaffection de Thunder Bay au profit de Vancouver est conséquence du règlement du conflit de travail qui avait entravé le mouvement du grain par Vancouver pendant les premier et deuxième trimestres de la campagne 2002-2003.

Figure 22 : Volumes soumissionnés – Ports de destination



Ce transfert n'a cependant pas suffi à Vancouver pour regagner sa part de 59,0 % atteinte pour la campagne 2001-2002. En fait, la part de Vancouver des volumes soumissionnés a décliné de 25,2 points de pourcentage au fil des quatre dernières

³⁸ Étant donné que l'orge brassicole faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la signature du PE 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 PE, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB.

³⁹ Les mouvements destinés à Thunder Bay ont concentré 47,9 % des volumes soumissionnés au cours de la campagne 2002-2003. Ils ont été suivis par Prince Rupert à hauteur de 28,4 %, de Vancouver à hauteur de 22,3 %, et de Churchill à hauteur de 1,5 %.

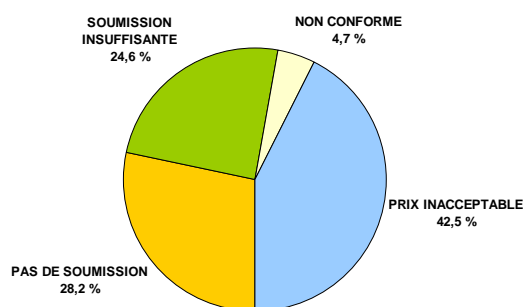
campagnes, alors que les trois autres ports connaissent tous une progression réelle de leur part respective, soit 12,0 points de pourcentage pour Prince Rupert, 11,7 points pour Thunder Bay, et 1,7 point pour Churchill. Ce recul de la part de Vancouver a été observé pour d'autres mesures du PSG liées au volume, bien qu'avec moins d'ampleur. Il reste à déterminer s'il s'agit d'une évolution structurelle du fonctionnement de SMTG ou d'un simple phénomène temporaire.

Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

Jusqu'à un certain point, l'intensité de l'activité de soumission de la campagne 2003-2004 a également contribué à réduire la proportion d'appels d'offres non adjugés. Une part de seulement 0,5 million de tonnes du volume total en appels d'offres n'a pas été adjugées, de manière complète ou partielle. Cela représentait 15,7 % du total, une baisse de près de moitié des 30,1 % enregistrés l'année précédente. Il s'agissait en fait de la plus faible valeur consignée depuis le lancement du programme d'appels d'offres de la CCB.

Aucun contrat n'a été adjugé dans le cas de 198 400 tonnes (42,5 %) du fait que le prix de la soumission a été jugé inacceptable. Une autre tranche de 132 000 tonnes (28,2 %) n'a pas été adjugée en l'absence de soumissions. Pour un autre volume de 114 900 tonnes (24,6 %), les soumissions proposaient une quantité insuffisante. Finalement, 22 000 tonnes (4,7 %) n'ont pas été adjugées, les soumissionnaires ayant omis de se conformer aux conditions de l'appel d'offres. [Voir tableau 2A-7 à l'annexe 3.]

Figure 23 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres non adjugés



Sur les 251 appels d'offres lancés, 17 ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins disantes. Portant sur un volume global de 72 200 tonnes, soit 43,0 % de moins que la campagne précédente, les soumissions les plus basses en cause n'ont pas donné lieu à l'adjudication d'un contrat car elles contenaient des conditions qu'il n'était pas toujours possible de respecter. Toutefois, ces conditions n'ont pas abouti à leur refus systématique. En fait, dans certains cas, ces conditions n'ont pas empêché l'adjudication des contrats en vertu des critères énoncés dans l'accord entre les participants au programme d'appels d'offres de la CCB.⁴⁰ [Voir tableau 2A-8 à l'annexe 3.]

Orge brassicole

Aucun contrat n'a été adjugé pour le transport d'orge brassicole pendant la campagne 2003-2004, même si la CCB avait lancé deux appels d'offres qui ont suscité 24 soumissions. L'orge brassicole a représenté le seul grain soumissionné livré franco bord (FOB) durant les quatre dernières campagnes. Ces expéditions atteignaient 0,3 million de tonnes pour la campagne 2000-2001, et 0,1 million de tonnes pour la campagne 2001-2002. Toutes les livraisons de grains soumissionnés au cours des campagnes 2002-2003 et 2003-2004 ont été acheminées à des silos terminus et livrées à titre de grain « en stockage ». [Voir tableau 2A-9 à l'annexe 3.]

Premiers transporteurs

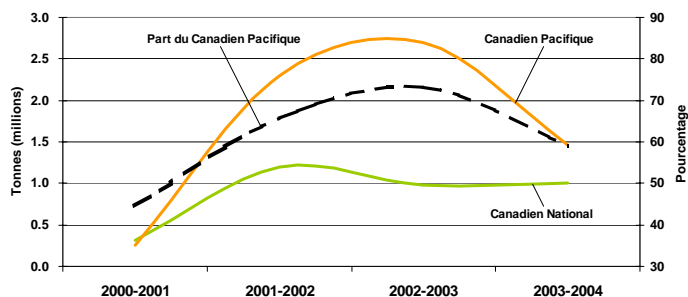
Plus de la moitié (59,3 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne 2003-2004 provenait de postes situés le long des voies du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP). Cette campagne marquait néanmoins un premier recul de la proportion manutentionnée par le CP depuis le début du programme d'appels d'offres de la CCB. Le CP avait été le principal transporteur du grain visé par des appels

⁴⁰ 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 terminus 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 compagnies céréalères dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

d'offres, et avait vu sa part augmenter progressivement de 44,6 % à 73,3 % au cours des trois premières années du programme. [Voir tableau 2A-11 à l'annexe 3.]

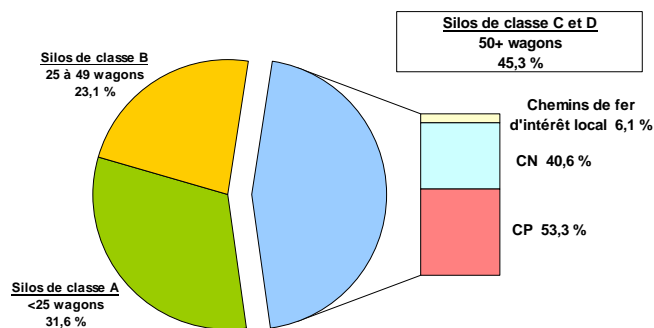
Dans le contexte de la sécheresse qui avait tellement affecté le SMTG pendant les deux campagnes de 2001-2002 et 2002-2003, cette progression du CP n'avait pas été interprétée comme un signe de baisse de compétitivité de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Les données disponibles incitaient plutôt à penser que cette hausse de la part du CP reflétait tout bonnement la plus grande disponibilité de grains des grades demandés dans sa zone de desserte. Jusqu'à un certain point, ce facteur était également étayé par le fait que le CP a également accru sa part globale des mouvements de grains pendant la campagne 2002-2003, à un niveau de 57,8 %.⁴¹ Toutefois, comme la part globale du CP a reculé à 48,2 % pendant la campagne 2003-2004, sa part accrue des expéditions de grains visés par des appels d'offres témoigne d'une avancée concurrentielle plutôt notable.

Figure 24 : Mouvements soumissionnés – Premiers transporteurs



Le recours prédominant à des silos à forte capacité pour la manutention du grain visé par des appels d'offres, combiné aux rabais incitatifs supérieurs des installations desservies par le CP, constitue une explication raisonnable de cette augmentation observée de la part du transporteur dans les mouvements de grains visés par des appels d'offres au cours des quatre dernières années. Son recul depuis les 73,3 % de la campagne 2002-2003 pourrait fort bien provenir des difficultés opérationnelles qui ont affligé le transporteur au cours des deuxième et troisième trimestres. Le fait qu'il ait remonté sa part à 67,8 % au quatrième trimestre laisse penser que ce déclin n'était que temporaire.

Figure 25 : Silos primaires à forte capacité – Chemin de fer de desserte



Un autre facteur relève du nombre de silos à forte capacité desservis par chacun des chemins de fer dans l'Ouest du Canada. Du total de 364 silos primaires situés dans les Prairies, 165 (45,3 %) portent la désignation de silo de classe C et ou D. Un peu plus de la moitié de ces derniers (53,3 %) sont desservis directement par le CP. De son côté, le CN dessert une proportion notablement inférieure de 40,6 % de ces silos, tandis que la part restante de 6,1 % est desservie par des chemins de fer d'intérêt local. 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

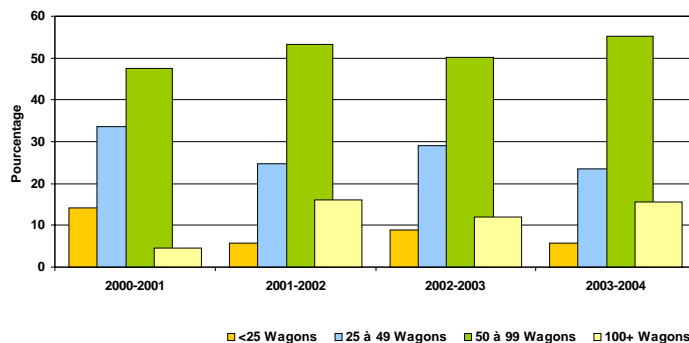
Comme on l'a avancé précédemment, le grain visé par les appels d'offres a été transporté en grande partie en vertu des programmes de rabais incitatifs des deux grandes compagnies de chemin de fer. En fait, depuis le début du programme d'appels d'offres de la CCB, la proportion de volumes transportés par blocs d'au moins 25 wagons n'a jamais été inférieure à 85,9 %. De plus, le niveau de 94,3 % du grain visé par des appels

⁴¹ Le pourcentage de 57,8 % cité comme part du CP du total des volumes de grain transportés pendant la campagne 2002-2003 est dérivé du nombre de wagons déchargés aux silos terminus, présenté au tableau 1E-2.

d'offres qui a été transporté par des trains-blocs multiples pendant la campagne 2003-2004 est le plus élevé observé au cours des quatre dernières années.

En plus de ce rattrapage du terrain perdu depuis la dernière campagne, alors que cette proportion avait reculé à 91,2 %, on a également constaté une migration notable vers des expéditions en blocs comptant plus de wagons. Le segment des mouvements en blocs de 25 à 49 wagons a reculé de 5,5 points de pourcentage, alors que les mouvements en blocs de 50 à 99 wagons et de 100 wagons et plus ont progressé respectivement de 5,0 et 3,6 points de pourcentage.⁴² [Voir tableau 2A-12 à l'annexe 3.]

Figure 26 : Mouvements soumissionnés – Trains-blocs multiples



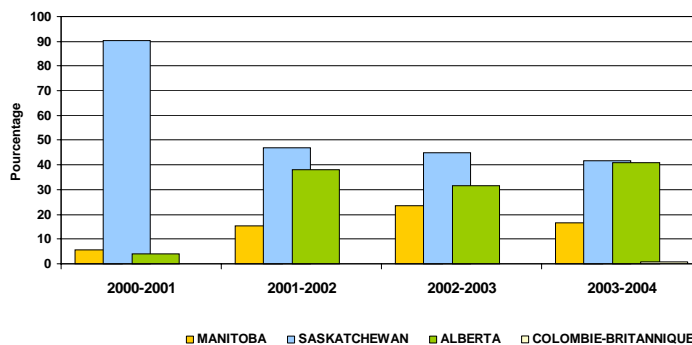
Ces changements semblent s'inscrire dans la tendance plus vaste de l'industrie céréalière à structurer les expéditions avec le plus grand nombre possible de wagons pour maximiser l'avantage financier à tirer des rabais incitatifs des compagnies de chemin de fer. La proportion d'expéditions de grains en régime d'appels d'offres obtenant de tels rabais dépasse de loin celle relevée dans les expéditions hors du régime. Bien que la proportion ait également augmenté dans cette dernière catégorie d'expéditions, pour atteindre 75,1 % pendant la campagne 2003-2004, les mouvements régis par des appels d'offres conservaient une avance de 19,2 points de pourcentage.⁴³

Origine des volumes soumissionnés

Comme lors des trois précédentes campagnes agricoles, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB provenait de la Saskatchewan, à hauteur de 41,7 %. Cependant, la part de cette province subit un lent recul par rapport à ses 46,8 % trois ans auparavant.⁴⁴ Cette perte de 5,1 points de pourcentage s'est traduite en gains pour chacune des trois autres provinces productrices.

L'Alberta a récupéré la moitié de ces points de pourcentage, soit 2,9, portant sa part de 38,0 % à 40,9 %. De son côté, le Manitoba a vu croître sa part des volumes en régime d'appels d'offres de 15,2 % à 16,7 %. Ces résultats s'expliquent principalement par l'amélioration de la production en 2003, en particulier en Alberta. De son côté, la Colombie-Britannique a fourni en 2003-2004 16 800 tonnes de volumes soumissionnés, représentant seulement 0,7 % du total.

Figure 27 : Grains soumissionnés – Origine provinciale



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

⁴² La proportion de blocs de moins de 25 wagons a elle aussi reculé, de 3,2 points de pourcentage.

⁴³ Le pourcentage de 75,1 % cité comme proportion des mouvements en blocs de 25 wagons ou plus à la fois découle des estimations présentées au tableau 3C-5.

⁴⁴ La campagne 2000-2001 n'est pas réputée comparable, parce que les parts favorisaient fortement la Saskatchewan pendant la première année du programme d'appels d'offres de la CCB.

pour 90,3 % des volumes. Malgré deux années consécutives de sécheresse, cette proportion n'a que légèrement régressé, à 83,0 %, connaissant ensuite un certain regain pour remonter à 86,2 % pendant la campagne 2003-2004.

Pour ce qui est du grain provenant de la Saskatchewan, la proportion traitée par de telles installations a progressé de 87,7 % à 89,7 % par rapport à la campagne précédente. Le Manitoba aussi a connu une augmentation des volumes provenant de silos à forte capacité, de 78,2 % à 89,2 %. Les proportions en Alberta, bien qu'un peu moins importantes que dans ces deux provinces, ont aussi avancé de 79,9 % à 82,8 %. Ce n'est qu'en Colombie-Britannique, avec un déplacement d'orge depuis un silo de classe B desservi par BC Rail, que tout le trafic en régime d'appels d'offres provenait de silos conventionnels. [Voir tableau 2A-14 à l'annexe 3.]

Sanctions infligées

Au cours de la campagne 2003-2004, un total de 4 175 wagons ont fait l'objet de sanctions après leur arrivée aux quatre ports désignés de l'Ouest du Canada. Il s'agissait d'une réduction de 41,4 % par rapport aux 7 122 wagons sanctionnés l'année précédente. De plus, le taux d'amende connaissait ainsi une réduction de 2,1 points de pourcentage, passant de 17,0 % l'année précédente à 14,9 %.

Néanmoins, cette proportion demeure plus élevée que celles observées dans les deux premières années du programme d'appels d'offres, respectivement de 1,6 % et 10,2 %.⁴⁵ Bien que cette proportion ait augmenté au cours des deux dernières campagnes, il faut souligner qu'elle ne se démarque pas du taux d'expéditions fautives de 18 % dans les mouvements généraux des grains.⁴⁶

Une sanction financière est imposée lorsque le contenu d'un wagon ne correspond pas au grade ou à la teneur en protéines stipulés dans le contrat de transport découlant de l'appel d'offres.⁴⁷ Les expéditions comportant une teneur en protéines non conforme à l'appel d'offres constituaient la plus grande part des expéditions fautives pour la campagne 2003-2004, soit 56,7 %, une réduction sensible comparativement aux 65,8 % de cette catégorie pour la campagne 2001-2002. Inversement, la proportion de wagons sanctionnés pour un grade non conforme augmentait de 34,2 % à 43,3 % pendant la même période. [Voir tableau 2A-13 à l'annexe 3.]

Figure 28 : Volumes soumissionnés – Classes de silo

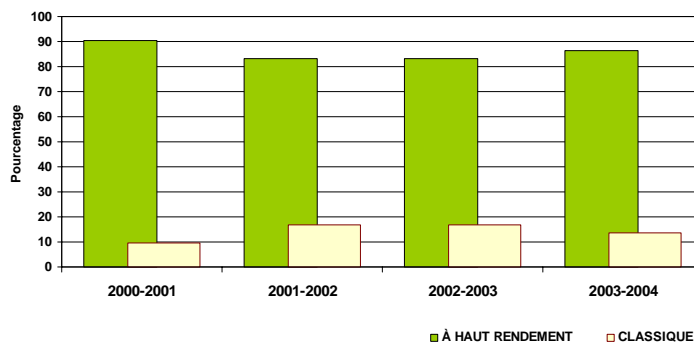
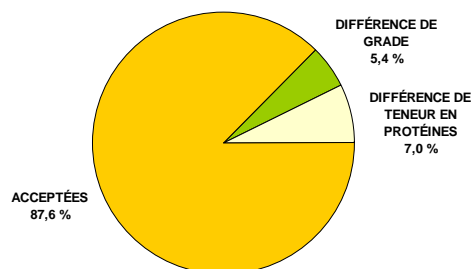


Figure 29 : Volumes soumissionnés – Expéditions frappées d'une sanction



⁴⁵ Le taux d'amende de 1,6 % cité pour la campagne 2000-2001 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.

⁴⁶ Le taux d'expéditions fautives de 18 % cité est une estimation produite par la CCB.

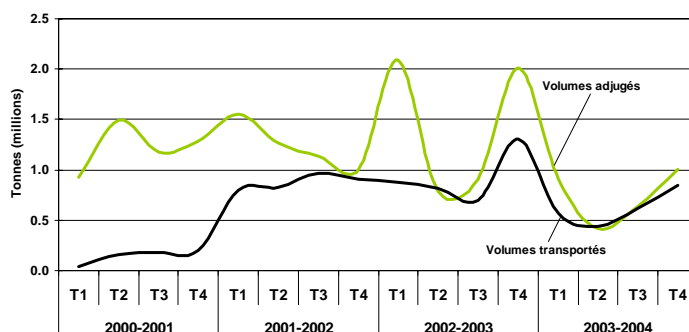
⁴⁷ Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une amende de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une amende équivalant à la différence de prix entre le grade ou la teneur en protéines des grains livrés et celle du paiement initial au titre des grains soumissionnés.

Répartition

Les volumes de grain adjugés en vertu des appels d'offres de la CCB représentaient une moyenne de 247 600 tonnes par mois. Toutefois, les volumes mensuels effectivement adjugés variaient d'un creux de 101 200 tonnes en janvier 2004 jusqu'à une crête de 409 200 tonnes en juin 2004. De plus, la répartition de ces valeurs produit une courbe caractérisée par un sommet au premier trimestre suivi d'une baisse jusqu'à un creux en milieu d'année, avant de remonter à un sommet secondaire au quatrième trimestre. Cette courbe évoque celle de la campagne 2002-2003, alors que près des deux tiers des volumes adjugés l'avaient été aux premier et quatrième trimestres, dans des proportions respectives de 30,6 % et 33,7 %.

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 80 000 tonnes à une crête de 343 800 tonnes, pour une moyenne mensuelle de 205 800 tonnes. À la différence de la campagne 2002-2003, la répartition mensuelle de ces valeurs pour la campagne 2003-2004 dénotait une corrélation plus étroite avec les volumes adjugés. Ce phénomène semble découler de deux facteurs, soit le délai structurel qui s'écoule entre le moment où un volume est soumissionné par la CCB et son transport quatre à six semaines plus tard, et les volumes soumissionnés qui ne sont pas adjugés. La plus forte concordance de la corrélation semble relever de ce deuxième facteur, la proportion de volumes soumissionnés non adjugés diminuant à 15,7 % pour la campagne 2003-2004, depuis les 30,1 % de la campagne précédente. [Voir tableau 2A-15 à l'annexe 3.]

Figure 30 : Répartition trimestrielle des grains soumissionnés

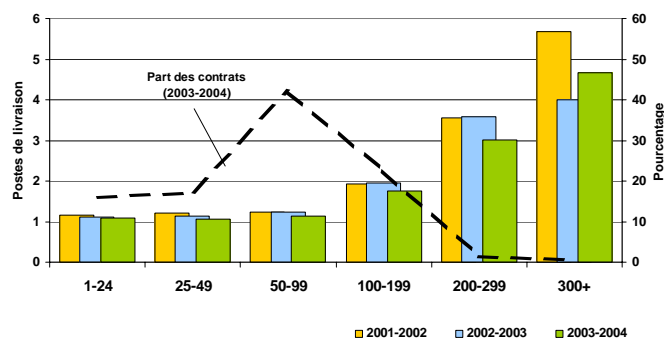


Postes de livraison par contrat adjugé

Les expéditions de grains soumissionnés peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Sur les 466 contrats adjugés pour le transport de grains soumissionnés durant la campagne 2003-2004, une proportion de 357 (76,6 %) portait sur des volumes provenant d'un seul poste de livraison, une proportion à peine moindre que les 79,0 % observés 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 1,1 poste par contrat dans les trois cas. Qui plus, la moyenne dans chacune de ces trois catégories demeure relativement constante depuis la campagne 2001-2002, dans chacun des cas reculant légèrement depuis un sommet relevé de 1,2 poste par contrat. [Voir tableau 2A-16 à l'annexe 3.]

En raison du plus grand volume de grains transportés, il ne faut pas s'étonner que les contrats portant sur l'expédition d'au moins 100 wagons aient attiré des grains d'un plus grand nombre de postes de livraison. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 1,8 poste de livraison; de 3,0 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 4,7 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. Dans chacun des groupes, le nombre moyen de postes par contrat a diminué par rapport aux valeurs consignées pour la première fois durant la campagne 2001-2002. Dans le cas des expéditions faisant appel à 300 wagons ou plus, cette réduction représente un poste complet par contrat.

Figure 31 : Grains soumissionnés – Nombre de postes de livraison par contrat



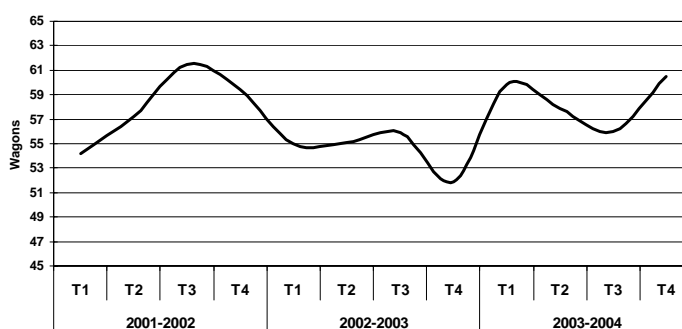
Un peu plus des trois quarts des contrats adjugés pour la campagne 2003-2004 portaient sur des mouvements de moins de 100 wagons. Bien que cette proportion soit inférieure aux 85,1 % relevés pour la campagne précédente, elle correspond aux 76,0 % que représentait cette catégorie lors de la campagne 2001-2002. Facteur plus significatif, les expéditions par trains-blocs de 50 à 99 wagons dominaient, avec une part de 42,1 % dans ce groupe. Bien que cette part ne soit que légèrement supérieure aux 38,2 % obtenus pendant la campagne 2001-2002, elle tend à confirmer des observations antérieures à l'effet que les compagnies cérésières concentrent leurs activités de chargement et d'expédition de grain dans des trains-blocs de taille toujours croissante.

Taille des trains-blocs multiples

Pendant la campagne 2003-2004, les grains soumissionnés ont été transportés par des trains-blocs qui comptaient en moyenne 58,7 wagons. Il s'agissait d'une augmentation de 8,1 % par rapport à la moyenne de 54,3 wagons un an plus tôt, et un nouveau record surpassant celui de 58,0 wagons de la campagne 2001-2002. [Voir tableau 2A-17 à l'annexe 3.]

Dans l'ensemble, ces caractéristiques valent pour chacun des principaux couloirs d'exportation. Qui plus est, deux de ces couloirs ont atteint un nouveau sommet record, soit Vancouver, où la taille moyenne annualisée des trains-blocs a progressé de 19,3 %, à 62,5 wagons, et Churchill, en hausse de 14,4 % pour une moyenne de 49,9 wagons.⁴⁸ Bien que la moyenne annualisée de Prince Rupert ait augmenté de 7,7 %, à 58,5 wagons, elle n'arrivait pas au niveau record de 60,8 wagons établi pendant la campagne 2001-2002. Seuls les mouvements dans le couloir de Thunder Bay ont connu un recul de la taille moyenne des trains-blocs, bien que seulement d'un modeste 1,8 %, à 54,5 wagons.

Figure 32 : Grains soumissionnés – Taille moyenne pondérée des trains-blocs



Cependant, les moyennes trimestrielles affichaient des variations notables. Dans la plupart des cas, ces valeurs indiquaient un rendement relativement solide au premier trimestre, suivi d'un recul en milieu d'année, pour aboutir à une reprise dans la dernière partie de la campagne. Cette évolution semble fonction des fluctuations dans les quantités de grains soumissionnés transportés, mais pourrait également découler de contraintes opérationnelles subies par les compagnies cérésières.

Cycles de rotation des wagons

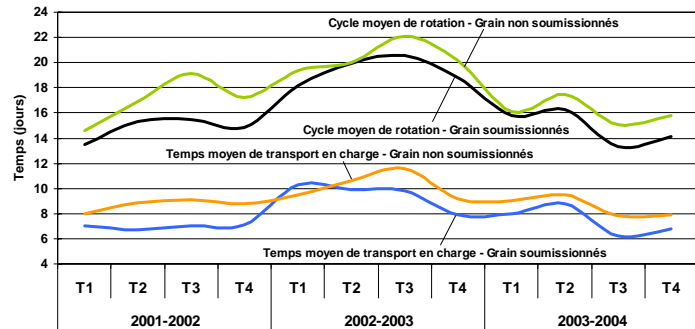
Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains soumissionnés atteignait 14,7 jours pendant la campagne 2003-2004. Il s'agissait d'une amélioration de 23,8 % comparativement à la moyenne de 19,3 jours consignée pour la campagne précédente. Une grande partie de cette amélioration découle simplement du regain d'activité dans l'industrie, et de la réduction des périodes d'inactivité pour l'ensemble du parc de wagons-trémies. [Voir tableau 2A-18 à l'annexe 3.]

Puisque 86,2 % des volumes de grains soumissionnés provenaient de silos à forte capacité, le cycle de rotation des wagons dans ces mouvements était notablement moins élevé que celui des expéditions de grains non soumissionnés. En fait, le cycle global de rotation des wagons pour les grains soumissionnés pendant la campagne 2003-2004 était inférieur de 8,7 % à celui des grains non soumissionnés, soit une moyenne respective de 14,7 jours par rapport à 16,1 jours.

⁴⁸ Les valeurs citées reposent sur des moyennes annualisées, et non les records trimestriels particuliers ayant pu être atteints lors de la campagne 2003-2004 ou de campagnes antérieures.

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. On peut ainsi accélérer le mouvement ferroviaire, puisque le grain est habituellement recueilli à un seul endroit, plutôt qu'auprès de plusieurs silos classiques de moindre taille.⁴⁹ Au fil des trois dernières campagnes, l'avantage acquis par le cycle de rotation des wagons des expéditions de grains soumissionnés s'est avéré régulier dans la structure, avec un écart moyen de 1,3 jour, ou 7,9 %, par rapport aux mouvements de volumes non soumissionnés. Un temps de transit plus court des wagons chargés compte pour la plus grande partie de cet avantage.

Figure 33 : Cycles de rotation des wagons – Grains soumissionnés et non soumissionnés



Au cours de la campagne 2003-2004, le temps de transit moyen des wagons chargés s'établissait à 7,3 jours pour les grains soumissionnés, une amélioration de 22,3 % comparativement à la moyenne de 9,4 jours de la campagne précédente. Si l'on compare le bilan sur trois ans aux expéditions de grains non soumissionnés, l'avantage au titre du temps de transit des wagons chargés s'est établi en moyenne à 1,1 jour, une différence d'environ 12,7 %. La différence dans les temps de transit moyens des wagons vides pour les grains soumissionnés et non soumissionnés révèle un avantage considérablement moindre, d'environ 0,2 jour, ou 2,7 %.

Les volumes effectivement déplacés par trains entiers de wagons multiples a également mené à des améliorations des cycles de rotation des wagons. Malgré le progrès de ces volumes au cours des cinq dernières années, une proportion considérable de grain est toujours transportée autrement que par trains complets d'au moins 100 wagons, comme en témoigne la moyenne de 58,7 wagons de trains-blocs citée précédemment. Aussi longtemps que des grains soumissionnés seront transportés par trains de moins de 100 wagons, parce que les contrats des appels d'offres ne prévoient pas de tels volumes, ou parce que l'on n'arrive pas à les structurer selon cette configuration, de nouvelles améliorations seraient probablement difficiles. Néanmoins, les statistiques indiquent que les grandes compagnies céréalières progressent régulièrement vers cet objectif.

Soumissions acceptées

Comme le programme d'appels d'offres de la CCB visait 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 compagnies 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 compagnies céréalières et les moins grandes.⁵⁰

Bien que les soumissions retenues restent confidentielles, la CCB divulgue l'éventail des soumissions qu'elle reçoit. En tant que « preneur de prix », il est dans l'intérêt commercial de la CCB d'accepter la plus basse soumission présentée.⁵¹ À cette fin, le rabais maximum qu'offrent les compagnies céréalières, et qu'accepte généralement la CCB, tient lieu de mesure raisonnable permettant de comparer les différences dans les

⁴⁹ 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 de forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours.

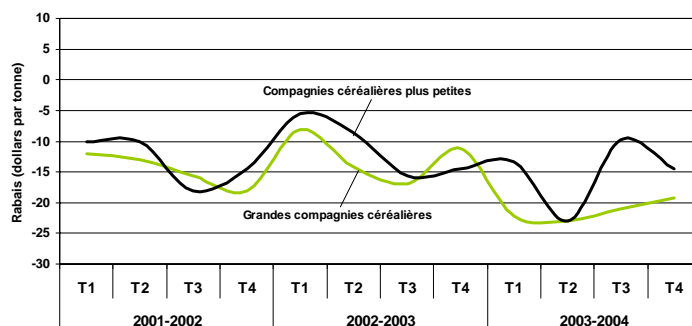
⁵⁰ Telle qu'employée ici, l'expression « grandes compagnies céréalières » désigne Agricore United, Saskatchewan Wheat Pool, Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Elles représentent concrètement les quatre plus grandes compagnies qui s'approvisionnent en grain dans l'Ouest du Canada, et possèdent également des silos terminus à Thunder Bay et dans les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest.

⁵¹ Les soumissions présentées par les compagnies céréalières sont exprimées sous forme d'un rabais par tonne par rapport au prix initial de la CCB en ce qui concerne le blé, le blé dur et l'orge.

comportements soumissionnaires à la fois des grandes compagnies céréalières et des moins grandes. Une comparaison des soumissions présentées au sujet du blé révèle que les rabais maximums offerts par les grandes compagnies céréalières dépassent en général ceux de leurs concurrentes plus petites.⁵² Au fil des trois dernières campagnes, les grandes compagnies céréalières ont généralement soumissionné pour un quart de plus que leurs concurrentes.

En outre, la série chronologique démontre que ces rabais ont beaucoup fluctué. Au cours du premier trimestre de la campagne 2001-2002, le rabais maximum par rapport au prix initial de la CCB s'élevait à 12,06 \$ la tonne en ce qui concerne les grandes compagnies céréalières. À la fin de la campagne, le rabais avait atteint 18,07 \$ la tonne. Au cours de la campagne suivante, cette valeur a connu un certain recul, jusqu'à 16,99 \$ la tonne. Il faut mentionner que les rabais maximums consentis par les compagnies céréalières plus petites ont dépassé (du moins à l'occasion) ceux des grandes compagnies céréalières. Dans une grande mesure, les fluctuations dans les soumissions des deux catégories de compagnies correspondaient simplement à leurs réactions aux fluctuations du marché. [Voir tableau 2A-19 à l'annexe 3.]

Figure 34 : Rabais maximum accepté par rapport au prix initial – Blé



Ce mouvement alternatif s'est également manifesté pendant la campagne 2003-2004, mais avec des écarts beaucoup plus prononcés entre les soumissions. Les soumissions du premier trimestre ont abouti à un rabais maximum de 22,09 \$. Ce maximum a été surpassé au deuxième trimestre, avec un nouveau record de rabais à 23,04 \$ la tonne. Par après, les soumissions tant des grandes compagnies céréalières que des plus petites ont commencé à reculer. Le rabais maximum consenti par les grandes compagnies a baissé à 21,07 \$ au troisième trimestre, puis à 19,19 \$ la tonne au quatrième. Par contre, les rabais proposés par les compagnies plus petites sont brusquement tombés à un niveau seuil de 9,75 \$ la tonne au troisième trimestre, pour remonter à 14,53 \$ au quatrième.

De toute évidence, les grandes compagnies céréalières ont gardé pendant la campagne 2003-2004 leur rôle directeur en matière de prix, mais elles semblent également avoir approché le processus d'appels d'offres avec plus de dynamisme. Plusieurs intervenants ont avancé que les grandes compagnies céréalières étaient intervenues énergiquement pour s'assurer une plus grande part des volumes soumissionnés, et les données semblent étayer cette analyse. Néanmoins, les compagnies plus petites semblent avoir soutenu le mouvement, du moins au début, avant de procéder à un repli substantiel au deuxième semestre. Ce retrait semblerait indiquer que des rabais aussi marqués ne seraient viables que pour une brève période, mais que les compagnies pouvaient difficilement se permettre de se retirer entièrement du processus.

Part du marché

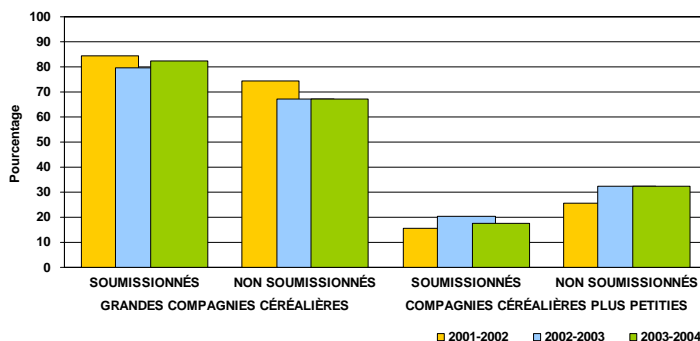
Le meilleur indicateur de position dominante se trouve sans aucun doute dans les parts du marché respectives des grandes compagnies céréalières et des plus petites. Fait intéressant, la part des plus grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés) a régressé au cours des trois dernières campagnes. Durant la campagne 2001-2002, les grandes compagnies céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Deux ans plus tard, leur part avait reculé, encore que de façon marginale, à 82,3 %. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes compagnies céréalières a reculé de 74,4 % à 71,1 % durant la même période. [Voir tableau 2A-20 à l'annexe 3.]

De par la nature du programme d'appels d'offres, l'établissement des prix représente un des seuls mécanismes concrets que peut employer une compagnie céréalière pour gagner une part accrue des contrats

⁵² La tendance s'applique également aux soumissions présentées par ces compagnies pour le transport du blé dur.

de grains soumissionnés de la CCB. Cet élément est présent dans les soumissions de toutes les compagnies céréalières. Cette intensification de la concurrence parmi les soumissionnaires s'explique facilement par l'engagement de la CCB qui était à hauteur de 50 %, et son expansion possible à un niveau encore supérieur. De nombreux observateurs ont cependant été surpris par la féroce compétitivité des soumissions lorsque cette proportion a été réduite à un niveau de 20 % pour la campagne 2003-2004.

Figure 35 : Part du marché – Grains de la CCB



Il n'en reste pas moins qu'au fil des trois dernières campagnes, les petites compagnies céréalières ont en fait soutiré à leurs rivales plus grandes 2,3 points de pourcentage de la part du marché des grains soumissionnés, et 3,3 points de pourcentage des volumes de grains non soumissionnés. Évidemment, du point de vue des grandes compagnies céréalières, ces reculs sont relativement minimes. Il faut également souligner qu'ils sont trop limités pour être indicatifs d'une tendance, d'autant plus que l'on observe d'importantes fluctuations trimestrielles dans les deux groupes. Néanmoins, il est certain que les plus petites compagnies n'ont pas été exclues du fait de leur taille ou d'un autre désavantage concurrentiel.⁵³

Économies financières

Selon la CCB, les progrès réalisés dans le programme d'appels d'offres ont généré d'importants rendements financiers qui finissent par se répercuter sur les producteurs grâce aux comptes de livraisons en commun de la CCB. Attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit aux soumissions inhérentes au processus d'appels d'offres proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminus, de même que les sanctions financières imposées en cas de mauvais rendement. Malgré une diminution de la proportion des volumes transportés dans le cadre du programme d'appels d'offres, les économies résultant de ces activités ont augmenté de 51,2 %, atteignant 51,1 millions \$ comparativement au 33,8 millions \$ de l'année précédente. Comme on l'a mentionné, la compétitivité accrue des soumissionnaires a constitué un facteur important de cette augmentation.

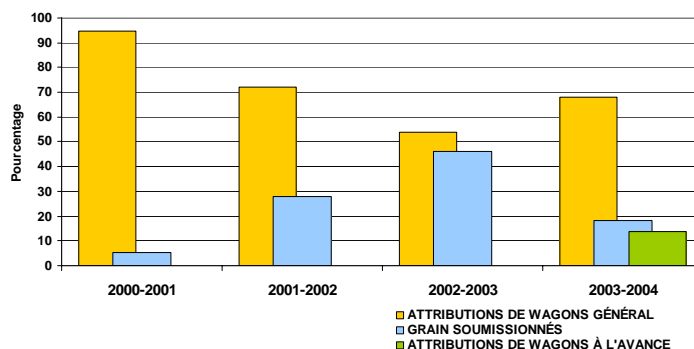
⁵³ Le désavantage concurrentiel dont il est question ici désigne expressément le nombre relativement moins élevé de silos de forte capacité exploités par les compagnies céréalières de moindre envergure. Avec plus de 80,0 % des expéditions de grains soumissionnés se déplaçant par trains-blocs multiples depuis les silos de forte capacité, on estime que les grandes compagnies céréalières disposent plus des actifs stratégiques qu'il faut pour exploiter ces économies que leurs rivales de moindre envergure. De plus, les compagnies de moindre envergure ne possèdent pas non plus de silos portuaires comme leurs rivales de grande taille, et comptent en fait sur ces concurrentes pour leur fournir les services de manutention nécessaires aux silos terminus.

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

Le nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 1,9 million de tonnes de grain pendant la campagne 2003-2004, soit 13,9 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada. En ajoutant les volumes transportés en vertu du programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont encadré 32,0 % du total des expéditions de la CCB, un peu moins que les 40 % prévus dans les engagements de la CCB.⁵⁴

Cet écart s'explique en grande partie par les retards dans la mise en œuvre du programme d'attribution à l'avance des wagons, qui n'est entré en vigueur qu'à la fin du premier trimestre. Par conséquent, seulement 3,0 % des volumes de la CCB au premier trimestre, c'est-à-dire 0,1 million de tonnes, avaient été expédiés dans le cadre du nouveau programme. Toutefois, cette proportion a notablement grimpé au cours des trois trimestres suivants, de l'ordre de 17,1 % à 18,2 %. En ajoutant les volumes en régime d'appels d'offres, la proportion globale transportée en vertu des deux programmes progresse régulièrement de 13,9 % au premier trimestre à 31,9 % au deuxième, puis 40,3 % au troisième. On constate cependant un recul au quatrième trimestre, à 32,7 %.

Figure 36 : Mouvements des grains de la CCB – Ouest du Canada

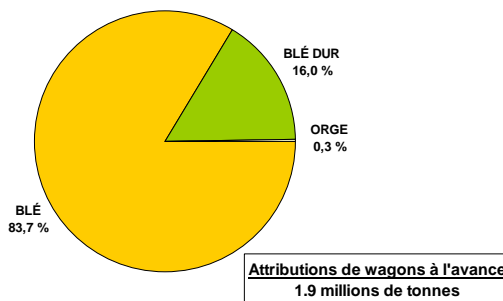


Composition du trafic

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 1,9 million de tonnes en vertu du programme était constituée de blé, à hauteur de 1,6 million de tonnes (83,7 %). Le blé dur suivait, avec 0,3 million de tonnes (16,0 %), et l'orge comptait pour le reste, avec 5 000 tonnes (0,3 %). Par rapport aux grains soumissionnés, le blé décrochait une part accrue de 9,5 points de pourcentage, au détriment du blé dur et de l'orge avec des parts inférieures respectivement de 3,1 et 6,4 points de pourcentage. [Voir tableau 2B-1 à l'annexe 3]

La plus grande part des volumes transportés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance, près de 0,8 million de tonnes (39,8 %) avait le port de Vancouver comme destination. Là encore, Thunder Bay suivait avec 0,6 million de tonnes pour une part de 30,9 %, puis Prince Rupert avec 0,5 million de tonnes et une part de 28,5 %, et finalement Churchill, à 15 200 tonnes et 0,8 %.⁵⁵ [Voir tableau 2B-2 à l'annexe 3.]

Figure 37 : Attributions de wagons à l'avance – Répartition des grains



⁵⁴ 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.

⁵⁵ Comme la saison d'expédition du port de Churchill achevait alors que commençait le programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB, les seules expéditions vers le port en régime d'attribution à l'avance ont eu lieu au troisième trimestre de la campagne 2003-2004.

proportion supérieure d'expéditions de grains vers Prince Rupert, d'environ 11,1 points de pourcentage. Plus de la moitié de cette différence, quelque 5,6 points de pourcentage, a constitué un recul pour le port de Vancouver. Une autre tranche de 4,6 points de pourcentage découlait d'une réduction des volumes acheminés à Thunder Bay. Les expéditions à Churchill ont concédé une autre tranche de 0,9 point de pourcentage.

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. La part de 28,5 % de ces mouvements en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance représente clairement l'indicateur le plus marqué de cette tendance. S'ajoutant à des observations antérieures, il semble indiquer que la CCB achemine sciemment une plus grande part de son volume global vers ce port, en grande partie au détriment de Vancouver. Comme on l'a mentionné, il est difficile d'établir s'il s'agit de l'expression d'une évolution structurelle plus profonde dans le fonctionnement du SMTG.

Premiers transporteurs

Plus de la moitié (52,3 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne 2003-2004 provenait de postes situés le long des voies du CP. Cette part était cependant inférieure de sept points de pourcentage à celle de 59,3 % obtenue par le transporteur dans les expéditions de grains soumissionnés. La combinaison de ces volumes aurait représenté une part légèrement supérieure de 56,3 %. [Voir tableau 2B-3 à l'annexe 3.]

Néanmoins, ces valeurs surpassent la part de 48,2 % acquise au transporteur dans le total des transports de grains dans l'Ouest du Canada. Comme dans le cas des grains soumissionnés, cette position semble indiquer que le CP a effectivement obtenu une part considérablement plus importante de ce trafic que le CP. Comme on l'a mentionné, le recours prédominant à des silos à forte capacité pour la manutention du grain visé par des appels d'offres, combiné aux rabais incitatifs supérieurs des installations desservies par le CP, constitue une explication raisonnable de cette augmentation.

Origine des volumes

Comme dans le cas des grains soumissionnés, la plus forte proportion des grains transportés en vertu du programme d'attribution des wagons à l'avance de la CCB provenait de la Saskatchewan, à hauteur de 0,9 million de tonnes. Ce volume représentait cependant une part légèrement supérieure du total, soit 45,2 %

Figure 38 : Attributions de wagons à l'avance – Port de destination

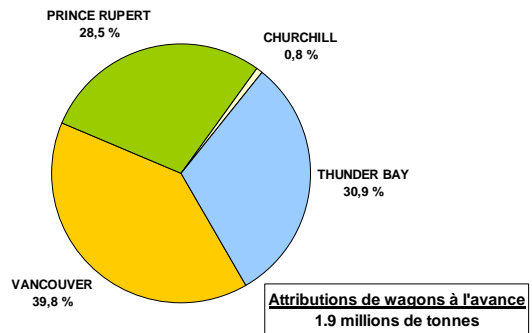


Figure 39 : Attributions de wagons à l'avance – Origine provinciale

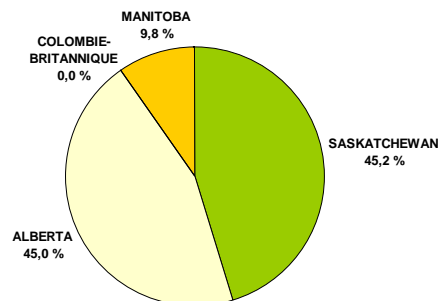
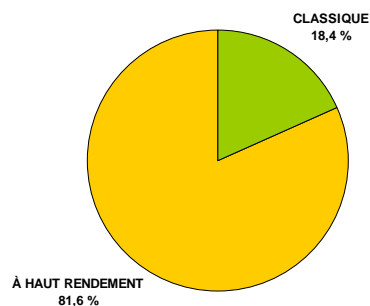


Figure 40 : Attributions de wagons à l'avance – Silos d'origine



comparativement à 41,2 % pour les grains soumissionnés. Également comme pour les volumes soumissionnés, les expéditions depuis l'Alberta et le Manitoba suivaient, comptant respectivement pour 0,8 million de tonnes et 0,2 million de tonnes. La Colombie-Britannique a de son côté expédié un volume exceptionnellement petit en proportion, de 700 tonnes. [Voir tableau 2B-4 à l'annexe 3.]

Parmi ces dernières provinces, l'Alberta a elle aussi obtenu une part des volumes attribués à l'avance plus importante que sa part dans le régime d'appels d'offres, de 45,0 % par rapport à 40,9 %. Par contre, le Manitoba s'est contenté d'une proportion beaucoup plus réduite, de 9,8 % comparativement à 16,7 % en régime d'appels d'offres.⁵⁶

Pour la première année du programme, les volumes de grains expédiés provenaient à 81,6 % de silos à forte capacité, un écart marginal en comparaison des 86,2 % revenant à ces installations dans le programme des appels d'offres.

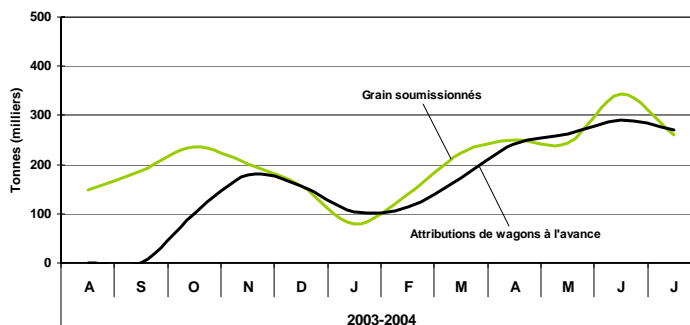
La comparaison de la répartition entre les silos classiques et à forte capacité selon la province d'origine fait ressortir peu de différences importantes. C'est la Saskatchewan qui avait le plus recours aux silos à forte capacité, y puisant 84,4 % de son trafic. Le Manitoba et l'Alberta suivaient de près, avec des parts respectives de 80,5 % et 79,2 % pour les silos à forte capacité. Dans l'ensemble, ces valeurs provinciales sont en général inférieures aux valeurs équivalentes en régime d'appels d'offres, mais l'écart ne dépassait jamais les 10 %.

Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 188 800 tonnes par mois.⁵⁷ Les volumes mensuels variaient d'un creux de 99 300 tonnes en octobre 2003 à un sommet de 289 800 tonnes en juin 2004, et la répartition mensuelle suivait de près celle des grains en régime d'appels d'offres.

Cette étroite correspondance confirme ce que laissent supposer d'autres indicateurs du PSG, soit que les expéditions en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance suivent celles du programme d'appels d'offres. Cette situation suggère fortement une dynamique structurelle commune aux deux programmes, et permet de penser que les mouvements futurs resteront probablement complémentaires. On pourrait également en déduire que les compagnies céréalieres 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 compagnies céréalieres ont réussi à maximiser les possibilités d'économies de trains-blocs plus importants chaque fois que l'occasion s'y prêtait.

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



Cycles de rotation des wagons

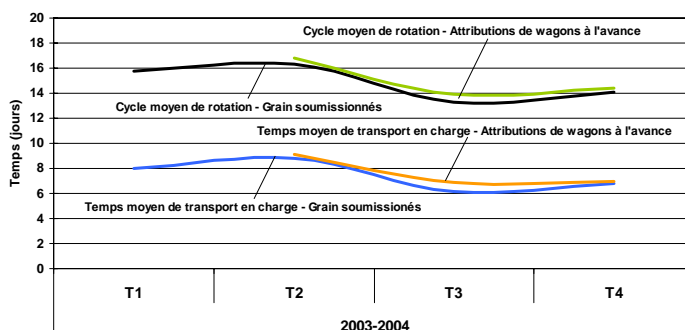
Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains en vertu du programme d'attribution de grains à l'avance de la CCB atteignait 15,0 jours pendant la campagne 2003-2004, seulement 2,0 % de plus que la moyenne de 14,7 % constatée pour les expéditions en régime d'appels d'offres. En fait, les données recueillies pour la première année du programme indiquaient que les valeurs trimestrielles des cycles de

⁵⁶ La part comparative de la Colombie-Britannique était aussi considérablement inférieure à sa proportion de 0,7 % des expéditions de grains soumissionnés, soit une part de 0,04 % insignifiante au plan statistique.

⁵⁷ Il n'y a pas eu d'expéditions de grains en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB pendant les deux premiers mois de la campagne 2003-2004, et la moyenne citée de 188 800 tonnes a donc été calculée à partir des dix derniers mois de la campagne.

rotation des wagons correspondaient de près à celles du programme d'appels d'offres, ne les dépassant habituellement que d'une demi-journée. 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 7,6 jours, délai à peine supérieur aux 7,3 jours des expéditions en régime d'appels d'offres. La différence dans les temps de transit moyens des wagons vides était négligeable. [Voir tableau 2B-6 à l'annexe 3.]

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



Le cycle de rotation des wagons pour le grain expédié en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance était lui aussi inférieur à celui des expéditions de grains non soumis, de quelque 6,8 %. 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 régime d'appels d'offres.

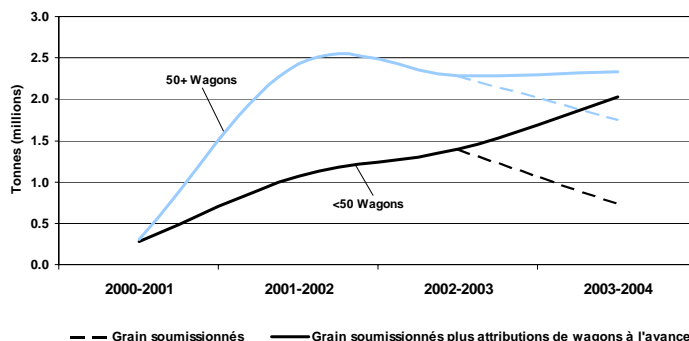
Trains-blocs multiples

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 94,3 % de mouvements en trains-blocs de 25 wagons ou plus, les expéditions de grains soumis avaient une bonne longueur d'avance sur les taux d'utilisation relevés pour d'autres secteurs des expéditions réglementées de grain au cours de la campagne 2003-2004. Fait encore plus révélateur, la proportion d'expéditions en trains-blocs de 50 wagons ou plus atteignait les 70,7 %.

Les données indiquent que ces proportions supérieures découlent de la concentration de l'activité des grandes compagnies céréalières auprès des silos à forte capacité pour manutentionner plus de 80 % de ces volumes. En fait, comme les plus petites compagnies céréalières utilisent des silos de moindre capacité, une augmentation de leur part des volumes de grains soumis aboutirait probablement à un recul de la proportion expédiée par trains-blocs multiples. On peut en trouver la preuve dans le fait que 75,1 % du total des volumes de grains réglementés sont expédiés par trains-blocs de 25 wagons ou plus, et les plus petites compagnies céréalières contrôlent 26,9 % de ces volumes.⁵⁸

Au lancement du programme d'attribution de wagons à l'avance, la proportion du total des expéditions de la CCB s'effectuant en régime d'appels d'offres a été ramenée à un maximum de 20 %. Du même coup, les mécanismes de répartition du programme d'attribution de wagons à l'avance contribuaient à assurer que les plus petites compagnies céréalières soient en mesure d'intervenir de façon relativement plus importante dans le transport des 40 % de volumes combinés qui relèveraient de ces deux programmes.⁵⁹ Concrètement, les plus petites compagnies céréalières ont réussi à décrocher une part de 28,9 % des

Figure 43 : Volumes de grain expédiés par trains-blocs multiples



⁵⁸ La part de 75,1 % citée en proportion du volume total expédié en trains-blocs de 25 wagons ou plus provient des données présentées au tableau 3C-5 et commentées à la section 3.3.

⁵⁹ 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).

volumes transportés en vertu du programme d'attribution des wagons à l'avance, comparativement à une part de 17,7 % des expéditions de grains soumissionnés.

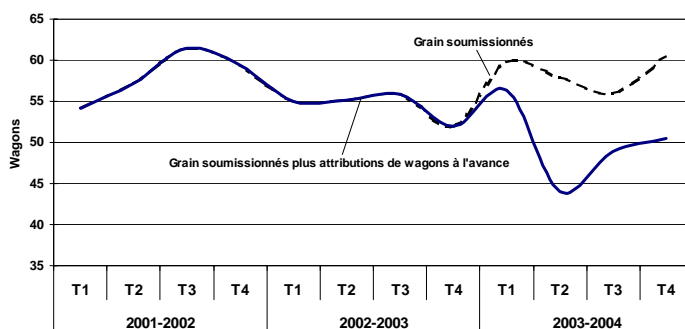
Les grandes compagnies céréalères ont néanmoins obtenu la plus grande part des 1,9 million de tonnes de grain visées par le programme d'attribution des wagons à l'avance. Dans ce régime aussi, la grande majorité des volumes, 81,6 %, provenait des silos à forte capacité. L'expansion des volumes de grain transportés par les plus petites compagnies céréalères signifiait qu'environ les deux tiers des volumes supplémentaires proviendraient d'expéditions avec moins de wagons. Effectivement, la proportion de mouvements en trains-blocs de moins de 50 wagons a grimpé de 29,3 % dans expéditions de grains soumissionnés à 46,4 % pour la combinaison des volumes en régime d'appels d'offres et en attribution de wagons à l'avance. Inversement, la proportion transportée en trains-blocs de 50 wagons ou plus chutait de 70,7 % à 53,6 %. [Voir tableau 2B-7 à l'annexe 3.]

Taille des trains-blocs multiples

Ces mêmes facteurs ont également entraîné une réduction de la taille moyenne des trains-blocs. Comme on l'a mentionné, les trains-blocs comportaient en moyenne 58,7 wagons dans le programme d'appels d'offres de la CCB pour la campagne 2003-2004. Si l'on ajoute au calcul les mouvements du programme d'attribution de wagons à l'avance, cette moyenne recule de 15,0 %, à 49,9 wagons. Une comparaison des moyennes trimestrielles illustre les effets de cette dilution. [Voir tableau 2B-8 à l'annexe 3.]

Même si l'on ne possède qu'une année 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'un ordre ayant pu atteindre les 13,9 wagons au deuxième trimestre. De plus, les moyennes des deux programmes suivent des courbes similaires, allant d'un sommet au premier trimestre à un seuil en milieu de campagne avant de rebondir. Ces évolutions renforcent les observations antérieures sur la nature complémentaire des volumes transportés en vertu des deux programmes.

Figure 44 : Train-bloc moyen– Régimes d'appel d'offres et d'attribution à l'avance



2.3 Relations commerciales – Autres événements

2.31 Changements au programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé

Le programme d'appels d'offres de la CCB a été mis en œuvre en vertu d'un protocole d'entente (PE) conclu entre la CCB et le ministre fédéral responsable de la CCB, et est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Ce document, qui décrit la politique du gouvernement fédéral en ce qui concerne l'adoption d'un programme d'appels d'offres par la CCB, aborde également les volumes qui doivent être soumissionnés au cours des trois premières années du programme. Pendant cette période, soit de la campagne 2000-2001 à la campagne 2002-2003, la CCB prenait l'engagement de soumettre à des appels d'offres au minimum 25,0 % du volume global de grains destinés aux ports de l'Ouest du Canada les première et deuxième campagnes, et au minimum 50,0 % la troisième campagne.

À l'expiration de cet engagement à la fin de la campagne 2002-2003, la CCB a entrepris de conclure avec l'industrie un nouvel accord sur le régime d'appels d'offres. Au printemps 2003, la CCB et ses 26 mandataires amorçaient des discussions sur le niveau pertinent d'appels d'offres pour la campagne 2003-2004. Cette

démarche a abouti à l'adoption d'un nouveau protocole soutenu par la majorité des intervenants de l'industrie.⁶⁰

À compter de la campagne 2003-2004, l'accord prescrit qu'un pourcentage fixe de 40,0 % des mouvements de grains de la CCB vers les quatre ports de l'Ouest du Canada doit être réalisé en vertu d'un programme qui associe les appels d'offres aux attributions à l'avance des wagons. En particulier, les appels d'offres lancés par la CCB doivent concerner au maximum 20,0 % de ses volumes d'ensemble, avec le transport d'une autre part de 20 % en vertu d'un nouveau programme d'attribution des wagons à l'avance. De plus, si la CCB décidait d'expédier moins de 20 % de ses volumes en régime d'appels d'offres, la différence devra être réaffectée au programme d'attribution de wagons à l'avance, afin de respecter l'engagement global de 40 %.

Un aspect important du programme d'attribution de wagons à l'avance prévoit l'attribution de wagons à des couloirs définis. Les compagnies céréalières pourraient ainsi déployer les wagons attribués vers n'importe quel silo situé dans la zone d'attraction commerciale d'un port précis, et selon les quantités qu'elles jugent appropriées. Ce mécanisme vise principalement à conférer aux compagnies céréalières le même type de marge de manœuvre dont elles jouissent pour la répartition des wagons en régime d'appels d'offres. De plus, la CCB s'est engagée à communiquer à l'avance aux compagnies céréalières les grains et les grades qui seraient demandés, ainsi que les restrictions connexes. Les compagnies céréalières pourraient ainsi mieux planifier leurs activités, avec plus de latitude dans l'ordonnement des wagons.

Pour les 60,0 % d'expéditions de la CCB qui ne sont pas assujetties aux régimes d'appels d'offres ou d'attribution des wagons à l'avance, les wagons font l'objet d'une affectation hebdomadaire générale qui repose sur la pondération égale des livraisons effectuées aux silos au cours de la période de 18 semaines précédente et les intentions de livraison futures des agriculteurs.⁶¹ Les livraisons réelles aux silos seraient cependant rajustées pour exclure les grains soumissionnés qui auraient pu être transportés au cours de cette période.

Le nouveau régime devait entrer en vigueur pour la campagne 2003-2004, mais son implantation n'a été achevée qu'à la fin du premier trimestre. De plus, on semble avoir éprouvé certaines difficultés pendant cette période de transition. Mais le plus important, c'est que le compromis entre les programmes d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance s'est avéré plus acceptable pour la majorité des intervenants. Bien que les intervenants conservent des points de vue polarisés sur ces réformes, on a finalement convenu de les prolonger et elles resteront en vigueur pour la campagne 2004-2005.

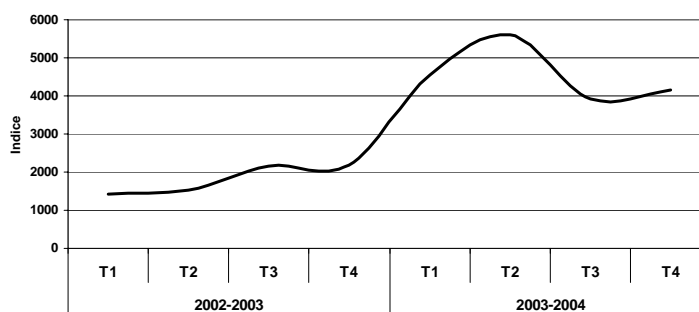
2.32 Taux de fret maritime

Vers la fin de 2002, les taux de fret maritime, dont ceux du grain, ont commencé à augmenter. Ces hausses survenaient à l'issue d'une période prolongée de prix en baisse, mais à la fin de la campagne 2002-2003, les taux de fret maritime avaient presque doublé.

Vers la fin du premier trimestre de la campagne 2003-2004, la tendance à la hausse a repris, et de manière beaucoup plus marquée. À la fin du deuxième trimestre, les taux atteignaient un niveau cinq fois et demie plus élevé que 18 mois auparavant. Après ce sommet, les taux de fret maritime ont commencé à chuter.

Néanmoins, à la fin de la campagne, les taux en vigueur s'établissaient au double de leur niveau 12 mois auparavant, et ils étaient quatre fois plus élevés que les taux établis au début de la campagne 2002-2003. La

Figure 45 : Taux de fret maritime – Baltic Dry Index



⁶⁰ Sur les 26 compagnies céréalières qui ont pris part à ces consultations, 24 se sont prononcées en faveur de l'accord final. L'opposition provenait des deux plus importants manutentionnaires de grains dans l'Ouest du Canada, Agricore United et le Saskatchewan Wheat Pool.

⁶¹ Les intentions de livraison futures des agriculteurs sont évaluées à partir des contrats signés avec les compagnies céréalières.

consultation du Baltic Dry Index, un indicateur composite des prix reposant sur les taux cotés chaque jour pour 24 couloirs de navigation, révèle l'ampleur de cette récente évolution des taux.⁶²

Une grande partie de la hausse provient de la demande actuelle de navires pour desservir les échanges commerciaux croissants de la Chine en matières brutes et produits finis, demande qui devrait persister.⁶³ Ce phénomène a eu un effet marqué sur les programmes d'exportation des grains de la CCB comme des grains hors CCB. Cet impact était le plus évident dans les décisions d'achat des importateurs internationaux de grain. Certains 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, ces forces du marché semblent avoir influencé le choix du mode de transport du grain. Les expéditions de grain canadien à destination du Mexique s'effectuaient traditionnellement par navires océaniques qui mettaient le cap vers le Sud à partir de ports de la côte Ouest. Pendant les trois premières années du PSG, ces mouvements représentaient environ 1,5 million de tonnes par année. Cependant, un volume toujours croissant de grain partait également pour le Mexique par voie ferrée. Les expéditions ferroviaires directes pendant cette période comptaient pour un peu moins de 15 % du volume total, en moyenne quelque 0,2 million de tonnes par année.⁶⁴

Figure 46 : Exportations de grains canadiens au Mexique

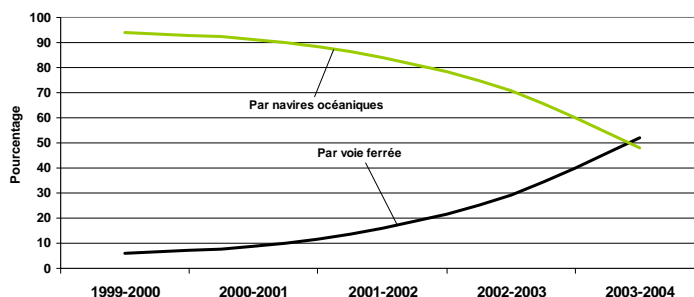
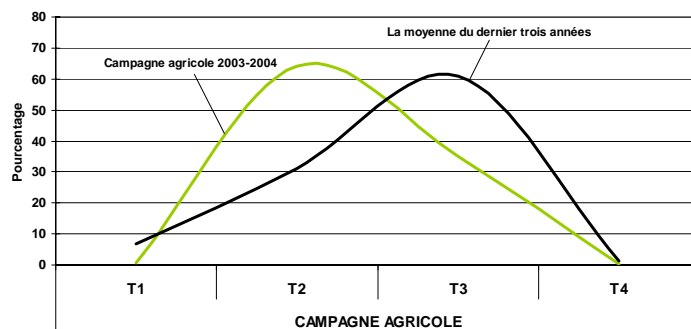


Figure 47 : Répartition des expéditions ferroviaires dans l'Est du Canada



La hausse des taux de fret maritime, en particulier pendant la première moitié de la campagne 2003-2004, a entamé l'avantage économique du transport maritime pour desservir le marché du Mexique. À la fin de la campagne, le transport ferroviaire direct du grain canadien vers le Mexique avait dépassé les 0,9 million de tonnes, un volume près du triple de celui de la campagne précédente. Aspect encore plus important, ces mouvements représentaient un peu plus de la moitié du total combiné de 1,8 million de tonnes transporté par les deux modes.

Parallèlement, un écart accru parmi les taux de fret maritime de référence des É.-U. au Japon a temporairement favorisé la livraison ferroviaire de grain vers le Nord-Ouest de la côte Pacifique plutôt que le golfe du Mexique. Des écarts de taux de fret semblent également avoir influencé le calendrier du transport

⁶² 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. Les données du tableau connexe proviennent de sources publiques secondaires.

⁶³ Beaucoup d'observateurs estimaient qu'une révision à la baisse des perspectives de croissance économique de la Chine expliquait la réduction des taux de fret maritime au deuxième semestre.

⁶⁴ Les expéditions ferroviaires directes vers le Mexique ont progressé de 90 100 tonnes pour la campagne 1999-2000 à 323 500 tonnes pour la campagne 2002-2003.

ferroviaire du grain de l'Ouest du Canada vers les ports de Québec, Montréal et Trois-Rivières sur la côte Est. Ces mouvements représentent habituellement le tiers des volumes transportés au deuxième trimestre, et les deux tiers au troisième trimestre.⁶⁵ Bien que les volumes de 1,1 million de tonnes de la campagne 2003-2004 n'aient été supérieurs que de seulement 6,1 % à la moyenne des campagnes 2000-2001 et 2001-2002, près des deux tiers de ces quantités ont été transportées au cours du deuxième trimestre, plutôt qu'au troisième.

2.33 Approvisionnement en wagons

L'expansion de l'approvisionnement de grain pendant la campagne 2003-2004 a provoqué une augmentation correspondante de la demande pour la capacité de transport ferroviaire. Comme le signalait le Surveillant dans son rapport annuel pour la campagne 2002-2003, la capacité de fournir l'équipement est fonction à la fois du nombre de wagons disponibles et du temps moyen que prennent ces wagons pour transporter le grain. Par conséquent, la poussée de la demande de wagons-trémies couverts aurait pu être accommodée par des ajouts au parc établi, une réduction du cycle moyen de rotation des wagons, ou une combinaison de ces deux facteurs.

Ce lien entre la durée du cycle de rotation d'un wagon et sa capacité de transport se manifeste dans l'évolution d'une campagne à la suivante des données du premier trimestre. Avec une réduction de deux jours (10,6 % du cycle moyen de rotation des wagons au premier trimestre (16,8 jours comparativement aux 18,8 de la campagne précédente), le SMTG a pu acheminer une quantité supplémentaire de 2,0 millions de tonnes de grain aux quatre ports de l'Ouest du Canada (5,6 millions de tonnes comparativement à 3,6 la campagne précédente). Pour simplifier l'équation, une réduction d'un jour du cycle de rotation se traduit par environ 1,0 million de tonnes de capacité de transport supplémentaire. Comme l'indiquent également les résultats du deuxième trimestre, ce gain d'efficacité est disparu lorsque le cycle moyen de rotation des wagons a grimpé à 17,8 jour (une journée complète d'augmentation), les volumes recueillis tombant à 4,2 millions de tonnes (baisse de 1,4 million de tonnes).

Cette baisse de capacité de transport s'explique en partie par les conditions normales de l'exploitation hivernale.⁶⁶ Cependant, des problèmes d'approvisionnement en wagons, en particulier subis par des expéditeurs du CP, ont commencé à se manifester au premier trimestre, pour devenir plus répandus au deuxième trimestre.⁶⁷ Dans la mesure du possible, des expéditeurs ont tenté d'éviter le CP en réacheminant des livraisons vers des silos desservis par le CN.⁶⁸ Toutefois, à la fin janvier 2004, la situation s'était aggravée, et les conditions hivernales extrêmes dans les Rocheuses contraignaient le CP à frapper d'embargo les expéditions de grain à destination de Vancouver, en évoquant un cas de force majeure.⁶⁹ Le CP a rétabli ses opérations de ligne principale au début février, mais les répercussions se sont manifestées jusqu'à une étape avancée du troisième trimestre.

⁶⁵ Cette observation repose sur la part des volumes au deuxième trimestre de transport ferroviaire vers l'Est du Canada pour chacune des campagnes agricoles suivantes : 28,1 % pour la campagne 2000-2001, 32,6 % pour la campagne 2001-2002, et 32,3 % pour la campagne 2002-2003. Les parts des volumes pour le troisième trimestre s'établissaient à 61,0 % pour la campagne 2000-2001, 56,3 % pour la campagne 2001-2002, et 65,4 % pour la campagne 2002-2003.

⁶⁶ Les opérations ferroviaires hivernales se traduisent habituellement par une réduction du nombre de wagons dans un train et des volumes remorqués. Sans hausse correspondante du nombre de trains exploités, les délais moyens de transit augmentent généralement. Le cycle complet de rotation des wagons s'en trouve prolongé, et peut l'être encore plus par des facteurs matériels comme les déraillements, la congestion aux terminus récepteurs, ou un nombre insuffisant de locomotives et d'équipes de trains.

⁶⁷ De nombreux expéditeurs estiment que la pénurie de wagons était conséquence d'une récolte précoce, alors que d'autres avançaient que les compagnies de chemin de fer n'avaient pas réservé un nombre suffisant de wagons, de locomotives et d'équipes pour manutentionner les volumes accrus de grain.

⁶⁸ Le réacheminement de livraisons de grain vers des silos locaux du CN au deuxième trimestre s'observe dans les manutentions des transporteurs. Malgré les prix avantageux qui semblaient avoir donné au CP une part de 54,3 % des manutentions de terminus au premier trimestre, l'insatisfaction de la clientèle semble avoir réduit cette part à 46,6 % au deuxième trimestre.

⁶⁹ Le CP a évoqué la force majeure rétroactivement au 25 janvier 2004. La force majeure ressort d'une disposition contractuelle qui soustrait une partie à ses obligations si un événement imprévu échappant à son contrôle l'empêche de s'acquitter de ses obligations contractuelles, habituellement une catastrophe naturelle, ou même parfois une défaillance de fournisseurs tiers. Une disposition de force majeure peut dégager une partie de ses responsabilités seulement si le défaut d'exécution n'aurait pas pu être évité malgré l'exercice d'une diligence raisonnable par cette partie.

Dans un tel contexte, il semblait très probable que le cycle moyen de rotation des wagons serait prolongé au troisième trimestre. Pourtant, les données de cette période révèlent que le cycle de rotation des wagons a en fait diminué de 9,6 %, à une moyenne de 16,1 jours. En présumant que le nombre de wagons du parc soit resté constant au cours de cette période, ce résultat indique que l'on aurait dû connaître une augmentation de la capacité de transport, et que les problèmes d'approvisionnement en wagons auraient dû s'atténuer. De plus, le gain en volumes trimestriels, de 4,2 millions de tonnes au deuxième trimestre à 4,5 millions de tonnes au troisième, indique qu'une capacité de transport supplémentaire de 1,4 million de tonnes aurait dû être disponible.

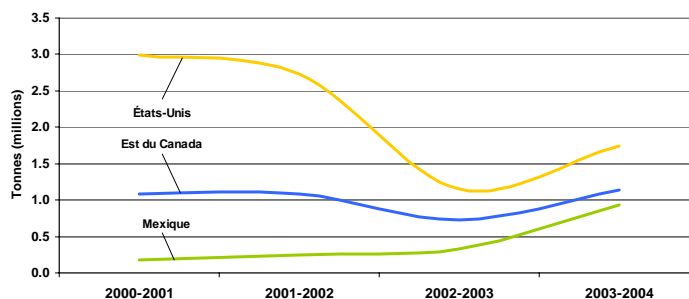
Cette amélioration du cycle de rotation des wagons, en général et dans le couloir de Vancouver en particulier, laisse penser que le resserrement de l'approvisionnement en wagons-trémies couverts découlait d'autres facteurs. Des indices suggèrent fortement que cette difficulté d'offrir des wagons pour transporter du grain dans l'Ouest du Canada provenait de l'affectation d'une capacité de transport à des mouvements à destination de l'extérieur de cette région.⁷⁰ Dans les faits, à cause du cycle de rotation des wagons relativement prolongé, ce phénomène a souvent été constaté chaque fois que des volumes considérables de grains étaient acheminés vers l'Est du Canada. Les 1,1 million de tonnes de grain dont on a mentionné le transport vers l'Est du Canada pendant la campagne 2003-2004 ont certainement contribué à réduire la capacité de transport disponible dans l'Ouest du Canada.

Comme on l'indiquait précédemment, la hausse des taux de trafic maritime a exercé une incidence sur les flux intérieurs et internationaux du grain canadien. L'une des conséquences les plus inattendues a été l'augmentation considérable des volumes de grains expédiés au Mexique par voie ferrée. Bien que ces mouvements aient progressé jusqu'à plus de 0,3 million de tonnes pendant la campagne 2002-2003, il semble improbable que les compagnies de chemin de fer aient été préparées à manutentionner un volume qui allait surpasser les 0,9 million de tonnes à la fin de la campagne.

De plus, comme le gouvernement des É.-U. avait imposé des droits de 14,5 % sur les importations de blé canadien, il semble plutôt probable que les compagnies de chemin de fer s'étaient préparées à une chute marquée de leurs manutentions de grain à destination du Sud. Cela étant, le maintien d'une solide demande des É.-U. pour l'avoine et le canola canadiens pourrait avoir déjà entamé leur capacité d'accueillir un volume supplémentaire de 0,6 million de tonnes à destination du Mexique.⁷¹

Les compagnies de chemin de fer ont sûrement bien accueilli ce remplacement des activités perdues aux É.-U., mais la manutention de ces volumes a entraîné des conséquences un peu plus négatives pour le SMTG dans son ensemble, du fait que des expéditions de blé canadien vers le Mexique comportent généralement des distances plus longues que les expéditions vers les É.-U.⁷² Par conséquent, les

Figure 48 : Mouvements ferroviaires de grains vers l'extérieur de l'Ouest du Canada



⁷⁰ Le PSG étant axé sur les transports statutaires dans l'Ouest du Canada, le Surveillant ne recueille ni ne possède de données détaillées sur les expéditions ferroviaires directes à destination de l'Est du Canada, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique. En conséquence, le Surveillant n'est pas habilité à mesurer leurs cycles de rotation des wagons, ni à entreprendre un examen détaillé de leur incidence éventuelle sur la capacité de transport du SMTG.

⁷¹ Les exportations ferroviaires directes de grain canadien aux États-Unis représentaient en moyenne quelque 2,9 millions de tonnes par année de la campagne 1999-2000 à la campagne 2001-2002. Le blé comptant pour environ 1,0 million de tonnes de ces volumes, on aurait fort bien pu prévoir une réduction du tiers du total des volumes expédiés par voie ferrée aux É.-U. L'inclusion de 0,6 million de tonnes supplémentaires de trafic à destination du Mexique aurait signifié une augmentation de 30 % des expéditions attendues vers le Sud de 1,9 million de tonnes.

⁷² Les transports de grain vers les É.-U. portent habituellement sur des destinations à des distances comparables à celles de la desserte de l'un ou l'autre des quatre ports de l'Ouest du Canada, Minneapolis et Chicago figurant parmi les destinations les plus fréquentées.

expéditions ferroviaires à destination du Mexique devraient entraîner des cycles de rotation des wagons considérablement prolongés, et grever encore plus l'approvisionnement en wagons-trémies couverts.

Les problèmes d'approvisionnement en wagons éprouvés durant la campagne 2003-2004 semblent moins relever de l'efficacité des opérations ferroviaires que des effets secondaires de l'affectation d'une proportion supérieure de la capacité de transport vers des marchés intérieurs et internationaux éloignés. De plus, étant non réglementées, les expéditions longue distance de grain vers l'Est du Canada, les É.-U. ou le Mexique pourraient bien être plus lucratives pour les compagnies de chemin de fer. À partir de cette hypothèse, tant le CN que le CP pourraient avoir trouvé un avantage financier en privilégiant jusqu'à un certain point ces marchés éloignés plutôt que le secteur réglementé de leurs activités céréalières.

2.34 Prise en charge des activités de BC Rail par le CN

En février 2003, le gouvernement de la Colombie-Britannique annonçait son intention de chercher un tiers qui prendrait en charge les activités ferroviaires de la British Columbia Railway Company (BCRC). La structure d'alors de la BCRC était celle d'une société d'État constituée de trois principales unités fonctionnelles : BC Rail, s'occupant de l'activité ferroviaire proprement dite de la société; BCR Marine, exploitant le terminal de Vancouver Wharves, et BCR Properties, chargé de la gestion immobilière (dont la plupart des éléments étaient rattachés à l'exploitation de BC Rail).

Depuis sa création en 1912, la société était devenue une importante artère pour le transport à l'exportation de divers produits de l'intérieur de la province. De plus, avec un réseau couvrant 1 443,0 routes-milles de North Vancouver au sud jusqu'à Fort Nelson au nord, il s'agissait de la troisième plus importante compagnie de chemin de fer au Canada. Malgré cela, son achalandage déclinait depuis près d'une décennie, tombant d'un sommet de 221 000 envois en wagon complet en 1995 à juste un peu plus de 150 000 envois en 2003.⁷³

Au début des années 1990, la BCRC cherchait à diversifier ses intérêts commerciaux pour moins dépendre du transport de la houille et des produits forestiers, et elle a acquis plusieurs entreprises.⁷⁴ Toutefois, dans un contexte de pressions concurrentielles accrues et de hausse des coûts, ces acquisitions devaient s'avérer problématiques, drainant souvent les ressources financières de la société. En 2002, la BCRC décidait de concentrer ses efforts sur son activité centrale, l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer de transport de marchandises, et entreprenait de vendre la plupart de ses avoirs non liés à cette activité.⁷⁵ En 2003, ces efforts



(photograph courtesy of Bob Eisthen)

Figure 49 : Un train de marchandises de BC Rail traverse Creekside dans l'intérieur méridional de la Colombie-Britannique à destination du Nord. Le CN a complété son acquisition du transporteur régional en juillet 2004, après avoir obtenu l'autorisation réglementaire requise du Bureau de la concurrence. Le CN travaille maintenant à intégrer les activités de BC Rail aux siennes.

⁷³ BC Rail a toujours eu la réputation de dépendre commercialement du transport de la houille et des produits forestiers. Une grande partie du déclin pendant cette période était attribuable au recul régulier des volumes de houille provenant des mines Quintette et Bullmoose dans le Nord-Est de la Colombie-Britannique, qui ont été fermées en 2000 et 2003 respectivement.

⁷⁴ Parmi les plus importantes de ces acquisitions, mentionnons celles de Vancouver Wharves Ltd. en 1993, et de Canadian Stevedoring en 1998.

⁷⁵ La transaction la plus remarquable portait sur la vente de Casco Terminals et Canadian Stevedoring à P&O Ports, filiale de la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, pour 105,1 millions. Le produit de la vente a servi à rembourser une partie de la dette active de la société. Cette dernière a également abandonné certaines activités ferroviaires fonctionnant à perte, dont ses services de transport intermodal et de voyageurs.

semblaient avoir été fructueux, la société affichant un bénéfice net pour la première fois depuis des années, à hauteur de 66,4 millions \$.

Dans ce contexte, la Province a indiqué vouloir restructurer la société, pour être en mesure d'offrir un service ferroviaire revitalisé, durable et renforcé. Par conséquent, le ministre des Transports a lancé un appel de propositions, invitant les entreprises intéressées du secteur privé à soumissionner pour les activités de BC Rail. Alors que commençait la campagne 2003-2004, le gouvernement a indiqué qu'il examinait les soumissions présentées par quatre entreprises, soit le CN, le CP, OmniTRAX en partenariat avec Burlington Northern Santa Fe, et RailAmerica. En novembre 2003, la Province annonçait avoir accepté la soumission du CN, dans une transaction commerciale évaluée à 1,0 milliard \$.

Plus spécifiquement, les modalités de la transaction prévoyaient que le CN verserait 1,0 milliard \$ pour acquérir les actions en circulation de BC Rail Ltd., ainsi que le droit d'exploiter une compagnie de chemin de fer de transport de marchandises sur le réseau de BC Rail en vertu d'un bail de 60 ans, avec option de reconduction pour une autre période de 30 ans. L'infrastructure matérielle du chemin de fer, y compris son entreprise, sa plate-forme et ses rails, demeure la propriété de la province de Colombie-Britannique.

La prise de contrôle de BC Rail par un transporteur de classe 1 a soulevé plusieurs préoccupations chez des expéditeurs et d'autres intervenants, principalement au titre du potentiel très apparent d'une réduction de la concurrence. La transaction étant assujettie à l'approbation du Bureau de la concurrence, ce dernier a entrepris un examen complet afin d'évaluer l'incidence éventuelle de la transaction sur la concurrence.⁷⁶ Le Bureau a décelé deux domaines principaux de préoccupation. Le premier avait trait aux envois intertransporteurs de produits comme le bois d'œuvre, de points de collecte de BC Rail jusqu'à des marchés partout en Amérique du Nord.⁷⁷ Le deuxième sujet de préoccupation était le transport du grain de la région de Peace River, où BC Rail et CN s'étaient livrés une vigoureuse concurrence dans les tarifs et services proposés aux silos locaux situés à Dawson Creek (Colombie-Britannique) et Rycroft (Alberta).

À l'égard de ce dernier point, BC Rail possédait ou louait plus de 200 wagons-trémies couverts affectés principalement au transport du grain de la région de Peace River. Concrètement, cette mesure assurait aux expéditeurs locaux un approvisionnement relativement stable de wagons. En comptant également les tarifs de transport ferroviaire moins élevés du transporteur, les expéditeurs locaux de BC Rail acquéraient un avantage concurrentiel considérable. Ils étaient donc mieux en mesure d'attirer les livraisons de grain des producteurs avec de généreux rabais de camionnage. Beaucoup croyaient que l'acquisition par le CN minerait cet avantage et entamerait la compétitivité de ces expéditeurs par des changements défavorables tant dans l'approvisionnement en wagons que dans les tarifs de transport ferroviaire.

En juillet 2004, le Bureau de la concurrence accordait son approbation conditionnelle à la transaction après avoir obtenu un consentement du CN. Par ce consentement, le CN s'engageait à appliquer un ensemble de mesures précises pour corriger les problèmes concurrentiels soulevés. Au titre des envois intertransporteurs de produits comme le bois d'œuvre, l'accord de consentement comportait les principales dispositions suivantes : le CN doit rendre public et maintenir des Tarifs de Porte Ouverte qui permettront aux expéditeurs d'accéder directement aux compagnies de chemin de fer situées à Vancouver pour le transport de leurs produits sur des longs parcours vers les marchés; le rendement du CN en matière de temps de transit sera mesuré en rapport avec les données de temps de transit moyens réalisés par BC Rail en 2003 pour les envois intertransporteurs aux points de liaison à Vancouver, et des mesures de protection seront adoptées de manière à ce que les expéditeurs qui choisissent les services de concurrents du CN pour le transport de leurs produits sur le longs parcours ne soient pas victimes de discrimination par le biais de conditions défavorables en matière d'attribution de wagons.

⁷⁶ Le Bureau de la concurrence est un organisme indépendant d'application de la loi qui a comme rôle de promouvoir et de maintenir une concurrence équitable pour que les Canadiennes et les Canadiens bénéficient de bas prix, d'un choix de produits et de services de qualité. Il supervise l'application de la *Loi sur la concurrence*, la *Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation*, la *Loi sur l'étiquetage des textiles* et la *Loi sur le poinçonnage des métaux précieux*.

⁷⁷ Les expéditeurs le long du réseau de BC Rail pouvaient atteindre les divers marchés nord-américains en acheminant leur trafic par le CN à Prince George, ou par le Chemin de fer Canadien Pacifique, la Burlington Northern Santa Fe Railway Company ou la Union Pacific Corporation à Vancouver.

Au titre du transport de grain en provenance de la région de Peace River, l'accord de consentement comportait les éléments suivants, visant à empêcher le CN d'augmenter considérablement ses tarifs ou de réduire les niveaux de service :

- le rattachement des prix par wagon unitaire pour le transport du grain vers Vancouver et Prince Rupert à ceux chargés dans les zones concurrentielles;
- la disponibilité continue des incitatifs reliés aux trains-blocs multiples dans la région de Peace River tant et aussi longtemps que de tels incitatifs sont également offerts dans des points concurrentiels;
- le maintien des niveaux actuels relatifs à la fréquence des services de manœuvre;
- l'ajout de garanties afin qu'il n'y ait pas de discrimination dans l'approvisionnement des wagons-trémies couverts.

Il importe de souligner que lorsque le CN a acquis le contrôle de BC Rail en juillet 2004, le réseau et les activités de BC Rail relevaient pour la première fois dans son histoire de la *Loi sur les transports au Canada* et de l'Office des transports du Canada. Cela signifie notamment que les expéditeurs antérieurs de BC Rail obtiendraient les mêmes protections en vertu de la Loi que d'autres expéditeurs du CN et du CP, notamment des tarifs et des conditions de service justes et raisonnables.

Ce changement réglementaire signifie également que les expéditions de grain depuis les points de livraison de BC Rail entreront dans le calcul du plafonnement des recettes. Effectivement, quelque 11 200 tonnes de grain transportées pendant la dernière moitié de juillet 2004 ont été prises en compte dans ce calcul pour la campagne 2003-2004.

2.35 Croissance soutenue du chargement des wagons des producteurs

Pendant la campagne 2003-2004, le nombre de chargements des wagons des producteurs a bondi à 9 399 wagons, presque le triple des 3 209 enregistrés la campagne précédente. Qui plus est, il s'agit du nombre le plus élevé constaté depuis le début du PSG, qui n'avait pas été égalé depuis le début des années 1990. Le chargement des wagons des producteurs évoque l'image d'un agriculteur qui remplit un wagon avec un élévateur à vis sur une voie d'évitement éloignée. Cette activité, en plus d'exiger beaucoup de travail, constituait également une lourde tâche au plan administratif, notamment pour obtenir les permis pertinents de la Commission canadienne des grains (CCG), en plus d'avoir accès à un wagon à remplir. Qui plus est, le producteur devait prendre à sa charge tous les risques inhérents au transport, ce qui comprenait non seulement la responsabilité de s'occuper d'une réclamation en cas de perte ou dommages en transit (par exemple à la suite d'un déraillement ou d'un accident), mais aussi le risque commercial d'une éventuelle expédition fautive.⁷⁸

Néanmoins, la possibilité pour le producteur de se soustraire à des frais d'ensilage d'environ 12,00 \$ la tonne a constitué un puissant incitatif pour certains. La plupart des producteurs qui chargent leurs wagons soutiennent qu'il s'agit d'une option rentable. De plus, beaucoup avancent également que cette formule peut permettre de surmonter les conséquences négatives de récentes fermetures de silos dans leur collectivité.

Tandis que les chargements de wagons des producteurs augmentaient, le nombre d'emplacements pour cette activité a reculé de 30,3 % au cours des cinq dernières années, passant de 706 à 492. Ces tendances opposées témoignent de l'évolution générale du chargement des wagons des producteurs. Bien que l'on trouve encore des agriculteurs chargeant des wagons au moyen d'un élévateur à vis sur des foules de voies d'évitement dans les Prairies, cette pratique a été en grande partie remplacée par des formules mieux coordonnées et plus avancées. Habituellement, il s'agit d'agriculteurs dans une zone géographique qui regroupent leurs expéditions particulières en envois collectifs plus importants.

Parfois, la formule classique de chargement des wagons des producteurs s'applique simplement à plus grande échelle. La Merlot Grain Ltd. de Girouxville (Alberta) est un exemple de ce genre d'entreprise. En activité depuis 1990, son rôle consiste principalement à organiser le chargement de wagons des producteurs en plus

⁷⁸ Un producteur obtient un paiement pour le grain expédié en fonction à la fois du grade et du poids (souvent appelé le poids déchargé) établi par la CCG au silo terminus. Lorsque ces valeurs diffèrent considérablement de celles que le producteur accordait à ses expéditions, il peut en résulter un écart financier important.

grande quantité qu'il serait autrement possible. En échange de frais, Merlot Grain obtient tous les permis nécessaires de la CCG, commande les wagons requis, coordonne les mouvements de camionnage des producteurs particuliers, et se charge du transfert camion-wagon du grain à expédier.

Une autre formule consiste à ajouter des installations le long de la voie pour mieux soutenir des activités à plus grande échelle de chargement des wagons des producteurs. La plupart du temps, il s'agit simplement d'installer des bacs de stockage pour faciliter la collecte du grain à l'avance du chargement des wagons. Des producteurs ont parfois acheté et rénové des silos fermés pour les convertir à cette utilisation.



Figure 50 : L'installation de chargement des wagons des producteurs exemptée de permis exploitée par la West Central Road and Rail Ltd. à Eston (Saskatchewan).

Dans une formule d'un tout autre ordre, des producteurs ont tenté l'expérience de charger des wagons en trains complets. Une des premières initiatives du genre remonte à 1997, lorsque l'on a regroupés 80 wagons des producteurs en un seul train à destination de la côte Ouest. Ce projet mis de l'avant par la West Central

Road and Rail (WCRR) visait principalement à démontrer qu'il était toujours possible de réunir des volumes de grain suffisants sur un embranchement que le CN avait prévu abandonner, que de telles voies ferrées pourraient devenir rentables, et que les producteurs locaux n'avaient pas à transporter leur grain par camion à des silos plus éloignés.

La WCRR allait progresser à partir de cette réalisation, et investir 2,4 millions \$ dans une installation de pointe à Eston (Saskatchewan) en 2001.⁷⁹ L'élément marquant vient du fait que ses procédés de collecte du grain sont considérablement plus avancés que ceux d'autres entreprises de chargement des wagons des producteurs. De manière générale, on préfère que le grain soit stocké à la ferme, pour réduire au minimum le besoin d'installations le long de la voie. Ensuite, à partir de données détaillées sur ces stocks, la WCRR élabore un programme de commercialisation particulier pour ces stocks avec la CCB. Lorsqu'arrive le moment de l'expédition ferroviaire, le grain nécessaire est simplement transféré de la ferme à l'installation, entreposé dans des bacs du volume d'un lot de wagon, puis chargé directement dans les wagons. On a également prévu d'évaluer le grade et la teneur en protéines du grain, et de peser chaque wagon après son chargement. Ces mesures contribuent à atténuer le risque commercial que représente une expédition fautive et à éviter d'éventuels désaccords sur un chargement à son arrivée à destination. La WCRR récupère ses coûts d'exploitation en cotisant des frais administratifs environ moitié moins élevés que les frais d'ensilage typiques demandés par une compagnie céréalière.

Cette initiative en a depuis inspiré d'autres. En novembre 2003, le Battle River Producer Car Group d'Alberta se lançait dans une entreprise similaire, chargeant des wagons des producteurs à six emplacements le long de la subdivision Alliance du CN, pour les regrouper en un seul train de 70 wagons. Le groupe a organisé plusieurs autres trains jusqu'à la fin de la campagne 2003-2004.

Dans ses rapports antérieurs, le Surveillant avait relevé qu'une grande partie de la croissance du chargement des wagons des producteurs avait été alimentée par l'expansion d'installations de chargement exemptées de permis, comme celles exploitées par WCRR. L'arrivée de telles installations a incité la CCG à tenir des consultations avec le public pour établir comment réglementer ces installations. Finalement, la CCG décidait d'exempter ces installations des dispositions de permis de la *Loi sur les grains du Canada*.⁸⁰ À la fin de la

⁷⁹ Le financement de l'installation combine emprunts et capital-actions, ses 1 800 actionnaires ayant contribué plus de 4,0 millions \$.

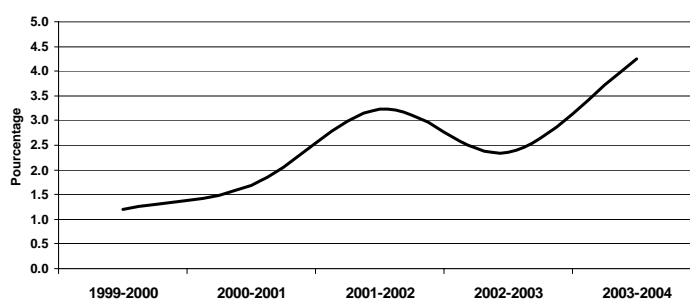
⁸⁰ En avril 2002, la Commission canadienne des grains (CCG) a annoncé que les installations de chargement des wagons des producteurs seraient exonérées des dispositions d'agrément de la *Loi sur les grains du Canada* sous réserve du respect de certaines conditions minimums. Ces conditions prévoyaient notamment que l'installation ne peut traiter que du grain destiné au

campagne 2001-2002, un total de 24 installations de ce type avaient obtenu une exemption de permis. Les deux campagnes suivantes ont été l'occasion d'une expansion en flèche, et à la fin de la campagne 2003-2004, on comptait 38 installations détenant une exemption.

Avec ses 29 installations, la Saskatchewan compte pour les trois quarts du total. L'Alberta et le Manitoba suivent, avec respectivement six (15,8 %) et trois (7,9 %) installations. À l'issue des fermetures de silos, la plupart de ses installations se trouvaient le long des réseaux d'embranchements tributaires du grain des voies ferrées. Par conséquent, les compagnies de chemin de fer locales se sont trouvées à desservir bon nombre de ces installations.⁸¹ Cet état de chose a cependant été remplacé par une répartition plus large. À la fin de la campagne 2003-2004, le partage des installations desservies par des transporteurs d'intérêt local et de classe I ne favorisait plus que marginalement les premiers, soit 20 (52,6 %) installations comparativement à 18 (47,4 %).

Le total des volumes de grains expédiés depuis ces installations offre peut-être le meilleur témoignage de leur importance croissante. Comme on le mentionnait, les 9 399 wagons chargés au cours de la dernière campagne constituaient le total le plus élevé depuis le début du PSG. Qui plus est, ce volume correspondait à une proportion estimative de 4,2 % du tonnage total transporté par wagons-trémies couverts au cours de la campagne 2003-2004, presque quatre fois plus que les 1,2 % consignés cinq ans auparavant. Fait encore plus significatif, au moins les deux tiers de ce volume proviendraient d'installations exemptées de permis.⁸²

Figure 51 : Part du marché des expéditions de wagons des producteurs



Bien que ces quantités semblent relativement minimes, plusieurs compagnies céréalières ont avancé que l'octroi d'une exemption de permis à ces installations est en soi inéquitable, car plusieurs de leurs fonctions rejoignent celles d'un silo primaire. Ces critiques portent particulièrement sur le fait que les installations en question n'ont pas à assumer les garanties nécessaires pour protéger l'agriculteur en cas d'échec financier de l'installation, une obligation de longue date pour les courtiers et les compagnies céréalières classiques. De plus, on avance qu'en réduisant le niveau des obstacles à l'entrée sur le marché des installations exemptées de permis, la CCG exerce une discrimination de fait contre les compagnies céréalières établies. En conséquence, les producteurs livrant leur grain à un silo agréé s'en trouveraient pénalisés au plan financier.

Quoi qu'il en soit, la demande de wagons des producteurs a intensifié les pressions sur la disponibilité du parc de wagons-trémies couverts. L'approvisionnement en wagons est effectivement devenu un problème particulier pour de nombreux producteurs pendant la campagne 2003-2004. Cette situation était particulièrement manifeste au premier trimestre, lorsque le nombre de demandes de wagons dépassait le nombre affecté dans

chargement sur des wagons des producteurs, que l'installation doit afficher un avis à l'effet qu'elle ne détient pas de permis, que la CCG n'interviendra pas dans des différends entre l'installation et toute autre partie, y compris des producteurs, sauf si un terminal portuaire est en cause, que l'installation n'achètera pas ni ne vendra des grains, et que l'installation permettra à la GCC de consulter ses registres.

⁸¹ Il convient de signaler que les activités de certains transporteurs d'intérêt local dépendent fortement des chargements des wagons des producteurs, et de la desserte de ces installations. En fait, onze des installations exemptées de permis en activité à la fin de la campagne 2003-2004 étaient desservies par la Great Western Railway, une compagnie de chemin de fer d'intérêt local oeuvrant dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan. Cette forte concentration témoigne des efforts de la GWR pour favoriser l'implantation de sites de chargement des wagons des producteurs.

⁸² La CCG ne rend pas public le nombre exact de wagons expédiés depuis des installations exemptées de permis, nombre qui a été estimé à partir de sources secondaires.

une proportion de trois pour un.⁸³ La situation a cependant connu une amélioration marquée au cours des neuf mois suivants. À la fin de la campagne, 93,0 % des 10 109 demandes de wagons reçues par la CCG avaient été satisfaites.

Néanmoins, les problèmes vécus par un groupe d'agriculteurs du Nord-Est de la Saskatchewan les ont incités à présenter une plainte officielle sur le niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) au premier trimestre. Cette plainte portait sur le défaut présumé du CP de fournir des wagons pour chargement par les producteurs le long de la subdivision White Fox du transporteur.⁸⁴ Le CP avait retiré ces emplacements de la liste des points desservis à la fin de la campagne 2002-2003 à cause de la baisse des volumes, avançant plutôt qu'il serait facile d'accommoder le chargement des wagons des producteurs à Nipawin. Après avoir recouru aux services de médiation de l'OTC, le CP se serait engagé à desservir deux des emplacements, Choiceland et White Fox, jusqu'à la fin de la campagne 2003-2004, en autant que les producteurs respectent un engagement de chargement d'au moins 25 wagons.⁸⁵

La croissance du chargement des wagons des producteurs depuis cinq ans n'est pas qu'une simple aberration statistique. Plusieurs groupes de producteurs travaillent à corriger les lacunes du modèle d'expédition par wagon unique. La dépendance de ce modèle envers des expéditions par wagon unique allait carrément à l'encontre de la tendance plus large dans l'industrie pour la consolidation et l'amélioration de l'efficacité. Malgré leurs différences en matière de complexité, d'efficacité et d'investissement nécessaire, chacune des formules adoptées par ces groupes constitue un moyen de surmonter ces lacunes. On ne peut prédire laquelle de ces approches connaîtra le plus de succès, mais le chargement des wagons des producteurs continuera probablement de gagner en popularité.

2.36 Augmentation marquée des volumes de grain au port de Churchill

Comme le mentionnait le Surveillant dans son rapport annuel pour la campagne 2002-2003, les volumes de grain transitant par le port de Churchill baissaient régulièrement depuis plusieurs années, atteignant récemment leur niveau le plus bas avec 351 900 tonnes pendant la campagne 2002-2003. Au début de 2003, le Conseil consultatif du port de Churchill affirmait qu'une autre campagne de cet ordre pourrait s'avérer ruineuse.

Estimant que Churchill revêt une importance économique vitale pour la province, le gouvernement du Manitoba a décidé d'accorder au port une aide financière provisoire. Afin d'assurer un avenir économique durable tant pour le port que pour la Hudson Bay Railway, le gouvernement fédéral a contribué des fonds supplémentaires à ces mesures de soutien. De plus, vers la fin de la



Figure 52 : Silo terminus exploité par la Hudson Bay Port Company à Churchill (Manitoba).

⁸³ Comme le processus administratif d'obtention d'une autorisation pour un producteur peut prendre du temps, plusieurs chargeurs des producteurs ont comme pratique de présenter une demande de wagon de producteur peu après la récolte (octobre et novembre) en présumant que les wagons ne seront fournis que plus tard dans la campagne.

⁸⁴ Les emplacements en question étaient Choiceland, Garrick, et White Fox.

⁸⁵ L'Office des transports du Canada propose des services de médiation afin de régler des différends entre des parties, en alternative du processus plus officiel d'arbitrage. Le processus est de nature confidentielle, tout comme le règlement auquel peuvent en arriver les parties. Les détails présentés ici proviennent de reportages publiés dans la presse, et n'ont donc pas valeur officielle. Une décision officielle sur la plainte portée auprès de l'OTC demeure en suspens, car les parties doivent d'abord convenir d'une prolongation indéfinie de toute échéance statutaire pour permettre au processus de médiation d'aboutir, et si le cas devait revenir devant l'Office pour règlement par les voies classiques, il y aurait un arbitrage subséquent.

campagne 2002-2003, le propriétaire du port avait de son côté conclu une nouvelle entente de commercialisation avec la Louis Dreyfus, compagnie céréalière de réputation internationale.

Ces efforts, de concert avec une récolte qui a relevé l'approvisionnement de grains dans l'aire de collecte de Churchill, semblent avoir produit des résultats positifs pendant la saison de navigation 2003.⁸⁶ Le rendement du silo terminus pendant la campagne 2003-2004 s'est hissé à 542 700 tonnes, un gain de 54,2 % par rapport aux 351 900 tonnes manutentionnées un an plus tôt. En plus de ses manutentions de grains de la CCB, le port a également élargi son achalandage pour accueillir 144 700 tonnes de pois, de canola et autres grains hors CCB.

Malgré ces avancées et l'amélioration générale constatée pour la saison de navigation 2003 dans son ensemble, les volumes de grains expédiés via Churchill n'atteignaient toujours pas le seuil de 1,0 million de tonnes réputé nécessaire à la réussite à long terme du port.

2.4 Observations sommaires

La campagne agricole 2003-2004 représentait la quatrième année du programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB). Toutefois, à l'issue de consultations entre la CCB et ses 26 mandataires, le programme a subi des modifications considérables pour la campagne 2003-2004. En bref, la CCB s'est 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 à l'avance. Selon ces nouvelles modalités, la CCB peut choisir de lancer des appels d'offres pour un *maximum* de 20 % de son volume total, au lieu de l'engagement minimum de 50 % de la campagne 2002-2003.

Durant la campagne 2003-2004, la CCB a lancé au total 251 appels d'offres visant l'expédition d'environ 3,0 millions de tonnes de grain, un peu moins de la moitié des 5,8 millions de tonnes visés la campagne précédente. La très grande majorité de ce volume, 2,2 millions de tonnes (72,7 %), portait sur le transport du blé. Un autre part de 0,5 million de tonnes (16,5 %) était constituée de blé dur, et les 0,3 million de tonnes restantes (10,8 %) étaient de l'orge.

Ces appels d'offres ont donné lieu à la réception de 1 898 soumissions visant le transport de quelque 10,3 millions de tonnes de grain, plus de trois fois le volume sollicité. La réaction était considérablement plus enthousiaste que dans l'une ou l'autre des trois campagnes précédentes, soulignant la compétitivité plus intense des compagnies céréalières pendant la campagne 2003-2003. Les tendances générales des soumissions révèlent que l'industrie a examiné sérieusement tous les appels d'offres visant des grains soumissionnés, avec cependant une préférence pour le blé, le blé dur et les mouvements à destination de Thunder Bay.

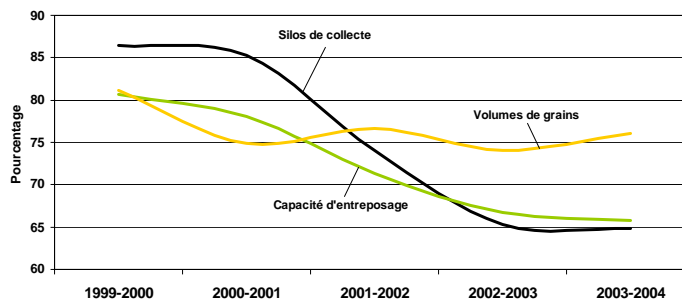
Au total, 466 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,5 millions de tonnes de grain, plus de 80 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 18,1 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2003-2004, à peine moins que son nouvel engagement de 20 %.

De plus, le nouveau programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB a compté pour l'expédition d'un total de 1,9 million de tonnes de grain pendant la campagne 2003-2004, soit 13,9 % du total des expéditions de la CCB vers des ports de l'Ouest du Canada. En ajoutant les 18,1 % transportés en vertu du programme d'appels d'offres, ces deux programmes ont compté pour 32,0 % du total des expéditions de la CCB, un peu moins que les 40 % prévus dans les engagements de la CCB. Cet écart s'explique en grande partie par les retards dans la mise en œuvre du programme d'attribution à l'avance des wagons, qui n'est entré en vigueur qu'à la fin du premier trimestre.

⁸⁶ L'aire de collecte du port de Churchill englobe des postes de livraison du grain situés principalement au nord-est de la Saskatchewan, ainsi qu'au nord-ouest du Manitoba. Le grain à destination de Churchill est chargé à bord de navires pendant une saison de navigation allant normalement de la fin juillet au début novembre, qui chevauche deux campagnes agricoles.

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. En fait, des indicateurs suggèrent que les expéditions en vertu des deux programmes de la CCB suivaient en grande partie une évolution parallèle. On peut donc penser que les mouvements futurs resteront complémentaires. De manière générale, on pourrait également en déduire que les compagnies 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.

Figure 53 : Parts relatives des quatre principales compagnies céréalières



Selon la CCB, malgré une réduction de la proportion de grain transporté en vertu de son programme d'appels d'offres, les économies financières qui aboutissent aux producteurs par l'intermédiaire des comptes de livraison en commun de la CCB ont augmenté considérablement. Attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit aux soumissions inhérentes au processus d'appels d'offres proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminus, de même que les sanctions financières imposées aux compagnies céréalières en cas de mauvais rendement. La CCB estime que les économies résultant de ces activités durant la campagne 2003-2004 se sont chiffrées à 51,1 millions \$, 51,2 % de plus que les 33,8 millions \$ de la campagne précédente.

Le Surveillant a déjà relevé les préoccupations de plusieurs intervenants quant à l'éventualité que les grandes compagnies céréalières arrivent à déloger du marché leurs concurrents plus petits. L'un des indicateurs du PSG permettant d'évaluer ce facteur consiste à mesurer les parts de marché respectives des grandes compagnies céréalières et de celles moins grandes. Fait intéressant, la part des plus grandes compagnies céréalières dans le transport des grains de la CCB (soumissionnés ou non soumissionnés) a régressé au cours des cinq dernières campagnes. Dans le cas des manutentions de grains soumissionnés, la part des grandes compagnies céréalières a reculé, encore que de façon marginale, de 84,6 % à 82,3 % au fil des trois dernières campagnes. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes compagnies céréalières a reculé de 74,4 % à 71,1 % durant la même période.

La dominance des grandes compagnies céréalières dans le réseau des silos primaires, que ce soit en nombre ou en capacité, a connu un recul parallèle. Au 31 juillet 2004, les grandes compagnies céréalières contrôlaient plus de 64,8 % des silos, et 65,8 % de la capacité de stockage, un repli marqué comparativement à leurs parts respectives de 86,5 % et 80,7 % quatre ans auparavant.

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 compagnies céréalières de moindre envergure. L'implantation d'installations exemptées de permis pour le chargement des wagons des producteurs a aussi contribué à cette tendance.

SECTION 3 : EFFICIENCE DU SYSTÈME

L'une des principaux objectifs que visait le gouvernement lorsqu'il a décidé de donner une orientation plus commerciale au SMTG était d'améliorer le rendement global du système. Le gouvernement est en effet convaincu qu'un système plus performant finira par rehausser la compétitivité du grain canadien sur les marchés mondiaux, au profit de 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 terminus). Par comparaison, la série d'indicateurs qui suit se concentrera essentiellement sur l'utilisation de ces éléments d'actif; elle les analysera dans l'optique des frais affichés, des opérations et du cycle logistique global (soit le temps qu'il faut pour que le grain franchisse toutes les parties constituantes du système).



Points saillants – Campagne agricole 2003-2004

Camionnage

- L'indice composé des tarifs marchandises pour le transport par camion sur de courtes distances est resté stable à 100,0 tout au long de la campagne.
 - La hausse des prix du carburant laisse prévoir que les camionneurs transféreront ces coûts à leur clientèle d'une façon quelconque au cours de la prochaine années.

Silos de collecte

- Le débit pour la campagne 2003-2004 a augmenté de 49,7 %, à 28,5 millions de tonnes.
- Le taux de rotation moyen aux silos a augmenté de 55,6 % pour s'établir à 5,6 rotations.
 - Le rendement a été stimulé par une réduction de 1,4 million de tonnes de la capacité de stockage des silos au fil des cinq dernières campagnes.
- Les niveaux hebdomadaires moyens de stocks ont augmenté de 7,6 %, à 2,7 millions de tonnes.
 - La réduction totale de 27,2 % des stocks moyens au fil des cinq dernières campagnes souligne la sensibilité au déclin de la capacité de stockage.
- Le nombre moyen de jours de stockage a baissé de 28,1 %, à 34,4 jours.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a diminué de 29,4 %, pour s'établir à 5,0.
 - Résultats de mouvements accrus des produits CCB et hors CCB.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
- Les taux publiés pour les activités de manutention aux silos ont légèrement augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – hausse de 2,2 %.
 - Nettoyage – hausse de 4,6 %.
 - Stockage – hausse de 2,1 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a reculé de 18,0 %, à 16,7 jours.
 - Conséquence de volumes de grains accrus et de changements dans la composition du trafic.
 - Le temps de transit moyen des wagons chargés a baissé de 12,1 %, à 8,9 jours.
- La proportion de grains expédiés par trains-blocs multiples a augmenté à 75,1 %.
 - La proportion des trains-blocs de 50 wagons et plus atteint 69,1 %.
 - Conséquence de changements dans les rabais incitatifs :
 - Réduction des rabais pour les mouvements de 25 à 49 wagons.
 - Rabais accrus pour les mouvements de 100 wagons et plus.
 - Paiements incitatifs des compagnies de chemin de fer estimés à 67,9 millions \$, en hausse de 86,7 %.
 - Le rabais moyen a augmenté de 14,5 %, à 4,54 \$ par tonne.
 - Conséquence de volumes accrus et de trains-blocs de plus grande taille.
- Le CN et le CP établissent différemment leurs tarifs marchandises publiés.
 - Août 2003 : le CN maintient ses tarifs établis, le CP les réduit de 1,0 %.
 - Création d'un écart de prix qui se traduit par un progrès de la part de marché du CP.
 - Mars 2004 : Le CN et le CP augmentent leurs tarifs respectifs d'environ 1,5 % et 2,0 %.
 - L'écart des tarifs se rétrécit, mais le CP conserve son avantage concurrentiel au titre des prix.
- L'Office des transports du Canada établit un plafonnement des recettes à 631,6 millions \$.
 - L'Office a déterminé que les recettes du CN et du CP au titre des grains statutaires ont totalisé 630,7 millions \$.
 - Le total des recettes des grains est inférieur de 0,9 millions \$ au plafond admissible.
 - Le CP verse 0,3 million \$ à titre de sanction pour recettes excédentaires.
 - Les recettes moyennes par tonne ont augmenté de 4,9 %, à 25,72 \$.

Performance des silos terminus et des ports

- Le débit aux silos terminus a augmenté de 60,6 %, pour atteindre 19,0 millions de tonnes.
- Le taux de rotation moyen aux silos a progressé de 40,0 %, pour s'établir à 7,0 rotations.
- Les niveaux hebdomadaires moyens des stocks ont augmenté de 5,2 %, à 1,1 million de tonnes.
- 726 navires ont été chargés dans les ports de l'Ouest du Canada pendant la campagne 2003-2004.
 - Le temps moyen passé au port a baissé de 7,0 %, à 4,0 jours.
 - Moyenne la plus basse depuis le début du PSG.
- Les taux tarifaires publiés des activités de manutention dans les silos terminus ont augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – hausse de 5,1 %.
 - Les frais de stockage ont augmenté de 3,9 %.

Série de mesures 3 – Efficience du système

| Tableau | Description | Notes | RÉF. | CAMPAGNE AGRICOLE (1) | | | |
|--|---|-------|-----------|-----------------------|-----------|---------|---|
| | | | 1999-2000 | 2002-2003 | 2003-2004 | VAR. % | |
| Camionnage [sous-série 3A] | | | | | | | |
| 3A-1 | Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 % | – |
| Silos de collecte [sous-série 3B] | | | | | | | |
| 3B-1 | Débit du volume de grain (milliers de tonnes) | | 32 493,9 | 19 052,1 | 28 526,9 | 49,7 % | ▲ |
| 3B-2 | Coefficient moyen de rotation aux silos | | 4,8 | 3,6 | 5,6 | 55,6 % | ▲ |
| 3B-3 | Niveau de stock moyen hebdomadaire (milliers de tonnes) | | 3 699,3 | 2 502,0 | 2 691,9 | 7,6 % | ▲ |
| 3B-4 | Nombre moyen de jours en stockage (jours) | | 41,7 | 47,9 | 34,4 | -28,1 % | ▼ |
| 3B-5 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain | | 6,2 | 7,1 | 5,0 | -29,4 % | ▼ |
| 3B-6 | Frais de manutention moyen – Destination de livraison | (2) | | | | | ▲ |
| Opérations ferroviaires [sous-série 3C] | | | | | | | |
| 3C-1 | Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Province | } | 25 659,6 | 12 271,3 | 19 923,5 | 62,4 % | ▲ |
| 3C-2 | Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Produits primaires | | | | | | |
| 3C-3 | Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée | | | | | | |
| 3C-4 | Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons vides | | 10,7 | 10,2 | 7,8 | -23,8 % | ▼ |
| 3C-4 | Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons chargés | | 9,2 | 10,1 | 8,9 | -12,1 % | ▼ |
| 3C-4 | Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit total des wagons | | 19,9 | 20,4 | 16,7 | -18,0 % | ▼ |
| 3C-5 | Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Non incitatif | | 12 735,5 | 3 093,3 | 4 957,3 | 60,3 % | ▲ |
| 3C-5 | Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Incitatif | | 12 924,2 | 9 178,0 | 14 966,3 | 63,1 % | ▲ |
| 3C-6 | Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – Valeur de rabais incitatif | | 31,1 \$ | 36,4 \$ | 67,9 \$ | 86,7 % | ▲ |
| 3C-7 | Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau tributaire du grain | | 442,3 | 204,1 | 356,7 | 74,7 % | ▲ |
| 3C-7 | Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau non tributaire du grain | | 292,4 | 149,0 | 235,1 | 57,7 % | ▲ |
| 3C-7 | Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau total | | 330,3 | 162,1 | 263,8 | 62,7 % | ▲ |
| 3C-8 | Taux marchandises composées – Ferroviaires | (2) | | | | | ▲ |
| 3C-9 | Primes d'incitation aux expéditions par wagons multiples – Ferroviaires | (2) | | | | | ▲ |
| 3C-10 | Taux marchandises effectifs – Imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC (\$ par tonne) | | n.d. | 24,52 \$ | 25,72 \$ | 4,9 % | ▲ |
| Performance des silos terminus et des ports [sous-série 3D] | | | | | | | |
| 3D-1 | Débit annuel du port (milliers de tonnes) – Grain | | 23 555,5 | 11 806,9 | 18 962,0 | 60,6 % | ▲ |
| 3D-2 | Coefficient de rotation moyen aux silos terminus | | 9,1 | 5,0 | 7,0 | 40,0 % | ▲ |
| 3D-3 | Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminus (milliers de tonnes) | | 1 216,2 | 1 016,5 | 1 069,2 | 5,2 % | ▲ |
| 3D-4 | Nombre moyen de jours en stockage – Saison d'exploitation (jours) | | 18,6 | 21,7 | 19,0 | -12,5 % | ▼ |
| 3D-5 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain | (2) | | | | | ▲ |
| 3D-6 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grade | (2) | | | | | ▲ |
| 3D-7 | Temps moyen d'escale des navires au port (jours) | | 4,3 | 4,3 | 4,0 | -7,0 % | ▼ |
| 3D-8 | Répartition du temps des navires au port | (2) | | | | | ▲ |
| 3D-9 | Répartition du temps des navires au port | (2) | | | | | ▲ |
| 3D-10 | Frais annuels de surestaries (millions \$) | | 7,6 \$ | 0,8 \$ | 4,7 \$ | 514,7 % | ▲ |
| 3D-10 | Primes de célérité annuelles (millions \$) | | 14,5 \$ | 4,4 \$ | 20,0 \$ | 358,3 % | ▲ |
| 3D-11 | Frais de manutention moyens – Silos terminus | (2) | | | | | ▲ |

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2003-2004 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 3 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 terminus. Cette distance peut ne représenter que quelques milles, mais elle peut aussi atteindre et même dépasser les 100 milles. Le matériel employé varie également beaucoup, des véhicules des producteurs relativement petits jusqu'aux camions à grande capacité des entreprises de camionnage pour le compte d'autrui. De plus, plusieurs des grandes compagnies céréalières proposent leurs services de camionnage « internes », offrant au producteur la possibilité de conclure un marché directement avec la compagnie céréalière pour la collecte du grain à la ferme et sa livraison au silo.

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

Dans une certaine mesure, ces changements limités s'expliquent en partie par les approvisionnements réduits de grain, qui ont contribué à une surcapacité des services de camionnage. La concurrence entre les compagnies céréalières a également joué dans la stabilisation des tarifs. Toutefois, les coûts du carburant et d'autres intrants ont considérablement augmenté au fil des 12 derniers mois.⁸⁷ Ces compagnies auraient déjà assumé une augmentation estimée à 10 % de leurs frais directs, mais il semble de plus en plus improbable que l'on puisse éviter encore longtemps l'application de surcharges carburant, sinon même une escalade des tarifs marchandises commerciaux. [Voir tableau 3A-1 à l'annexe 3.]

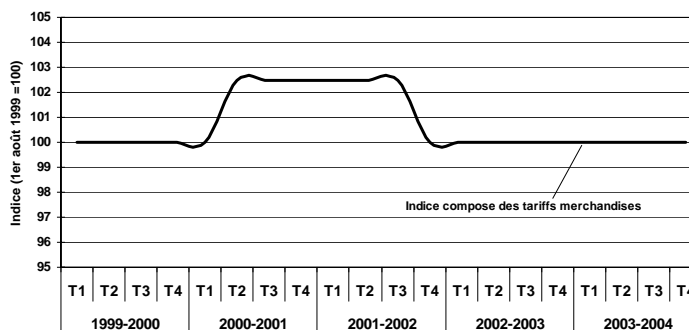
Dans une certaine mesure, ces changements limités s'expliquent en partie par les approvisionnements réduits de grain, qui ont contribué à une surcapacité des services de camionnage. La concurrence entre les compagnies céréalières a également joué dans la stabilisation des tarifs. Toutefois, les coûts du carburant et d'autres intrants ont considérablement augmenté au fil des 12 derniers mois.⁸⁷ Ces compagnies auraient déjà assumé une augmentation estimée à 10 % de leurs frais directs, mais il semble de plus en plus improbable que l'on puisse éviter encore longtemps l'application de surcharges carburant, sinon même une escalade des tarifs marchandises commerciaux. [Voir tableau 3A-1 à l'annexe 3.]

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

Dans le cadre du PSG, la campagne 2003-2004 représentait la première véritable occasion d'évaluer l'incidence des changements apportés au SMTG sur l'efficacité opérationnelle du réseau des silos de collecte primaire dans des conditions près de la normale. Cette possibilité découle en grande partie d'une augmentation de débit du volume du système de 49,7 %, passé de 19,1 million de tonnes la campagne précédente à 28,5 millions de tonnes.⁸⁸ Qui plus est, il ne manquait que 14,3 % pour que ce volume atteigne celui de 33,3 millions de tonnes consigné pour la campagne 2000-2001, le plus important débit enregistré dans le régime du PSG.

Des hausses sur 12 mois des expéditions des silos de collecte ont été enregistrées dans les quatre provinces productrices. Avec une augmentation de 72,6 % de son débit, l'Alberta, la plus durement touchée par deux années de sécheresse, a réalisé le gain relatif le plus imposant. Suivaient ensuite la Colombie-Britannique, la

Figure 54 : Indice composé des tarifs marchandises – Transport par camion sur courtes distances



⁸⁷ Le prix du carburant est lié au cours international du pétrole. Le coût du brut de référence West Texas Intermediate a grimpé de 43,5 % pendant la campagne 2003-2004, passant de 30,53 \$ US le baril à 43,80 \$ US.

⁸⁸ 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.

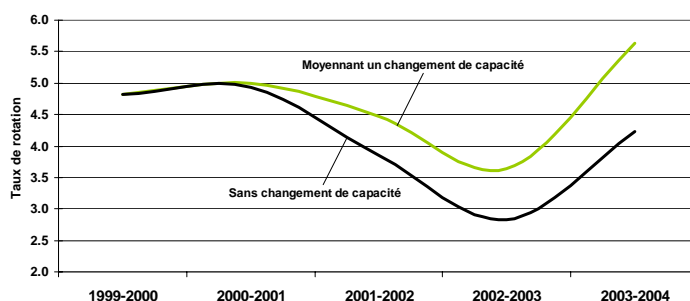
Saskatchewan et le Manitoba, avec des gains respectifs de 64,0 %, 49,8 % et 26,9 %. Il faut également signaler que les débits du Manitoba et de la Colombie-Britannique représentaient un sommet à ce jour dans le régime du PSG, alors que ceux de la Saskatchewan et de l'Alberta ne s'approchaient pas vraiment des niveaux records antérieurs. [Voir tableau 3B-1 à l'annexe 3.]

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. Bien que le débit durant la campagne 2003-2004 n'ait pas atteint les 33,3 millions de tonnes de trois années auparavant, le taux de rotation est monté à 5,6 rotations, la valeur la plus élevée enregistrée dans le cadre du PSG. Qui plus est, les réseaux de silos primaires du Manitoba et de l'Alberta ont même réussi à dépasser ce sommet, avec des taux de rotation respectifs de 6,9 et 6,8. [Voir tableau 3B-2 à l'annexe 3.]

Les gains réalisés par rapport à la campagne 2002-2003 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 1,4 million de tonnes (21,1 %) de la capacité de stockage. Dans une perspective plus large, cette réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des compagnies cérésières, et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif.

Figure 55 : Changement de capacité – Impact sur le taux de rotation



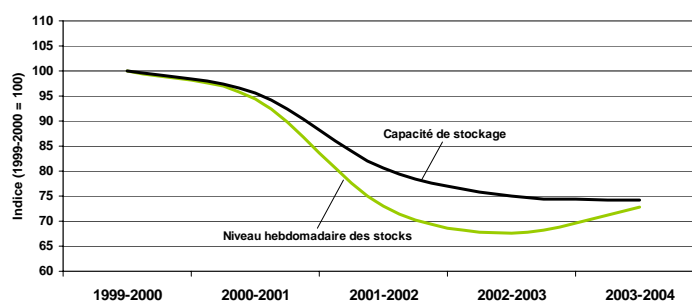
Le déclin progressif du débit au fil des campagnes 2001-2002 et 2002-2003 a eu pour effet de masquer les gains réalisés en efficacité. En fait, si la capacité de stockage n'avait pas été réduite pendant cette période, le taux de rotation du réseau aurait été nettement inférieur aux valeurs constatées. Si tel avait été le cas, on aurait enregistré pour la campagne 2003-2004 un taux de rotation de 4,2 plutôt que de 5,6. Cet écart de 1,4 rotation souligne le fait que le réseau de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention d'un degré estimatif de 33,1 % au fil des cinq dernières campagnes.

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.

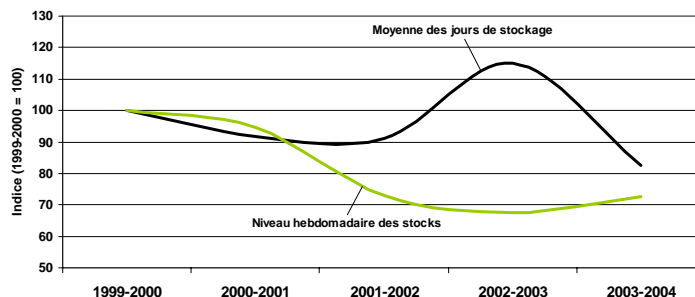
De concert avec la réduction de la capacité de stockage, les volumes de grain stockés ont également baissé. À la fin de la campagne 2002-2003, le niveau hebdomadaire moyen des stocks dans le réseau de silos primaires avait décliné à son niveau le plus bas, 2,5 millions de tonnes, près du tiers inférieur au niveau de 3,7 millions de tonnes quatre ans auparavant. Bien que cette moyenne pour la campagne 2003-2004 ait remonté de 7,6 % à 2,7 millions de tonnes, elle demeurait à 27,2 % sous le niveau de référence de la première année du PSG. [Voir tableau 3B-3 à l'annexe 3.]

Figure 56 : Évolution relative de la capacité de stockage des silos de collecte et du niveau moyen des stocks



La baisse de 27,2 % des stocks des silos primaires dépasse marginalement la réduction de 25,9 % de la capacité de stockage en fin d'année. On peut en déduire que l'on gardait légèrement moins de grain en stock par unité de capacité de stockage pendant la campagne 2003-2004 que pendant la première année du PSG. Bien que la différence entre ces deux taux de réduction soit moindre que l'écart de 7,7 points de pourcentage observé pendant la campagne 2001-2002, elle met en évidence la sensibilité des niveaux des stocks aux changements structurels dans le réseau de silos primaires. De plus, les éléments probants suffisent à conclure que la réduction réelle des niveaux des stocks observée pendant les campagnes 2001-2002 et 2002-2003 découlait en grande partie de la détérioration des approvisionnements de grains, plutôt que d'un effort coordonné pour faire baisser les stocks de grain. D'ailleurs, le taux trimestriel d'utilisation de la capacité est remonté à une moyenne de 53,2 % pendant la campagne 2003-2004, depuis 47,9 % un an plus tôt.⁸⁹

Figure 57 : Changement relatif des niveaux hebdomadaires moyens des stocks et du nombre moyen de journées de stockage



Tout comme le niveau moyen des stocks avait généralement tendance à baisser, la durée moyenne de stockage des grains reculait également. Au fil des cinq dernières campagnes, le nombre moyen de journées de stockage baissait de 17,5 %, de 41,7 à 34,4 jours. Il faut cependant signaler que cette tendance avait été interrompue pendant la campagne 2002-2003, alors qu'une nette réduction des programmes de vente des grains tant de la CCB que hors CCB avait fait grimper la moyenne à un niveau record de 47,9 jours. [Voir tableau 3B-4 à l'annexe 3.]

Pour la campagne 2003-2004, la durée moyenne de stockage a affiché des baisses considérables par rapport à la campagne précédente, et ce dans toutes les provinces. Ce principe s'appliquait à la plupart des grains, les baisses les plus marquées touchant les grains hors CCB. Il faut également préciser que ces résultats ont été aiguillonnés par des résultats généraux supérieurs à la moyenne au quatrième trimestre, lorsque la durée moyenne de stockage est tombée à 22,7 jours, le niveau le plus bas depuis le début du PSG.⁹⁰ Le tableau suivant résume les principaux changements dans ces valeurs.

| Province | Durée de stockage | de Changement | Grain | Durée de stockage | de Changement |
|----------------------|-------------------|------------------|-------------------------|-------------------|------------------|
| Colombie-Britannique | 31,1 jours | Baisse de 45,0 % | <u>Grains hors CCB</u> | | |
| Alberta | 29,1 jours | Baisse de 35,8 % | Pois | 18,3 jours | Baisse de 68,5 % |
| Saskatchewan | 40,7 jours | Baisse de 29,3 % | Canola | 22,5 jours | Baisse de 43,9 % |
| Manitoba | 29,2 jours | Baisse de 13,9 % | Avoine | 23,3 jours | Baisse de 39,9 % |
| | | | Lin | 19,5 jours | Baisse de 25,4 % |
| | | | <u>Grains de la CCB</u> | | |
| | | | Orge | 24,6 jours | Baisse de 43,3 % |
| | | | Blé | 40,9 jours | Baisse de 24,0 % |
| | | | Blé dur | 52,1 jours | Hausse de 3,5 % |

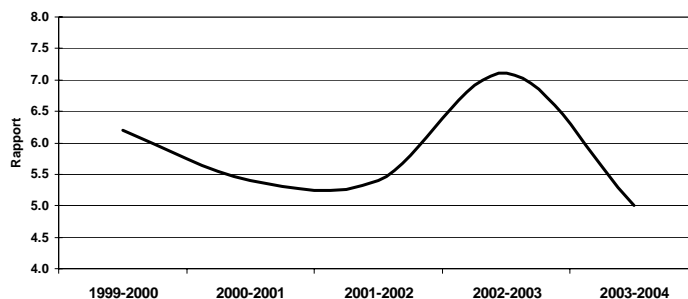
⁸⁹ Au fil des cinq dernières campagnes, le taux trimestriel d'utilisation de la capacité s'établissait couramment autour d'une moyenne de 51,0 %, avec des variations de 39,9 % à 59,4 %. Cependant, le taux de 53,2 % mentionné ici pour la campagne 2003-2004 dénote une utilisation de la capacité disponible comparativement plus élevée qu'à tout autre moment dans le régime du PSG, à l'exception de la campagne 1999-2000.

⁹⁰ Selon la CCB, l'espace disponible dans les silos de collecte s'établissait en moyenne à 46,3 % au quatrième trimestre, conséquence d'une réduction des livraisons des agriculteurs par rapport aux expéditions sortantes. Le niveau hebdomadaire moyen des stocks pendant cette période est descendu à seulement 2,0 millions de tonnes.

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.⁹¹

L'examen des rapports stock-expédition hebdomadaires moyens consignés dans le cadre du PSG révèle que leur valeur a rarement été inférieure à 5,0, que la fréquence soit trimestrielle ou annuelle. Un multiple de cet ordre laisse supposer que les stocks de grain conservés dans le réseau des silos primaires surpassaient en général d'une vaste marge les volumes demandés. C'était particulièrement évident pendant la campagne 2002-2003, lorsqu'une baisse des ventes de grain a provoqué une chute du débit des silos primaires, pour aboutir à un rapport stock-expédition moyen qui avait atteint 7,1, la valeur annualisée la plus élevée consignée dans le cadre du PSG.⁹² La recrudescence des volumes de la campagne 2003-2004 a fait retraiter ce rapport de 29,4 %, à 5,0. Cette valeur annualisée est en fait la plus basse observée dans le régime du PSG, un recul de 7,4 % du seuil précédent de 5,4. [Voir tableau 3B-5 à l'annexe 3.]

Figure 58 : Silos primaires – Rapport stock-expédition

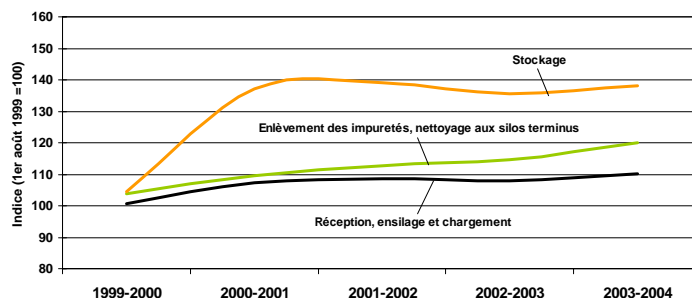


Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les compagnies 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 n'a d'autre choix que le recours à un indice composé pour suivre l'évolution de ces taux.⁹³

Les frais perçus par tonne par les compagnies céréalières au titre de ces divers services sont les principaux éléments de leurs recettes. À titre comparatif, les frais par 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 terminus), ainsi que des frais de stockage.

Figure 59 : Fluctuation relative des frais de manutention des silos



Les taux de ces services augmentent régulièrement depuis le début du PSG. Les taux tarifaires de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont connu la

⁹¹ Il faut préciser que la valeur de 1,0 représente la limite inférieure du rapport stock-expédition tel que calculé en vertu du PSG, car les expéditions des silos primaires sont concrètement limitées par le niveau réel de grain stocké.

⁹² Les rapports stock-expédition les plus élevés du PSG ont été relevés aux deuxième et troisième trimestre de la campagne 2002-2003, alors qu'ils avaient atteint respectivement 8,3 et 8,8.

⁹³ Pour les besoins de l'analyse présentée ici, la fluctuation des prix relatifs à une activité de manutention donnée repose sur un indice composé des taux tarifaires nominaux.

progression la plus lente. Jusqu'à la fin de la campagne 2002-2003, ces taux avaient augmenté d'un total de 7,9 %. Pendant la campagne 2003-2004, une nouvelle hausse de 2,2 % a porté l'augmentation cumulative sur cinq ans à 10,3 %.⁹⁴

Les taux pour l'enlèvement des impuretés sont les seuls à avoir augmenté à chacune des cinq dernières campagnes.⁹⁵ Pour la campagne 2003-2004, cette hausse représentait environ 4,6 %, ce qui a eu comme effet de porter l'augmentation de l'indice composé depuis le début du PSG à 19,9 %.

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 2000-2001, avec une augmentation de près du tiers. Bien que les taux aient affiché un recul modéré à la fin de la campagne 2002-2003, l'augmentation de 2,1 % enregistrée pendant la campagne 2003-2004 a abouti à des frais de stockage supérieurs de 38,2 % à leur niveau au début du PSG. [Voir tableau 3B-6 à l'annexe 3.]

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

Le volume de grains transportés par wagons-trémies couverts durant la campagne 2003-2004 affichait une hausse de 62,4 % par rapport à un an plus tôt, de 12,3 millions de tonnes à 19,9 millions de tonnes.⁹⁶ Qui plus est, tous les ports ont enregistré une importante augmentation des quantités de grain manutentionnées. C'est Vancouver qui a enregistré les gains les plus importants, le volume passant en douze mois de 4,7 millions de tonnes à 10,2 millions de tonnes, une augmentation de 114,9 %.⁹⁷ Suivaient Thunder Bay, avec une hausse de 25,5 % à 6,4 millions de tonnes, Prince Rupert, avec une hausse de 35,9 % à 2,9 millions de tonnes, et Churchill, progressant de 41,1 % à 0,5 million de tonnes.

En conséquence de l'amélioration générale des approvisionnements de grain, les expéditions ferroviaires de chacune des provinces ont affiché une hausse marquée. Plus de la moitié de l'augmentation nette de 7,7 millions de tonnes des volumes provenait de l'Alberta, dont les expéditions ferroviaires ont grimpé de 4,1 millions de tonnes (115,4 %) pour atteindre 7,6 millions de tonnes. Venaient ensuite des augmentations de 3,3 millions de tonnes (53,8 %) pour la Saskatchewan, et de 0,3 million de tonnes (10,4 %) pour le Manitoba. Les expéditions provenant de Colombie-Britannique étaient à toutes fins utiles nulles.⁹⁸ [Voir tableaux 3C-1, 3C-2, et 3C-3 à l'annexe 3.]

⁹⁴ Par comparaison, l'indice des prix des produits industriels a augmenté de 8,3 % au cours de la même période.

⁹⁵ Les frais au titre de l'enlèvement des impuretés (nettoyage) aux silos terminus tombent sous le coup des dispositions des Tarifs des silos primaires agréés et sont perçus au moment où les producteurs livrent leurs grain.

⁹⁶ Le volume de grains mentionné ici comme ayant été transporté par chemin de fer à destination des postes d'exportation dans l'Ouest du Canada au cours de la campagne 2002-2003 ne correspond pas aux 20,7 millions de tonnes dont il est fait état à la section 1.2. Ce dernier volume est une mesure élargie qui englobe le transport des grains en wagons couverts, en remorques et en conteneurs. Pour des comparaisons plus uniformes, les valeurs présentées ici (et dans les tableaux 3C-1 à 3C-3) ne portent que sur la partie des grains expédiés dans des wagons-trémies couverts, et uniquement via le réseau des silos terminus. Ces rajustements donnent généralement lieu à une baisse inférieure à 5,0 % par rapport aux volumes plus généraux.

⁹⁷ Il faut signaler que les gains de Vancouver ont été fortement amplifiés du fait que la comparaison partait de volumes réduits en conséquence du conflit de travail qui avait fermé les silos terminus agréés du port pendant quatre mois lors de la campagne 2002-2003.

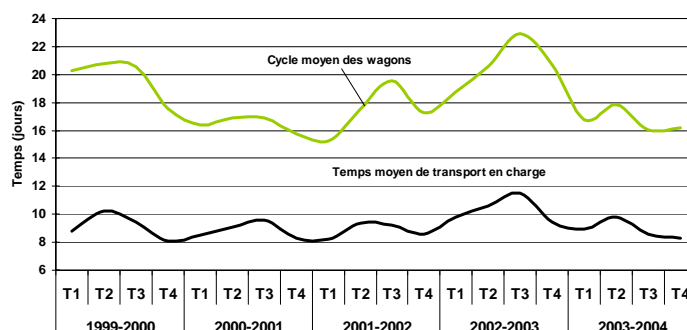
⁹⁸ Les statistiques relatives au transport des grains par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes manutentionnés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne part des grains provenant de Colombie-Britannique sont transportés exclusivement par BC Rail, les volumes transportés par les chemins de fer de compétence fédérale se sont révélés relativement restreints, puisqu'ils ont été nettement inférieurs à 100 000 tonnes par an. En 2002, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a conclu un accord de transport privé avec BC Rail en vertu duquel le trafic provenant de la ligne du CN dans la région de Dawson Creek a été acheminé jusqu'à Vancouver par BC Rail. L'Office des transports du Canada a jugé que le mouvement de ce trafic assuré par BC Rail le soustrayait du transport des grains réglementé pour calculer les recettes maximales. Réflétant ce changement de statut, le CN a cessé de publier des données sur ces mouvements pour la campagne 2002-2003. Cette situation a cessé d'avoir cours lorsque le CN a acquis BC Rail le 20 juillet 2004, mais le volume de grains transportés dans les derniers jours de la campagne 2003-2004 était négligeable.

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 chemine de fer pour livrer un chargement de grain au port désigné et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Pendant la campagne 2003-2004, le cycle de rotation a diminué de 18,0 %, pour une moyenne de 16,7 jours comparativement aux 20,4 jours de la campagne précédente.⁹⁹ [Voir tableau 3C-4 à l'annexe 3.]

On a également constaté des améliorations du cycle de rotation tant dans le segment du transport en charge que dans celui du transport à vide. Le temps de transport en charge, qui a une incidence directe sur la vitesse à laquelle le grain chemine dans le SMTG, a baissé de 12,1 % pour une moyenne de 8,9 jours, par rapport aux 10,1 jours de l'année précédente. Parallèlement, la portion de transport à vide du cycle a diminué de 23,8 %, pour représenter une moyenne annualisée de 7,8 jours, comparativement à la moyenne de 10,2 jours de la campagne 2002-2003.

Figure 60 : Cycle moyen de rotation des wagons



Comme on a pu le lire dans les rapports antérieurs du Surveillant, la prolongation de ces durées depuis la clôture de la campagne 2000-2001 découlait d'une baisse de productivité du parc attribuable à la sécheresse. Par contre, la poussée du trafic du grain pendant la campagne 2003-2004 a exercé un effet positif général sur le cycle moyen de rotation des wagons des compagnies de chemin de fer, avec des améliorations dans tous les couloirs. Malgré un rude hiver qui a affecté les opérations ferroviaires, le cycle moyen de rotation des wagons n'était qu'à 0,3 jour du record de 16,4 jours établi trois ans auparavant dans le cadre du PSG.

Avec une réduction de 38,2 % du cycle moyen de rotation des wagons, les mouvements dans le couloir de Prince Rupert affichaient la plus grande amélioration d'une campagne à la suivante. Alors que l'année précédente un mouvement prenait en moyenne 22,5 jours, cette moyenne a baissé à 13,9 jours pendant la campagne 2003-2004, le cycle le plus court enregistré jusqu'à maintenant dans le régime du PSG. De plus, la hausse de 35,9 % des volumes traités par le port a rehaussé la pondération relative du couloir, contribuant encore plus à l'amélioration de la moyenne générale. Les mouvements dans le couloir de Vancouver affichaient la deuxième amélioration, le cycle de rotation des wagons reculant à une moyenne annualisée de 17,8 jours, une baisse de 22,5 % par rapport à la moyenne de 23,0 jours de la campagne précédente. Dans le couloir de Thunder Bay, une réduction plus discrète de 6,7 % faisait passer la moyenne annualisée de 18,2 jours à 17,0 jours.

Il importe toutefois de réaliser que l'amélioration constatée du cycle de rotation des wagons témoigne également d'une évolution des éléments respectifs du trafic. Il semblerait que des changements récents dans la combinaison de ces éléments ont contribué à réduire le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada. Plus particulièrement, le Manitoba et la Saskatchewan semblent avoir fourni une grande partie du grain expédié à destination de l'Est du Canada, des États-Unis et du Mexique, ce qui est étayé par le fait que leurs parts des grains acheminés aux quatre ports de l'Ouest du Canada ont régressé comparativement à la part de l'Alberta pour la campagne 2003-2004.

Cette situation était peut-être la plus manifeste dans le couloir de Vancouver, où la proportion de grain expédié depuis la Saskatchewan pendant la campagne 2003-2004 avait baissé à 40,3 %, par rapport aux 48,3 % de la campagne précédente. C'était également le cas des expéditions du Manitoba, qui comptaient pour 9,1 % du

⁹⁹ Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 16,7 jours, a été calculé à partir de 119 420 mouvements : 49 498 dans le couloir de Vancouver, 45 201 dans le couloir de Thunder Bay et 24 721 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.

total pendant la campagne 2002-2003, et seulement 4,2 % la campagne suivante. Par contre, la part de ses expéditions redevables à l'Alberta a progressé de 40,5 % à 55,5 % d'une campagne à la suivante. Qui plus est, au quatrième trimestre, la part de cette province atteignait 62,8 %. Les mouvements depuis l'Alberta portant sur des distances relativement plus courtes, cette pondération accrue a sans aucun doute contribué à réduire le cycle moyen de rotation des wagons dans le couloir de Vancouver, et pourrait bien avoir atténué les effets mesurables des perturbations de service de l'hiver dernier.

Trains-blocs multiples

Pendant la campagne 2003-2004, les compagnies de chemin de fer ont manutentionné 15,0 millions de tonnes de grain en vertu des programmes incitatifs conçus pour encourager les expéditions en trains-blocs multiples plus importants. Ce volume n'avait été surpassé que par les 17,3 millions de tonnes transportées en vertu de ces programmes pendant la campagne 2000-2001. Toutefois, ces volumes ne sont pas directement comparables, car le CN a supprimé son rabais pour les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons au début de la campagne 2003-2004. Malgré cela, la proportion globale du grain transporté avec des rabais incitatifs a augmenté à un pourcentage estimatif de 75,1 %, comparativement à 74,8 % l'année précédente. En fait, depuis le début du PSG, la proportion de départ de 50,4 % a régulièrement progressé.¹⁰⁰ Cependant, les fluctuations des valeurs trimestrielles observées laissent croire qu'un plafond de l'ordre de 75 % à 85 % pourrait être en voie de s'imposer. [Voir tableau 3C-5 à l'annexe 3.]

Le recours aux trains-blocs des plus grandes tailles visés par ces programmes d'incitatifs, soit les trains-blocs de 50 à 99 wagons et ceux de 100 wagons ou plus, s'est avéré le plus populaire auprès des compagnies céréalières, ce qui s'explique par le simple fait que ces trains procurent les rabais financiers les plus importants, permettant aux compagnies céréalières d'en tirer le meilleur rendement financier. Au fil des cinq dernières campagnes, la part du volume total transportée dans ces deux groupes de trains-blocs a progressé de 27,8 % à 69,1 %. Les mouvements en blocs de 50 à 99 wagons occupent la part la plus importante, part qui est passée de 20,2 % pendant la campagne 1999-2000 à une proportion estimative de 45,1 %. Le deuxième groupe en importance est celui des trains-blocs de 100 wagons et plus, qui a progressé de 7,6 % à une part estimative de 24,0 % du total au cours de la même période.

Cette migration vers des trains-blocs de taille supérieure semble avoir été alimentée en grande partie par l'augmentation des rabais proposés par les compagnies de chemin de fer, en particulier pour les expéditions en trains-blocs de 100 wagons et plus. Il ne fait aucun doute que la réduction des rabais s'appliquant aux expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons a aussi contribué à cette transition. Alors que ces moindres rabais touchaient 22,6 % de l'ensemble des expéditions pendant la campagne 1999-2000, seulement 6,0 % des expéditions faisaient partie de ce groupe à l'issue de la

Figure 61 : Volumes ferroviaires avec rabais incitatifs

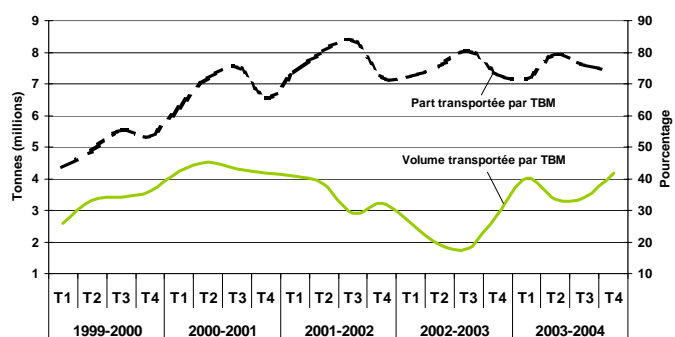
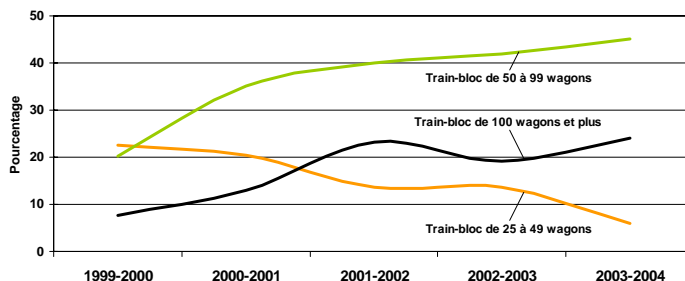


Figure 62 : Composition des trains-blocs multiples avec incitatifs

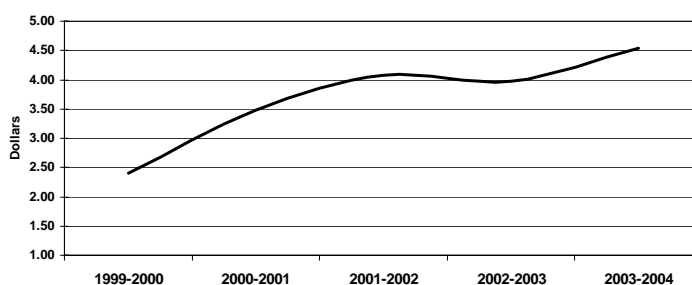


¹⁰⁰ Les proportions annualisées modèrent l'écart observé dans les valeurs trimestrielles, qui ont oscillé entre un minimum de 43,6 % au premier trimestre de la campagne 1999-2000 et un maximum de 83,9 % au troisième trimestre de la campagne 2001-2000.

campagne 2003-2004.

La valeur totale 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 doublé au cours des cinq dernières années, passant de 31,1 millions \$ à 67,9 millions \$. La majeure partie de ce gain, 21,0 millions \$, provient d'une augmentation générale des volumes de grain expédiés en vertu de ces programmes pendant la campagne 2003-2004. Il reste que des rajustements aux rabais par tonne proposés par les compagnies de chemin de fer ont entraîné d'autres économies de 15,8 millions \$.

Figure 63 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)



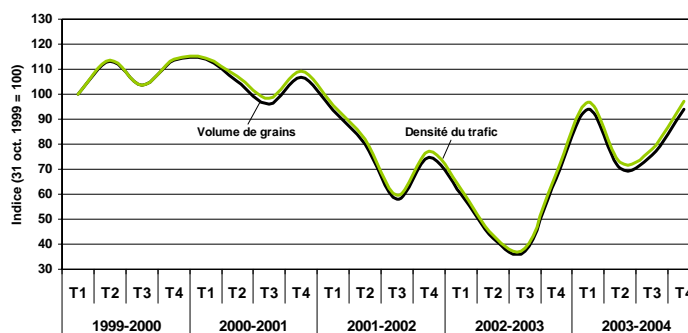
Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les compagnies céréalières. Entre les campagnes 1999-2000 et 2002-2003, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,41 \$ par tonne jusqu'à un niveau estimatif de 3,97 \$ par tonne.¹⁰¹ La campagne 2003-2004 a été l'occasion d'un autre progrès de 14,5 %, à 4,54 \$ par tonne. [Voir tableau 3C-6 à l'annexe 3.]

Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 263,8 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne 2003-2004 a été supérieure de 62,7 % aux 162,1 tonnes par route-mille observées un an plus tôt, mais néanmoins inférieure de 20,1 % aux 330,3 tonnes par route-mille enregistrées la première année du PSG.¹⁰²

La métamorphose limitée du réseau ferroviaire au cours des cinq dernières campagnes agricoles a dans une large mesure rendu cet indicateur sensible aux changements survenus uniquement dans le volume du trafic.¹⁰³ Cela devient particulièrement manifeste lorsqu'on compare les fluctuations trimestrielles de la densité du trafic et des volumes de grains – tendances qu'il est pratiquement impossible de différencier. Pour cette même raison, tout examen de la densité du trafic, qu'il s'agisse des différences entre les classes de chemin de fer ou les classes de lignes de chemin de fer, finira par amplifier les mêmes tendances afférentes aux volumes dont on a parlé plus haut à la section 1.4.

Figure 64 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grain



¹⁰¹ Le rabais estimatif par tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

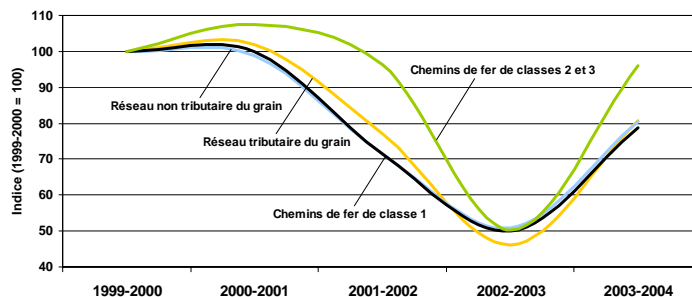
¹⁰² La densité du trafic se calcule en comparant les volumes de grains transportés au cours d'une période donnée au nombre de routes-milles que compte le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin de cette même période. Bien que les mesures sur douze mois soient comparables, elles ne peuvent être comparées directement aux mesures trimestrielles. C'est pour cette raison qu'on utilise à la place la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

¹⁰³ L'évolution de l'infrastructure ferroviaire a entraîné une amélioration de 3,1 % de la densité du trafic dans le cadre du PSG.

Si l'on examine la densité du trafic par classe de chemin de fer, on constate une volatilité relativement plus prononcée chez les transporteurs de classes 2 et 3 que chez leurs homologues de classe 1. Ce phénomène découle en grande partie des changements qui tiennent compte de l'infrastructure de plusieurs nouvelles compagnies de chemin de fer d'intérêt local, et du retrait de celle de BC Rail, depuis le début du PSG.¹⁰⁴

Il est possible d'éviter une grande partie de cette distorsion si le réseau de référence est moins susceptible de redéfinition constante. Tel est le cas lorsque l'on compare les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain. Les changements de densité d'une campagne à l'autre semblent s'effectuer en parallèle, avec des baisses nettes actualisées respectives de 19,4 % et 19,6 % à la fin de la campagne 2003-2004.¹⁰⁵ En réalité, la réduction de 11,1 % de l'infrastructure du réseau tributaire du grain a atténué l'impact d'un recul de 26,8 % du tonnage. Si le taux de réduction de l'infrastructure du réseau tributaire du grain avait correspondu au taux bien inférieur de 0,7 % du réseau non tributaire du grain, le déclin conséquent de la densité aurait représenté une proportion comparativement plus marquée de 26,3 %. Cette situation ne fait que confirmer l'érosion plus profonde du trafic de référence attribuable au réseau d'embranchements tributaires du grain. [Voir tableau 3C-7 à l'annexe 3.]

Figure 65 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



Tarifs ferroviaires marchandises

Avec 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'elles pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada. Ce « plafonnement des recettes » a été fixé à 18,0 % en deçà des recettes céréalieres estimatives qui auraient été engrangées sans la réforme et est entré en vigueur le 1^{er} août 2000.¹⁰⁶

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. À la fin de la campagne 2002-2003, les décisions d'établissement des prix des compagnies de chemin de fer avaient fait augmenter les tarifs marchandises nominaux de 3,8 % par rapport aux niveaux de la campagne 1999-2000.¹⁰⁷ Les rabais incitatifs ont également augmenté pour les

¹⁰⁴ L'infrastructure de BC Rail a été retirée de ce groupe en conséquence de l'acquisition par le CN de ce chemin de fer de classe 2 au quatrième trimestre de la campagne 2003-2004.

¹⁰⁵ Aux fins de la présentation, les réductions mentionnées de densité de 19,4 % et 19,6 % des réseaux tributaires et non tributaires du grain reposent sur une comparaison des moyennes en fin d'année, illustrées à la figure 65. Ces valeurs diffèrent quelque peu des baisses respectives de 12,6 % et 13,4 % figurant au tableau 3C-7, qui elles sont actualisées par rapport aux valeurs pour le premier trimestre de la campagne 1999-2000. Cela n'a aucune conséquence importante sur les conclusions présentées.

¹⁰⁶ Le plafonnement des recettes stipule des limites annuelles précises pour le CN et le CP, et a été fixé en vertu de la *Loi sur les transports au Canada (2000)* au taux confondu de 710,9 millions \$. Chaque année, l'Office des transports du Canada rajuste ces limites de « l'année de référence » pour refléter les fluctuations résultant de l'inflation, des volumes de grains effectivement transportés et de la distance moyenne sur laquelle le grain est transporté.

¹⁰⁷ L'augmentation de 3,8 % citée représente une augmentation moyenne pondérée des taux tarifaires publiés pour le CN et le CP.

trains-blocs multiples de plus grande taille au début de la campagne 2000-2001, mais sont demeurés au même niveau jusqu'à la fin de la campagne 2002-2003.¹⁰⁸ [Voir tableaux 3C-8 et 3C-9 à l'annexe 3.]

Bien que le plafonnement des recettes ait accordé au CN comme au CP une plus grande latitude dans l'établissement de leurs tarifs marchandises, leurs décisions d'établissement des prix suivaient généralement la même tendance. Toutefois, au début de la campagne 2003-2004, les deux transporteurs ont adopté des grilles tarifaires comportant des différences marquées. À quelques exceptions mineures près, le CN a conservé la structure tarifaire en vigueur au cours de la campagne précédente.¹⁰⁹ De son côté, le CP a décidé de réduire ses taux d'environ 1,0 %.

De plus, les deux transporteurs ont apporté les premiers changements importants à leurs programmes d'incitatifs respectifs depuis le début de la campagne 2000-2001. En premier lieu, le CN a supprimé les incitatifs pour le grain transporté en trains-blocs de 25 à 49 wagons, tandis que le CP réduisait son incitatif correspondant de 1,00 \$ à 0,50 \$ par tonne. Les deux transporteurs ont gardé intact leur rabais établi de 4,00 \$ par tonne pour les mouvements en trains-blocs de 50 à 99 wagons. Toutefois, alors que le CN décidait de maintenir également au même niveau son rabais de 6,00 \$ par tonne pour les mouvements en trains-blocs de 100 wagons et plus, le CP choisissait d'augmenter ce rabais à 7,00 \$ par tonne.

Les deux transporteurs ont également modifié les rabais s'appliquant à leurs services de navette. En plus de ses rabais pour les trains de 100 wagons, le CN a décidé d'ajouter un versement distinct au titre de l'efficience de 8 700 \$ par train, ce qui concrètement portait son rabais de navette de 6,50 \$ à 7,00 \$ par tonne. De son côté, le CP a considérablement restructuré ses incitatifs pour créer une échelle de rabais établie en fonction du nombre de trains-navettes auquel s'engage un expéditeur pour une période donnée. Comparativement à l'offre du CN, la portée des rabais du CP rehaussait grandement les économies possibles pour les expéditeurs.¹¹⁰

Ces mesures ont fait du CP le transporteur de classe 1 le plus concurrentiel en matière de prix dans l'Ouest du Canada. Avec une part de 54,3 % du total des déchargements dans les quatre ports de l'Ouest du Canada au premier trimestre, le CP semblait initialement avoir acquis un certain avantage concurrentiel sur le CN.¹¹¹ Toutefois, au deuxième trimestre, la part du CP reculait à 46,6 %, puis à 40,2 % au troisième trimestre. Il ne fait aucun doute qu'une partie de ce retrait s'explique par le transfert au CN d'expéditeurs mécontents par les problèmes d'exploitation hivernale du CP.¹¹² Il pourrait cependant s'agir aussi de l'incidence d'autres forces du marché, ou même d'un déplacement de l'équilibre entre les mouvements de grains réglementés et non réglementés, comme il en était question précédemment.

En contraste des campagnes antérieures dans le cadre du PSG, les deux transporteurs ont procédé à une vague d'augmentation tarifaires secondaires à mi-chemin du troisième trimestre. Le CN a augmenté ses taux d'environ 1,5 %, tandis que le CP imposait une augmentation marginalement supérieure de 2,0 %. À la fin de la campagne 2003-2004, les taux publiés du CN avaient augmenté d'environ 1,5 % par rapport au barème de

¹⁰⁸ Depuis le 1^{er} août 2000, les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons obtiennent un rabais de 1,00 \$ par tonne par rapport aux taux tarifaires publiés pour le transport par wagon simple, de 4,00 \$ par tonne pour les trains-blocs de 50 à 99 wagons, et de 6,00 \$ pour les trains-blocs de 100 wagons et plus. En plus des rabais généraux mentionnés, les chemins de fer prévoient aussi des rabais incitatifs 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.

¹⁰⁹ Le CN a augmenté certains taux, mais de manière sélective, et en grande partie pour des points d'origine dans le Nord de la Saskatchewan et la région de Peace River.

¹¹⁰ Les rabais proposés par le CP pourraient dépasser les 9,00 \$ par tonne.

¹¹¹ Pendant les deux premières années du PSG, la part du CP du total des déchargements dans les quatre ports de l'Ouest du Canada s'établissait en moyenne à 47,3 %. Lors de la campagne 2002-2003, cette part a bondi à 57,8 %, du fait que la sécheresse avait plus durement affecté l'aire de desserte du CN. Avec une répartition plus égale de la production de grain pendant la campagne 2003-2004, on aurait pu présumer que la part du CP reviendrait autour de son niveau du début du PSG. Le fait que le CP ait obtenu une part de 54,3 % au premier trimestre suggère fortement que les décisions d'établissement des prix du transporteur l'ont aidé à améliorer sa position commerciale.

¹¹² Au cours de cette période, des expéditeurs pouvant choisir entre les services du CN ou du CP ont déclaré avoir transféré des volumes de grain à des silos desservis par le CN afin d'atténuer l'incidence des problèmes de service du CP sur leurs activités.

l'année précédente, tandis que ceux du CP avaient progressé d'environ 1,0 %. Cette évolution a rétréci l'écart qui s'était installé entre les transporteurs en août 2003, mais qui favorisait toujours le CP de manière générale. La part de marché du transporteur a également pris du mieux, remontant à 49,7 % au quatrième trimestre, et s'établissant à 48,2 % pour l'ensemble de la campagne.

Plafonnement des recettes

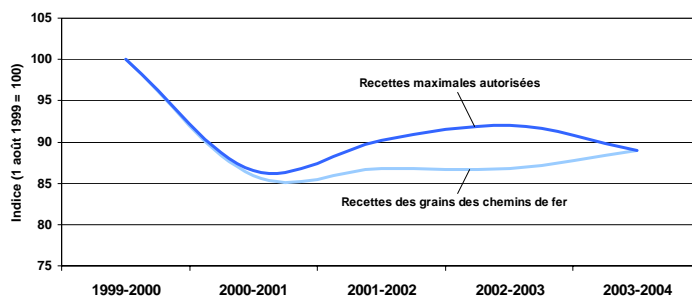
En vertu du plafonnement des recettes imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier a stipulé que les recettes admissibles du CN et du CP pour le transport annuel des grains réglementés ne devaient pas dépasser des maximums respectifs de 348,0 millions \$ et 362,9 millions \$. Ces montants ont été établis 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.¹¹³

Le plafonnement 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. Exception faite du facteur inflation, ces rajustements sont définis par l'Office des transports du Canada à partir d'une analyse détaillée des données de trafic que lui communiquent le CN et le CP.¹¹⁴ Pour la campagne 2003-2004, ces rajustements ont abouti à un plafonnement des recettes à 631,6 millions \$, soit 322,0 millions \$ pour le CN, et 309,6 millions \$ pour le CP.¹¹⁵ [Voir tableau 3C-10 à l'annexe 3.]

Par la même occasion, l'Office établissait les recettes statutaires du CN et du CP à 320,8 millions \$ et 309,9 millions \$ respectivement. Bien que le total de ces recettes cérésières pour l'industrie ait été inférieur de 0,9 million \$ (0,1 %) par rapport aux 631,6 millions \$ admissibles, les transporteurs ont affiché des résultats différents. Alors que les recettes du CN se situaient à 1,2 million \$ (0,4 %) de moins que son niveau de plafonnement, les recettes du CP dépassaient de 0,3 million \$ (0,1 %) leur plafond. C'était la première fois qu'un transporteur prescrite dépassait son niveau de plafonnement de recettes, bien que par une faible marge. L'Office a donc ordonné au CP de verser 338 008 \$, soit le montant des recettes excédentaires plus une sanction de 5 %, à la Western Grains Research Foundation.

Globalement, ces résultats indiquent que l'écart relatif entre les recettes admissibles des chemins de fer et les recettes qu'ils ont effectivement réalisées s'est considérablement rétréci pendant la campagne 2003-2004. De fait, l'écart de 0,1 % enregistré pendant cette campagne est le plus mince constaté jusqu'à maintenant, mettant clairement fin à une tendance qui avait vu cet écart passer de 0,8 % pour la campagne 2000-2001 à 3,8 % pour la campagne 2001-2002, puis à 5,6 % pour la campagne 2002-2003.

Figure 66 : Plafonnement des recettes des chemins de fer - Conformité



Jusqu'à un certain point, cet écart grandissant était attribuable au recours accru des compagnies cérésières aux rabais incitatifs s'appliquant au grain expédié par trains-blocs de 25 wagons et plus pendant cette période. Au moment de la campagne 2002-2003, on estimait à 74,8 % la

¹¹³ Les valeurs citées servant à établir le plafonnement des recettes proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

¹¹⁴ L'Office des transports du Canada définit chaque année, avant le début de la campagne, un indice composite des prix rattaché au volume, qui s'applique aux rajustements en fonction de l'inflation dans le régime de plafonnement des recettes. Pour la campagne 2003-2004, l'Office a établi à 1,0195 son indice composite des prix rattaché au volume. Voir décision n° 215-R-2003 de l'Office des transports du Canada datée du 24 avril 2003.

¹¹⁵ Voir décision n° 710-R-2004 de l'Office des transports du Canada datée du 30 décembre 2004.

proportion du total des expéditions par wagons-trémies couverts visée par de tels rabais, comparativement à 68,6 % deux ans plus tôt. Il ne faut cependant pas oublier que le calcul des recettes statutaires repose non seulement sur l'évaluation des tarifs marchandises en vigueur et des rabais consentis, mais également sur plusieurs autres éléments.¹¹⁶ On compte parmi ces éléments la soustraction autorisée de montants amortis pour l'aménagement d'installations liées au grain dont le chemin de fer n'est pas propriétaire (souvent appelés fonds de développement industriel). La nature plus fixe que variable de ces montants dans un contexte commercial caractérisé par deux années consécutives de baisse des volumes de grain a probablement contribué à augmenter l'écart pendant cette période.¹¹⁷

L'expansion limitée de la proportion de mouvements de grains ayant bénéficié de rabais incitatifs au cours de la campagne 2003-2004, laquelle proportion est passée à 75,1 %, ainsi que l'influence moindre exercée par les réductions fixes à la suite de volumes de grain accrus, ont fait beaucoup pour réduire l'écart entre les recettes admissibles et les recettes réelles des compagnies de chemin de fer. Quoi qu'il en soit, l'étroitesse de la marge pour la campagne 2003-2004 laisse penser que les deux transporteurs ont appris à mieux gérer leurs recettes dans le nouveau régime. Le CP est celui qui a régulièrement obtenu l'écart absolu le plus mince, soit 0,7 % la première année, 3,0 % la deuxième, 2,8 % la troisième, et 0,1 % la quatrième. Les écarts enregistrés par le CN pour ces mêmes années s'établissaient respectivement à 0,8 %, 4,6 %, 9,0 % et 0,4 %. Leur adaptation au régime pourrait bien avoir influencé leur formule d'établissement des prix pour la campagne 2003-2004.

Les deux transporteurs avaient l'habitude de fixer les tarifs marchandises de la campagne juste avant son début. Souvent, leurs rajustements étaient similaires, sinon identiques. Alors que les deux transporteurs ont finalement augmenté leurs tarifs marchandises et modifié certains de leurs rabais incitatifs au cours de la campagne 2003-2004, ils l'ont fait de manière indépendante, avec des différences marquées. Encore plus révélateur peut-être, en plus des changements apportés au début de la campagne 2003-2004, les transporteurs ont procédé à une série de rajustements secondaires en mars 2004.

Le Surveillant émet l'hypothèse que dans une certaine mesure, ces augmentations ultérieures des taux tarifaires publiés des deux transporteurs visaient à récupérer des recettes dont leurs décisions antérieures d'établissement des prix les auraient inutilement privés.¹¹⁸ Autrement dit, les augmentations de mars représentaient des mesures correctives visant à maximiser les recettes de chaque transporteur, dans les limites du plafonnement des recettes. De nombreux éléments laissent penser que les rabais incitatifs des chemins de fer constituent leur principal moyen d'attirer de nouveaux clients, tandis que les rajustements aux taux tarifaires généraux servent maintenant de mécanisme pour établir plus précisément le montant des recettes statutaires.

Aucun de ces facteurs ne devrait être interprété comme un signe d'un relâchement de la concurrence ferroviaire. Les limites des données disponibles font qu'il est difficile pour le Surveillant de distinguer les effets particuliers de certaines forces du marché, mais il existe suffisamment d'éléments probants étayant l'affirmation que le CP a relevé sa part du marché au début de la campagne 2002-2003 en conséquence de sa décision d'augmenter initialement ses plus importants rabais incitatifs et de réduire ses tarifs marchandises généraux, alors que le CN choisissait principalement de prolonger les rabais et tarifs déjà établis. Même si des événements subséquents ont ralenti ce gain de part du marché par le CP, il reste que les deux transporteurs

¹¹⁶ Le calcul des recettes des grains prescrites pour les chemins de fer en vertu du plafonnement 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 interréseaux. 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.

¹¹⁷ L'Office des transports du Canada ne publie pas les données sur la composition particulière des réductions consenties lorsqu'il calcule les recettes statutaires des grains du CN ou du CP. Néanmoins, une réduction annuelle fixe, comme celle qui peut être exprimée par les contributions annualisées versées par un transporteur depuis son Fonds de développement industriel, présuppose que la marge grandirait en cas de réduction des volumes de grain. Inversement, on s'attendrait à ce que la marge rétrécisse en situation d'augmentation des volumes de grain.

¹¹⁸ Le Surveillant estime que le CN et le CP possèdent tous deux les systèmes d'information nécessaires à un examen constant de leurs propres mouvements de grain, et qu'ils sont en mesure d'évaluer efficacement leurs recettes statutaires liées au grain et leurs plafonds de recettes respectifs à un moment quelconque.

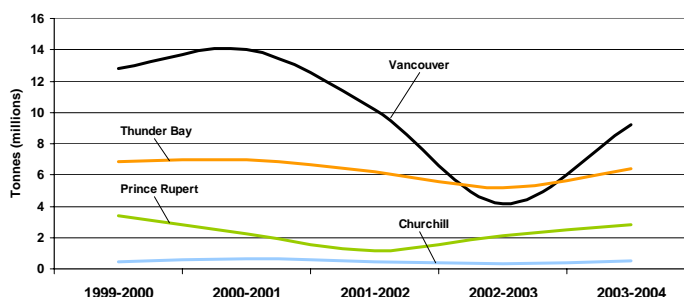
ont choisi et maintenu des formules distinctement différenciées dans l'établissement du prix de leurs services sur le marché, tout en respectant le plafonnement des recettes.

3.4 Performance des silos terminus et des ports [sous-série de mesures 3D]

Le débit des ports durant la campagne 2003-2004, tel que mesuré par le volume de grains expédiés par les silos terminus et les installations de chargement en vrac situés dans les quatre ports de l'Ouest du Canada, s'est élevé au total à 19,0 millions de tonnes.¹¹⁹ Il s'agissait d'une augmentation de 60,6 % par rapport aux 11,8 millions de tonnes enregistrées un an plus tôt. [Voir tableau 3D-1 à l'annexe 3.]

Le règlement du conflit de travail qui avait à toutes fins utiles fermé le port de Vancouver pendant plusieurs mois de la campagne 2002-2003 a contribué à accroître le volume acheminé par Vancouver de 122,2 %, à 9,2 millions de tonnes comparativement aux 4,2 millions de tonnes de la campagne précédente. Prince Rupert a aussi connu une hausse marquée de ses manutentions, passées de 2,1 millions de tonnes à 2,8 millions de tonnes d'une campagne à la suivante. Combinés, ces volumes ont permis d'accroître la part globale de grain acheminé par les ports de la côte ouest de 53,3 % à 63,5 %.

Figure 67 : Ports de l'Ouest canadien – Débit des grains

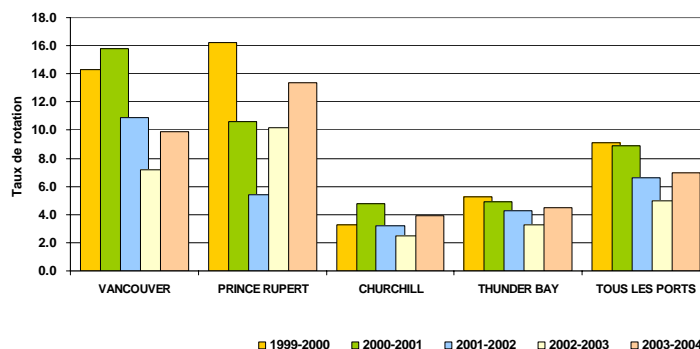


À Thunder Bay, principal port de l'Est, le débit s'est accru de 23,5 %, atteignant 6,4 millions de tonnes. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 54,2 %, à plus de 0,5 million de tonnes.

Rotation aux silos

L'augmentation de débit a été le facteur primordial d'une augmentation de 40,0 % du taux de rotation dans les silos terminus du SMTG, qui a progressé à 7,0 rotations contre 5,0 un an plus tôt. De plus, on a observé des augmentations sur douze mois dans chacun des ports. L'augmentation la plus marquée, à 56,0 %, a été enregistrée à Churchill, à 3,9 rotations comparativement à 2,5 un an plus tôt. Suivaient Vancouver, en hausse de 37,5 % à 9,9 rotations; Thunder Bay, en hausse de 36,4 % à 4,5 rotations, et Prince Rupert, en hausse de 31,4 % à 13,4 rotations. [Voir tableau 3D-2 à l'annexe 3.]

Figure 68 : Taux de rotation moyen aux silos terminus



Le taux de rotation de Thunder Bay a été avantagé dans une certaine mesure lorsque le silo terminus « M » d'Agricole United a perdu son agrément. La capacité de stockage de 91 000 tonnes de cette installation avait été inutilisée pendant une grande partie de la campagne 2002-2003, ce qui avait contribué à faire descendre le taux du port à 3,3 rotations pour cette campagne. La compagnie ayant réacheminé le grain qui aurait été destiné à

¹¹⁹ 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. Peut différer des données de sources ferroviaires sur le trafic d'origine.

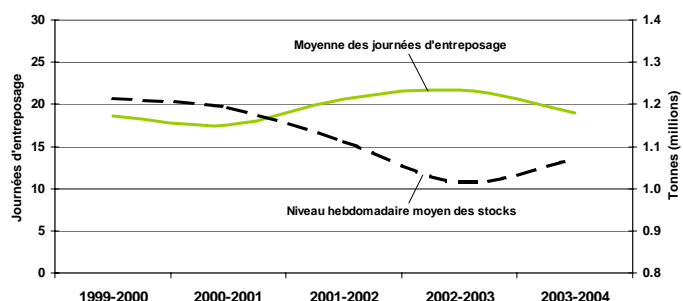
ce silo vers ses autres installations, elle a en fait réalisé une amélioration de 18,4 % de son efficacité de manutention pour la campagne 2003-2004. Qui plus est, cette amélioration s'est traduite par un gain global de 6,4 % pour le port de Thunder Bay. À défaut de tenir compte de cette réduction nette de capacité de stockage agréée, le taux de rotation du port aurait été marginalement moins élevé.¹²⁰

Stocks des silos terminus

En plus de relever le taux de rotation aux silos, l'augmentation du débit du réseau de silos terminus a également entraîné une hausse de la quantité de grain stocké dans ces installations. Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a progressé dans une modeste proportion de 5,2 % par rapport à la campagne précédente, passant de 1,0 million de tonnes à 1,1 million de tonnes.

Les stocks de blé représentent habituellement à peu près la moitié des stocks du réseau. Toutefois, lors de la dernière campagne, les stocks de blé ont reculé de 10,3 %, à un peu moins de 0,5 million de tonnes, pour une moindre proportion de 43,5 % du total. Ce déclin de 53 200 tonnes signifie que l'augmentation générale des stocks était donc principalement attribuable aux stocks d'autres grains. Avec le blé, le lin constituait le seul autre grain à avoir affiché une réduction, soit 16,6 % pour une moyenne de 37 300 tonnes. Les augmentations nettes des stocks de blé dur, d'orge, de canola, d'avoine et de pois représentaient un total de 113 500 tonnes. Plus de la moitié de cette hausse était attribuable aux stocks d'orge et de blé dur, qui ont progressé respectivement de 40 700 tonnes et 29 500 tonnes. [Voir tableau 3D-3 à l'annexe 3.]

Figure 69 : Silos terminus – Niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



Dans une grande mesure, l'augmentation des stocks des silos terminus s'est accompagnée d'une baisse de la durée d'entreposage des grains. Le nombre moyen de journées d'entreposage au cours de la campagne 2003-2004 affiche une baisse sur douze mois de 12,5 %, reculant à 19,0 jours contre 21,7 jours l'année précédente. Les moyennes variaient considérablement selon le port et le produit, mais l'amélioration était généralisée. Comme pour les stocks des silos de collecte, la baisse au cours de la campagne 2003-2004 a été stimulée par un solide rendement au quatrième trimestre, alors que le nombre moyen de journées d'entreposage dans les silos terminus tombait à son plus bas niveau depuis le début du PSG, 16,0 jours. [Voir tableau 3D-4 à l'annexe 3.] Voici en bref certains des changements les plus marqués.

| | Durée de stockage | Changement | Commentaires |
|------------------------|--------------------------|-------------------|---|
| <u>Ports terminus</u> | | | |
| Churchill | 17,0 jours | Baisse de 36,8 % | Changement le plus important de tous les ports de l'Ouest |
| Prince Rupert | 8,7 jours | Baisse de 17,9 % | Nombre moyen de journées d'entreposage le moins élevé |
| Vancouver | 17,6 jours | Baisse de 16,2 % | |
| Thunder Bay | 23,2 jours | Baisse de 10,1 % | |
| <u>Grains notables</u> | | | |
| Orge | 36,4 jours | Baisse de 63,1 % | Changement le plus important |
| Avoine | 25,7 jours | Baisse de 58,3 % | |
| Blé | 16,4 jours | Baisse de 23,4 % | Moyenne générale la plus basse de tous les grains |

¹²⁰ Le taux de rotation du réseau de silos terminus représente une moyenne des manutentions de chaque installation. N'étant pas en mesure de quantifier le volume de grain qui aurait été acheminé par le silo maintenant fermé d'Agricore United, il est impossible d'évaluer directement l'ampleur de l'amélioration du taux de rotation pour Thunder Bay, et le réseau dans son ensemble.

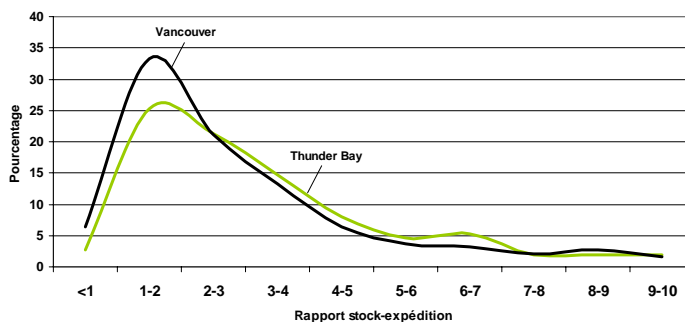
Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Le rapport permet de se faire une idée du lien entre les niveaux des stocks dans les silos terminus et les volumes de grains chargés à bord des navires au cours d'une semaine donnée.¹²¹ À Vancouver, les moyennes affichées de tous les rapports stock-expédition se situent nettement au-dessus de 2,0, exception faite de l'avoine.¹²² Quatre des sept principaux grains ont enregistré une réduction par rapport à l'année précédente en conséquence du meilleur équilibre de l'offre et la demande pendant la campagne 2003-2004. Le rapport relatif au blé affiche la diminution la plus notable, reculant de 56,5 % à 2,5. Les autres rapports à la baisse comprennent ceux du lin, de 22,9 % à 6,3; de l'orge, de 14,1 % à 3,5, et des pois, de 3,2 % à 3,0. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 3.]

Comme à Vancouver, les rapports moyens de tous les stocks sauf ceux de l'avoine dépassaient facilement 2,0 à Thunder Bay. Là également, les rapports relatifs à quatre grains, soit le blé, le canola, l'avoine et le lin, affichaient une baisse comparativement à la campagne précédente. La réduction la plus marquée a frappé le canola, qui a reculé de 51,9 %, à 3,2. Parmi les stocks en progrès, ceux de blé dur ont connu la plus grande augmentation relative, de 45,4 % à 4,0. À Prince Rupert, le rapport moyen pour le blé a diminué de 43,6 %, à 1,2.¹²³ Les rapports à Churchill ont baissé de 20,2 %, à 2,0 pour le blé, et augmenté de 314,4 %, à 4,4 pour le blé dur.

Dans l'ensemble, ces mesures confirment que les silos terminus ont conservé des stocks suffisants face à la hausse du débit et à la demande des navires. Même si les rapports hebdomadaires stock-expédition fondés sur les grades affichent un degré de variabilité plus élevé, ils confirment eux aussi que les stocks conservés suffisaient généralement à satisfaire la demande. [Voir tableau 3D-6 à l'annexe 3.]

Quelques pénuries de stocks sont néanmoins survenues. L'examen de la fréquence à laquelle le rapport hebdomadaire stock-expédition glissait sous la valeur de 1,0 indique que les ports de Vancouver et Prince Rupert ont subi des pénuries de grain plus souvent que Thunder Bay.¹²⁴ Si l'on compare la fréquence de ces pénuries, elles ont frappé Vancouver dans environ 6,3 % des cas, ce qui est presque le double de la proportion de 2,7 % à Thunder Bay.

Figure 70 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



Opérations portuaires

Au total, 726 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada pour y charger du grain durant la campagne 2003-2004, soit 39,6 % de plus que les 520 navires recensés l'année d'avant. Avec une moyenne de 4,0 jours, ces navires ont passé 7,0 % de temps en moins au port que l'année précédente, la meilleure moyenne consignée depuis le début du PSG. De manière générale, ce rendement témoigne du fait que la campagne 2003-2004 a créé peu de tensions générales dans le SMTG, et qu'avec des stocks généralement

¹²¹ 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 terminus pour satisfaire la demande à court terme. Un rapport d'un ou plus dénote des stocks disponibles suffisants. Ainsi, un rapport de 2,5 signifierait que deux fois et demie le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

¹²² Une proportion élevée d'expéditions directes fausse les rapports hebdomadaires pour l'avoine.

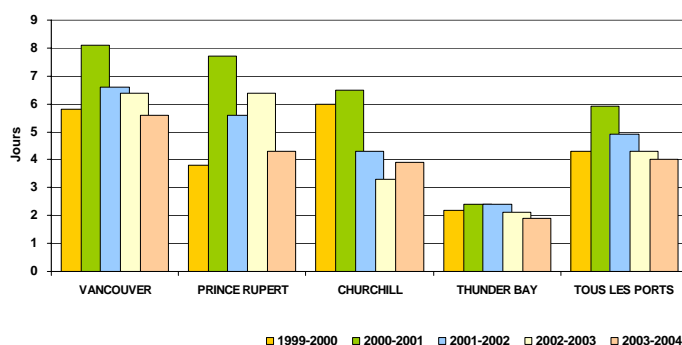
¹²³ Le blé représente le seul grain ayant connu des expéditions suffisamment régulières depuis Prince Rupert pour permettre le calcul de rapports stock-expédition à l'égard de chacune des cinq campagnes du PSG.

¹²⁴ Un rapport stock-expédition de 1,0 ne signifie pas que les silos terminus du port n'arrivaient pas à satisfaire la demande des navires, mais plutôt que les stocks établis de grain étaient insuffisants, et que la différence devrait être comblée à partir de futures livraisons ferroviaires. Les expéditions ferroviaires directes peuvent accommoder efficacement la demande tout en éliminant le besoin même de stockage du grain.

suffisants de grains disponibles dans les silos terminus, les navires ont pu éviter les retards et réduire leur durée de rotation. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 3.]

Prince Rupert a connu la plus importante réduction globale de la durée de séjour des navires au port. Sa moyenne de 4,3 jours était inférieure de 32,4 % à celle de 6,4 jours enregistrée pendant la campagne 2002-2003.¹²⁵ À Vancouver, où ont mouillé près de la moitié des navires, la durée total du séjour au port représentait en moyenne 5,6 jours, soit 2,4 jours en attente de chargement et 3,2 jours de chargement.¹²⁶ Il s'agissait d'une réduction de 12,5 % de la moyenne de 6,4 jours douze mois plus tôt, et qui plus est, du meilleur résultat du port depuis le début du PSG.

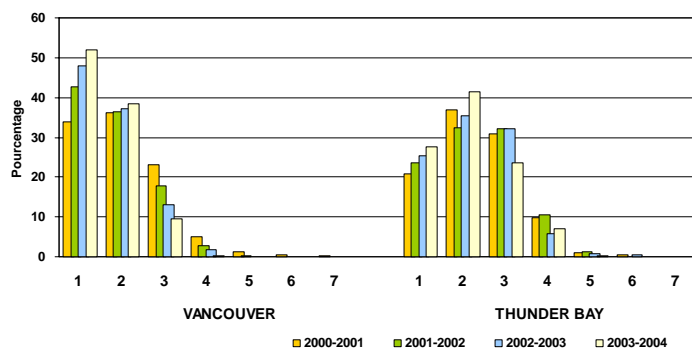
Figure 71 : Temps moyen passé par les navires au port



Avec une moyenne de 1,9 jour, la durée totale de séjour des navires à Thunder Bay était inférieure de 9,5 % à la moyenne record de 2,1 jours établie la campagne précédente, et se répartissait en 0,6 jour d'attente et 1,3 jour de chargement. Il convient de signaler que Thunder Bay continue d'afficher la plus basse moyenne de tous les ports de l'Ouest du Canada, en grande partie grâce à la régularité supérieure des mouvements des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent. La tendance s'inversait à Churchill, où la durée d'attente des navires au port a quadruplé pour ajouter 1,5 jour à la moyenne antérieure d'une demi-journée. Il faut cependant préciser qu'une réduction de 0,9 jour du temps moyen consacré au chargement a contribué à atténuer l'effet de cette augmentation. En conséquence, la durée moyenne du séjour des navires au port a augmenté de 18,2 %, soit 3,9 jours comparativement aux 3,3 jours de l'année précédente.

La répartition de la durée de séjour des navires au port indique également que la plupart d'entre eux avaient besoin d'une moindre période avant de repartir. Dans le cas de Vancouver, la proportion de navires exigeant un séjour supérieur à cinq jours a reculé de 54,9 % à 41,4 % par rapport à la campagne précédente. À Prince Rupert également, cette proportion a baissé de 40,7 % à 24,3 % pendant la même période. À Thunder Bay, où cette proportion est habituellement encore plus réduite, seulement 1,7 % des navires ont eu besoin d'un tel séjour prolongé, comparativement à 4,1 % un an plus tôt. Ce n'est qu'à Churchill que la proportion de navires demeurant plus de cinq jours au port a augmenté, de 11,1 % l'année précédente à 20,0 %. [Voir tableau 3D-8 à l'annexe 3.]

Figure 72 : Nombre d'amarrages par navire



Ces résultats ont été partiellement favorisés par une réduction du nombre de navires exigeant plus d'un amarrage pour charger leur cargaison. La proportion de navires exigeant des amarrages multiples à Vancouver a légèrement baissé depuis la campagne précédente, de 52,0 % à 48,1 %. Thunder Bay a connu une baisse

¹²⁵ La moyenne de 6,4 jours citée pour la campagne 2002-2003 a grandement été influencée par des séjours prolongés au premier trimestre, et le réaménagement du programme d'expédition maritime en réaction au conflit de travail qui a fermé le port de Vancouver pour une bonne partie du premier semestre.

¹²⁶ Le nombre de jours d'attente d'un navire se calcule entre le moment où le navire a subi l'inspection du gardien de port et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le moment auquel commence effectivement le chargement.

proportionnelle légèrement moindre, de 74,7 % à 72,5 % pour la même période.¹²⁷ [Voir tableau 3D-9 à l'annexe 3.]

Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.¹²⁸ Les frais de surestaries et les primes de célérité ont globalement augmenté dans tous les ports pendant la campagne 2003-2004. Des primes nettes de 15,2 millions \$ correspondent à une augmentation de 324,6 % par rapport aux 3,6 millions \$ consignés la campagne précédente. Le long du littoral du Pacifique, les frais de surestaries ont augmenté de 0,7 million \$ à 2,3 millions \$ (217,5 %), tandis que les primes de célérité passaient de 1,9 million \$ à 9,6 millions \$ (406,2 %). Les frais annuels de surestaries des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont bondi de 4 203,1 %, de 57 500 \$ à 2,5 millions \$, alors que les primes de célérité augmentaient de 321,2 %, de 2,5 millions \$ à 10,3 millions \$. Jusqu'à un certain point, ces hausses marquées témoignent de l'augmentation des volumes manutentionnés pendant la campagne 2003-2004. La qualité et l'uniformité de la récolte ont également contribué à relever les primes de célérité. Les exportateurs sont les seuls à connaître les causes exactes de l'augmentation des frais de surestaries, mais il semble que le redéploiement des stocks nécessaire pour satisfaire un programme d'exportation accru sur la côte Est aurait contribué à la situation. [Voir tableau 3D-10 à l'annexe 3.]

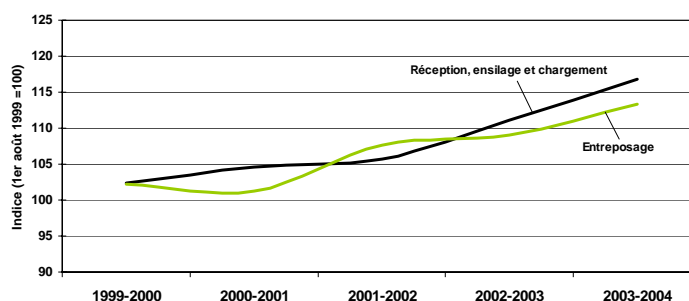
Le signalement par les navires du montant des frais de surestaries versés et des primes de célérité vise à donner un aperçu de l'efficacité avec laquelle le grain transite par les ports de l'Ouest du Canada. La réduction de la durée moyenne de séjour des navires au port, combinée à la hausse des primes de célérité nettes, révèle que les navires chargent de manière plus conforme aux jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement. On a néanmoins relevé certains retards notables qui ont suscité des frais de surestaries. Il est toutefois important de mettre en contexte ces statistiques et de connaître les stratégies variables de gestion des risques qu'utilisent les exportateurs. Le nombre de jours de planche est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement et ne constitue qu'un élément des activités de marchandisage de ces exportateurs.

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 terminus varient beaucoup. Dans ce cas également, toute analyse des fluctuations des prix doit se faire au moyen d'un indice composé. Tout comme les taux qui se rattachent au réseau de silos de collecte, ceux des activités de réception, d'ensilage et de chargement du grain sont les plus élevés, puisqu'ils variaient d'un minimum d'environ 8,00 \$ la tonne (pour le blé) à un maximum d'environ 12,50 \$ la tonne (pour le canola) à la fin de la campagne 2003-2004. Ceux-ci sont complétés par les frais quotidiens d'entreposage qui se chiffrent entre 0,06 \$ et 0,10 \$ la tonne par jour.

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 terminus font état de hausses pendant la campagne 2003-2004. L'indice composé des prix situe cette augmentation à 5,1 % pour une deuxième année consécutive, ce qui signifie que ces taux ont connu une hausse de 10,5 % au cours des deux dernières campagnes. Cette augmentation

Figure 73 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



¹²⁷ 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.

¹²⁸ 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.

compte pour la plus grande partie de la hausse globale de 16,8 % de ces taux depuis le début du PSG.

Les hausses enregistrées par les silos terminus de Vancouver variaient entre 2,3 % et 4,7 %. À Prince Rupert, cette variation s'étalait entre zéro et 7,8 %. Thunder Bay a connu des changements allant d'une réduction de 1,2 % à une hausse de 6,9 %, avec une valeur aberrante de 12,4 % d'augmentation pour le blé. [Voir tableau 3D-11 à l'annexe 3.]

Pour la deuxième année consécutive, Churchill affichait les hausses les plus prononcées, dans une fourchette de 6,4 % à 13,6 %. Il faut signaler toutefois que les hausses enregistrées à Churchill semblaient viser une plus grande parité avec les taux relativement plus élevés par tonne affichés par d'autres compagnies de silos terminus.

Les frais d'entreposage dans les silos terminus augmentent eux aussi depuis le début du PSG. Au cours de la campagne 2003-2004, ils ont progressé de 4,0 %, pour une augmentation cumulative des prix de 13,3 % au fil des cinq dernières années. Thunder Bay et Vancouver ont déclaré les hausses les plus marquées d'une campagne à la suivante, respectivement de 5,7 % et 4,7 %. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par une réduction de 10,7 % des taux à Prince Rupert.¹²⁹

3.5 Observations sommaires

Comme on le mentionnait dans les rapports antérieurs du Surveillant, le modèle de chaîne d'approvisionnement constitue un cadre utile pour analyser le fonctionnement du SMTG dans son ensemble. Qui plus est, la durée du cheminement du grain dans la chaîne d'approvisionnement peut servir d'indicateur de l'efficacité générale de cette dernière. Pendant la campagne 2002-2003, ce cheminement prenait une durée moyenne de 79,7 jours, un important recul par rapport aux 67,4 jours enregistrés la campagne précédente. La campagne 2003-2004 a permis non seulement de renverser cette tendance, mais en plus de réaliser une moyenne de 62,3 jours qui était inférieure de 2,3 jours (3,6 %) à la durée record de 64,6 jours de la campagne 2000-2001.

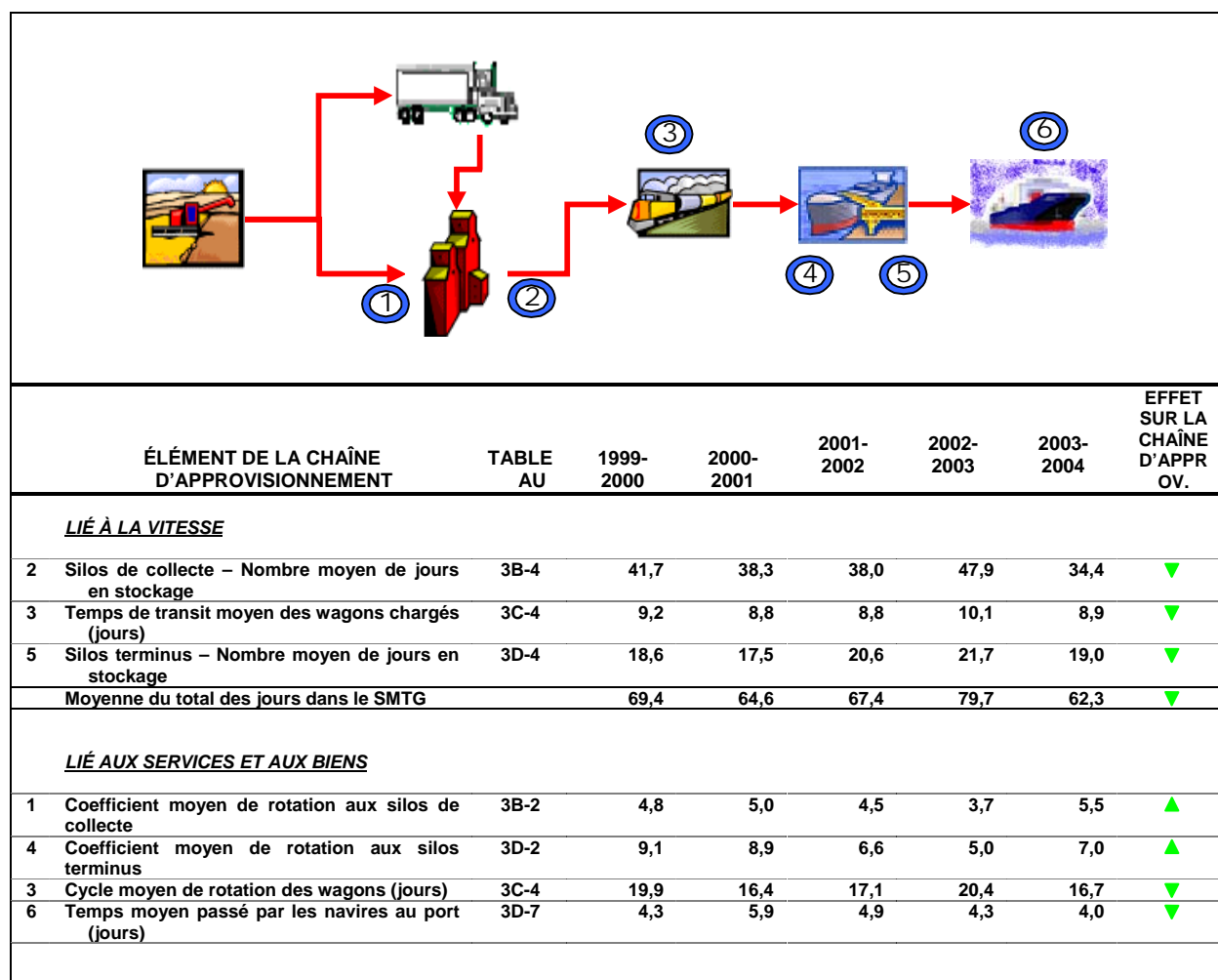
Cette réduction de 17,4 jours (ou 21,8 %) du temps qu'il faut au grain pour franchir les étapes du SMTG provient principalement d'une baisse marquée de la durée de stockage du grain. Plus des trois quarts de la réduction sont attribuables à une baisse de 13,5 jours (ou 28,2 %) du nombre moyen de jours de stockage dans le réseau de silos primaires, cette moyenne passant de 47,9 jours la campagne précédente à 34,4 jours.

Ce progrès a été accentué par une réduction de 2,7 jours (ou 12,4 %) de la durée de stockage dans les silos terminus, durée moyenne qui a reculé à 19,0 jours comparativement aux 21,7 jours de la campagne précédente. Finalement, une amélioration supplémentaire de 1,2 jour a été réalisée par la réduction du temps de transit moyen des wagons chargés, la moyenne de 10,1 jours de la campagne précédente connaissant une réduction de 13,5 % pour s'établir à 8,9 %.

Ces résultats suscitent quelques observations générales sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement pendant la campagne 2003-2004.

¹²⁹ Il faut signaler que ces observations reposent exclusivement sur les silos terminus 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 terminus – 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 terminus qui appliquent ces taux, il est impossible de calculer un taux précis pour l'incorporer dans les moyennes générales des ports..

Figure 74 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



- Premièrement, l'augmentation des volumes de grain manutentionnés dans le SMTG a suscité des améliorations notables de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Avec une intensification de l'activité, les stocks des silos de collecte connaissaient une rotation plus rapide, et le grain passait 28,2 % moins de temps en entreposage. Cette situation a entraîné des rajustements dans le service ferroviaire afin de répondre à la demande, pour une réduction de 13,5 % du temps de transit moyen des wagons chargés. L'accroissement du volume transitant par le réseau des silos terminus a également contribué à réduire la durée de stockage du grain de 12,4 %. Dans les deux réseaux de silos, collecte et terminus, la baisse des stocks au quatrième trimestre, alors que les livraisons des producteurs baissaient par rapport aux expéditions et aux exportations, a considérablement influencé les résultats annuels.
- Deuxièmement, malgré une hausse des volumes déjà manutentionnés, le potentiel de mouvement de grains pour la campagne 2003-2004, exprimé dans un approvisionnement de grains de 53,1 millions de tonnes, n'atteint toujours pas le niveau de 62,6 millions de tonnes enregistré pour la première année du SMTG. À hauteur de 84,9 % de l'approvisionnement de cette première année, les pressions ainsi exercées sur le SMTG ne permettent pas d'établir une image totalement fidèle de la situation que créerait un retour à des niveaux d'exploitation supérieurs. Le rendement du SMTG pendant la campagne 2003-2004 doit donc être abordé comme une mise à l'épreuve partielle de la capacité du système. Pourtant, même à ce niveau moins élevé, des problèmes sont survenus, en particulier dans l'approvisionnement de wagons.

- Troisièmement, une partie des difficultés éprouvées dans l'approvisionnement de wagons pourrait relever moins de l'efficacité ferroviaire que des effets secondaires de l'affectation d'une proportion supérieure de la capacité de transport vers des marchés intérieurs et internationaux éloignés. Les forces du marché qui ont fait augmenter les volumes de grain expédiés par voie ferrée vers l'Est du Canada, les É.-U. et le Mexique ont également détourné une capacité de transport qui aurait été autrement disponible pour le transport du grain vers les quatre ports de l'Est du Canada.
- Quatrièmement, l'efficacité globale du SMTG demeure en grande partie constante. Le grain franchit les étapes du système à peu près de la même manière, et à peu près dans les mêmes délais, qu'à la création du PSG. Ce constat est confirmé par les durées de stockage dans les silos terminus et le temps de transit moyen des wagons chargés, qui se situent à seulement quelques points de pourcentage de leurs meilleures valeurs enregistrées dans le PSG. Le progrès le plus marqué se trouve dans la réduction du temps de stockage dans le réseau des silos de collecte.
- Finalement, l'évolution suivie du SMTG vers un réseau comptant relativement moins silos, comportant une capacité de stockage supérieure, et permettant de charger des wagons en plus grand nombre que jamais auparavant, a permis aux compagnies céréalières et de chemin de fer de réduire leurs coûts généraux. Les économies découlant de ces améliorations de l'efficacité financière sont partagés, en partie du moins, avec les producteurs, par des mécanismes concurrentiels comme les primes au camionnage. Ces avantages ont à leur tour permis aux producteurs de compenser, mais en partie seulement, l'escalade des coûts directs de manutention aux silos de collecte, de transport ferroviaire et de manutention aux silos terminus.

SECTION 4 : FIABILITÉ DU SERVICE

Le vrai test de toute chaîne logistique réside dans sa capacité à assurer la livraison à temps d'un produit, en fonction des besoins (peu importe qu'il s'agisse de matières premières, de produits semi-transformés, de pièces ou de produits finis). Cela s'applique autant aux produits industriels qu'aux produits de consommation et est résumé par une expression d'usage courant dans l'industrie logistique : « livrer le bon produit au bon client au bon moment ». Les indicateurs qui suivent servent principalement 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 2003-2004

Performance des ports

- Le volume accru n'a pas nui à la fiabilité générale du SMTG quant à la livraison des grains aux ports de l'Ouest du Canada.
- La fiabilité s'est traduite :
 - par une diminution du temps moyen passé par les navires au port;
 - par des niveaux suffisants des stocks aux silos terminus aux ports de Vancouver et Thunder Bay.
 - Les rapports stock-navire et stock-expédition se sont généralement maintenus à un niveau nettement supérieur à 2,0.
- L'augmentation des expéditions de grains dans les silos terminus de l'Ouest du Canada a généralement abouti à des réductions notables des rapports hebdomadaires moyens stock-navire.
 - Vancouver
 - Blé – 3,5; baisse de 29,0 % par rapport à la dernière campagne.
 - Canola – 3,6; hausse de 23,7 %.
 - Thunder Bay
 - Blé – 4,8; baisse de 29,3 % par rapport à la dernière campagne.
 - Canola – 3,0; baisse de 30,4 %.
- Les rapports stock-expédition étayaient les constatations qui ont trait à la hausse du débit.
 - Vancouver
 - Grains CCB – 3,3; baisse de 24,7 % par rapport à la dernière campagne.
 - Grains hors CCB – 3,7; baisse de 14,4 %.
 - Thunder Bay
 - Grains CCB – 6,0; baisse de 9,2 % par rapport à la dernière campagne.
 - Grains hors CCB – 3,1; baisse de 39,4 %.
- Les recettes de manutention aux terminaux ont diminué par suite du volume de grain réduit.
 - Les recettes du terminal de Vancouver ont totalisé 49,7 millions \$.
 - Diminution de 64,4 % par rapport à la dernière campagne.
 - Les recettes du terminal de Thunder Bay ont totalisé 58,6 millions \$.
 - Diminution de 8,7 % par rapport à la dernière campagne.
- Les coûts de transport de la CCB ont diminué à la suite du volume de grain réduit.
 - Les frais d'entreposage le long du littoral du Pacifique ont totalisé 22,4 millions \$.
 - Diminution de 54,4 % par rapport à la dernière campagne.
 - Les frais d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 30,1 millions \$.
 - Diminution de 12,4 % par rapport à la dernière campagne.

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

| Tableau | Description | Notes | REF. | CAMPAGNE AGRICOLE (1) | | | |
|--|---|-------|-----------|-----------------------|-----------|---------|---|
| | | | 1999-2000 | 2002-2003 | 2003-2004 | VAR. % | |
| Performance des ports [sous-série 4A] | | | | | | | |
| 4A-1 | Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Blé | | 3,1 | 4,9 | 3,5 | -29,0 % | ▼ |
| 4A-1 | Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Canola | | 2,5 | 2,9 | 3,6 | 23,7 % | ▲ |
| 4A-1 | Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Blé | | 5,6 | 6,8 | 4,8 | -29,3 % | ▼ |
| 4A-1 | Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Canola | | 2,8 | 4,3 | 3,0 | -30,4 % | ▼ |
| 4A-2 | Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Grade | (2) | | | | | |
| 4A-3 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains CCB | | 3,5 | 4,3 | 3,3 | -24,7 % | ▼ |
| 4A-3 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains hors CCB | | 3,6 | 4,3 | 3,7 | -14,4 % | ▼ |
| 4A-3 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains CCB | | 4,6 | 6,6 | 6,0 | -9,2 % | ▼ |
| 4A-3 | Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains hors CCB | | 3,3 | 5,0 | 3,1 | -39,4 % | ▼ |
| 4A-4 | Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Vancouver | | 192,7 \$ | 49,7 \$ | 134,9 \$ | 171,4 % | ▼ |
| 4A-4 | Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Thunder Bay | | 82,1 \$ | 58,6 \$ | 61,7 \$ | 5,4 % | ▼ |
| 4A-4 | Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique | | 63,3 \$ | 22,4 \$ | 52,5 \$ | 134,3 % | ▼ |
| 4A-4 | Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay | | 31,3 \$ | 30,1 \$ | 40,9 \$ | 35,7 % | ▼ |

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2003-2004 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

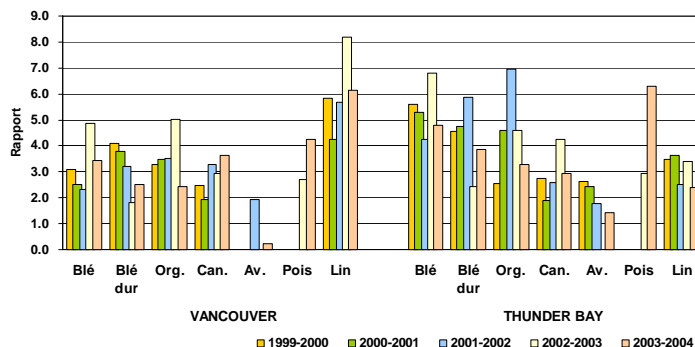
(2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'annexe 3 au besoin.

4.1 Performance 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 terminus et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminus 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.¹³⁰

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne 2003-2004 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a reculé de 29,0 %, à 3,5 comparativement à 4,9 l'année précédente. On constatait également une baisse de 51,5 % du rapport moyen pour l'orge, passé de 5,0 à 2,4. Par contre, le blé dur a vu son rapport augmenter de 40,1 % en douze mois, de 1,8 à 2,5. Les grains hors CCB ont connu des résultats aussi variés, soit des hausses des rapports pour le canola et les pois, et une baisse pour le lin. Seul le rapport pour l'avoine a glissé sous 2,0.

Figure 75 : Rapport stock-navire



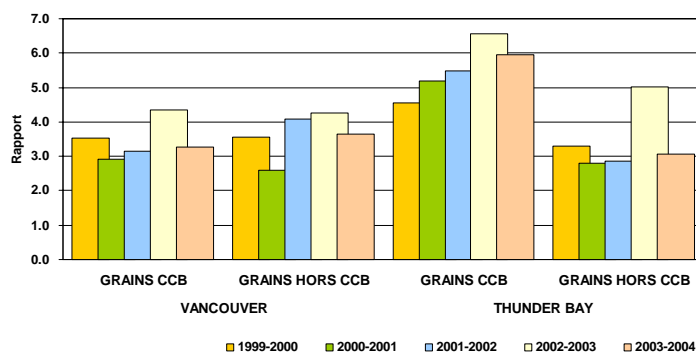
¹³⁰ Des rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les fluctuations à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau des stocks à court terme. Il faut signaler que ces rapports peuvent afficher une grande variabilité, à cause du caractère inégal des grains qui arrivent et transitent dans les ports.

À Thunder Bay, les rapports baissiers ont supplanté les haussiers. En parallèle de Vancouver, les rapports pour le blé et l'orge ont affiché un déclin d'environ un tiers par rapport à leurs sommets de la campagne de 2002-2003, respectivement de 4,8 et 3,3. Là aussi, le rapport moyen pour le blé dur a augmenté de 57,6 %, atteignant 3,9 comparativement à 2,5 douze mois plus tôt. Parmi les grains hors CCB, les rapports pour le canola et le lin ont baissé de 30,4 % et 28,8 % respectivement, alors que le rapport des pois a plus que doublé pour atteindre 6,3. Dans ce groupe également, aucun des rapports moyens n'est tombé sous 2,0. [Voir tableau 4A-1 à l'annexe 3.]

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 annuelle de deux à trois millions de tonnes de « blé de l'Ouest canadien ». 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 tableau 4A-2 à l'annexe 3.]

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 terminus 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 76 : 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 de provenance hors CCB. Les rapports stock-expédition relatifs aux grains hors CCB englobent ceux qui touchent le canola, l'avoine et le lin.

Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a diminué de 24,7 % pendant la campagne 2003-2004, passant de 4,3 à 3,3. Le rapport moyen pour les grains hors CCB a diminué de 14,4 %, de 4,3 à 3,7. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB a reculé de 6,6 à 6,0 (soit 9,2 %), tandis que le rapport moyen pour les grains hors CCB passait de 5,0 à 3,1 (baisse de 39,4 %). Ces valeurs indiquent clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Voir tableau 4A-3 à l'annexe 3.]

Recettes des silos terminus et coûts d'entreposage de la CCB

Le PSG prévoit la production d'un rapport annuel sur les recettes des silos terminus et les frais d'entreposage de la CCB aux silos terminus. La WGEA et ses membres ont mis au point une méthode de communication des recettes des 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. Il convient de noter ici, toutefois que des différences dans les pratiques comptables rendent difficiles les comparaisons directes entre les recettes totales et les frais 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 3.]

Les recettes totales du terminal pour la campagne 2003-2004 ont augmenté de façon très marquée à Vancouver, passant de 49,7 millions \$ à 134,9 millions \$ (ou 171,4 %). À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont augmenté de façon moins marquée, passant de 58,6 millions \$ à 61,7 millions \$ (ou 5,4 %). Ces augmentations sont directement liées à l'augmentation générale du débit mentionnée précédemment pour ces ports.

Les frais totaux d'entreposage de la CCB le long du littoral du Pacifique ont augmenté de 134,3 % au cours de la campagne 2003-2004 – à 52,5 millions \$ par rapport à 22,4 millions \$ l'année précédente. À Thunder Bay, les frais d'entreposage ont augmenté de 35,7 % – à 40,9 millions \$ par rapport à 30,1 millions \$ l'année précédente. Encore une fois, ces augmentations étaient principalement le résultat d'un débit plus important.

4.2 Observations sommaires

L'examen des rapports stock-navire et stock-expédition révèle qu'une quantité suffisante de grains était disponible aux silos terminus pour satisfaire la demande courante. Bien que le niveau de couverture assuré par ces stocks aient généralement diminué par rapport à celui de l'année précédente, il correspondait en grande partie à la poussée du débit des silos terminus. 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 la fiabilité du SMTG se soit révélée suffisante par rapport aux besoins.

La conciliation du besoin d'efficacité et de fiabilité au sein du SMTG est un défi auquel sont constamment confrontés les intervenants. Pour les exploitants des silos terminus, ce défi se traduit souvent par un compromis entre l'efficacité et la fiabilité du système. D'une certaine façon, toute méthode de gestion des stocks (juste à temps) vise à minimiser au maximum le temps et le coût d'un produit qui doit franchir la chaîne logistique, sans nuire à la fiabilité globale de la chaîne. Dans le cas du SMTG, des rapports stock-navire et stock-expédition d'environ 1,0 peuvent être considérés comme l'objectif ultime visé par une telle méthode.

Pourtant, les valeurs observées au sujet de ces rapports au cours des quatre dernières campagnes agricoles ont largement dépassé 2,0. Ces valeurs témoignent des efforts déployés pour protéger la fiabilité du système pour ce qui est de livrer les grains au port. Mais cette protection se fait aux dépens de l'efficacité du système puisque les stocks sont maintenus à un niveau bien supérieur à ce qui est nécessaire pour répondre à la demande courante. Il est difficile, sinon impossible, de déterminer la juste valeur du rapport qui permettrait d'optimiser l'équilibre entre l'efficacité et la fiabilité du système, d'autant plus que l'on tient compte de la diversité des grains, des grades, de la teneur en protéines et d'autres caractéristiques des stocks. Quoi qu'il en soit, il s'agit là d'une responsabilité qui incombe aux exploitants des installations et aux intervenants. Cela étant, le Surveillant est d'avis que le SMTG fonctionne actuellement de façon fiable.

SECTION 5 : INCIDENCES 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 2003-2004

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 – Produits de la CCB

- Revenu net des producteurs :
 - Réductions largement dues au prix.
 - Blé – diminution de 19,0 % à 160,92 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 17,0 % à 181,80 \$ la tonne.
- Prix final réalisé :
 - Réductions importantes attribuables à des approvisionnements en grain plus élevés.
 - Blé – diminution de 15,6 % à 211,14 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 14,1 % à 229,20 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation :
 - Blé – diminution de 3,1 % à 54,87 \$ la tonne.
 - Blé dur – diminution de 11,4 % à 64,72 \$ la tonne.
- Coûts directs moyens :
 - Diminution des frais de transport pondérés applicables de 4,1 % pour le blé, et de 0,4 % pour le blé dur.
 - Diminution largement due aux facteurs d'ajustement du fret.
 - Les coûts de camionnage demeurent inchangés.
 - Augmentation des coûts des silos de collecte de 2,8 % pour le blé, et de 4,1 % pour le blé dur.
 - Augmentation des coûts bruts de la CCB de 0,9 % pour le blé, et diminution de 26,5 % pour le blé dur.
- Avantages totaux aux producteurs :
 - Augmentation par suite de la concurrence accrue entre les compagnies cérésières.
 - Primes au camionnage moyennes :
 - Blé – augmentation de 7,3 % à 4,25 \$ la tonne.
 - Blé dur – augmentation de 25,5 % à 4,68 \$ la tonne.
 - Les économies de transport de la CCB ont augmenté de 16,3 % à 3,14 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
 - Réductions largement attribuables aux réductions de prix :
 - Canola – diminution de 5,7 % à 344,60 \$ la tonne.
 - Pois jaune – diminution de 35,1 % à 157,02 \$ la tonne.
- Les prix moyens pour les produits hors CCB ont diminué à la suite d'approvisionnements accrus.
 - Canola – diminution de 6,6 % à 387,11 \$ la tonne.
 - Pois jaune – diminution de 30,9 % à 224,77 \$ la tonne.
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest canadien pour les produits hors CCB:
 - Réductions largement dues à un écart de prix en régression.
 - Canola – diminution de 13,2 % à 42,51 \$ la tonne.
 - Pois jaune – diminution de 18,6 % à 67,75 \$ la tonne.

Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé de 5,0 % pour s'établir à 492.
 - Baisse à la fois pour les chemins de fer de classe 1 et d'intérêt local.
 - Recul marginalement moindre de 4,3 % pour les chemins de fer d'intérêt local.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont augmenté de 192,9 %, à 9 399.
 - Plus forts volumes des wagons des producteurs consignés dans le cadre du PSG.
 - La hausse découle principalement la poussée des volumes de grains et de l'expansion des installations exemptées de permis.

Série de mesures 5 – Incidences sur les producteurs

| Tableau | Description | Notes | REF. | CAMPAGNE AGRICOLE (1) | | | |
|---|--|-------|-----------|-----------------------|-----------|---------|---|
| | | | 1999-2000 | 2002-2003 | 2003-2004 | VAR. % | |
| Seuil d'exportation [sous-série 5A] | | | | | | | |
| Est du Manitoba | | | | | | | |
| 5A-1A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 54,20 \$ | 54,26 \$ | 53,17 \$ | -2,0 % | ▼ |
| 5A-1B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 60,29 \$ | 66,34 \$ | 58,19 \$ | -12,3 % | ▼ |
| 5A-1C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 61,58 \$ | 58,40 \$ | 50,45 \$ | -13,6 % | ▼ |
| 5A-1D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,93 \$ | 82,71 \$ | 67,04 \$ | -18,9 % | ▼ |
| Ouest du Manitoba | | | | | | | |
| 5A-2A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 57,80 \$ | 59,68 \$ | 56,06 \$ | -6,1 % | ▼ |
| 5A-2B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 65,37 \$ | 69,53 \$ | 58,87 \$ | -15,3 % | ▼ |
| 5A-2C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 58,67 \$ | 58,66 \$ | 51,64 \$ | -12,0 % | ▼ |
| 5A-2D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,93 \$ | 82,71 \$ | 67,04 \$ | -18,9 % | ▼ |
| Nord-Est de la Saskatchewan | | | | | | | |
| 5A-3A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 58,10 \$ | 57,49 \$ | 56,16 \$ | -2,3 % | ▼ |
| 5A-3B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 68,31 \$ | 75,29 \$ | 66,34 \$ | -11,9 % | ▼ |
| 5A-3C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 54,38 \$ | 52,99 \$ | 48,83 \$ | -7,9 % | ▼ |
| 5A-3D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,93 \$ | 83,33 \$ | 67,84 \$ | -18,6 % | ▼ |
| Nord-Ouest de la Saskatchewan | | | | | | | |
| 5A-4A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 56,42 \$ | 56,76 \$ | 57,11 \$ | 0,6 % | – |
| 5A-4B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 70,53 \$ | 75,15 \$ | 67,58 \$ | -10,1 % | ▼ |
| 5A-4C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 50,88 \$ | 49,72 \$ | 47,38 \$ | -4,7 % | ▼ |
| 5A-4D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,84 \$ | 82,87 \$ | 67,57 \$ | -18,5 % | ▼ |
| Sud-Est de la Saskatchewan | | | | | | | |
| 5A-5A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 59,40 \$ | 61,17 \$ | 60,32 \$ | -1,4 % | ▼ |
| 5A-5B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 65,22 \$ | 71,14 \$ | 63,43 \$ | -10,8 % | ▼ |
| 5A-5C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 57,47 \$ | 52,82 \$ | 48,15 \$ | -8,8 % | ▼ |
| 5A-5D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,72 \$ | 83,31 \$ | 67,83 \$ | -18,6 % | ▼ |
| Sud-Ouest de la Saskatchewan | | | | | | | |
| 5A-6A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 57,22 \$ | 57,02 \$ | 56,78 \$ | -0,4 % | ▼ |
| 5A-6B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 68,12 \$ | 74,52 \$ | 65,71 \$ | -11,8 % | ▼ |
| 5A-6C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 55,75 \$ | 50,67 \$ | 46,34 \$ | -8,5 % | ▼ |
| 5A-6D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,66 \$ | 83,17 \$ | 67,80 \$ | -18,5 % | ▼ |
| Nord de l'Alberta | | | | | | | |
| 5A-7A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 53,20 \$ | 51,83 \$ | 51,50 \$ | -0,6 % | – |
| 5A-7B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 71,67 \$ | 76,50 \$ | 70,08 \$ | -8,4 % | ▼ |
| 5A-7C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 50,39 \$ | 40,88 \$ | 38,55 \$ | -5,7 % | ▼ |
| 5A-7D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,29 \$ | 82,71 \$ | 67,86 \$ | -18,0 % | ▼ |
| Sud de l'Alberta | | | | | | | |
| 5A-8A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 48,81 \$ | 47,26 \$ | 47,47 \$ | 0,4 % | – |
| 5A-8B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 66,06 \$ | 70,12 \$ | 60,64 \$ | -13,5 % | ▼ |
| 5A-8C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 48,07 \$ | 41,12 \$ | 36,68 \$ | -10,8 % | ▼ |
| 5A-8D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,93 \$ | 82,71 \$ | 67,85 \$ | -18,0 % | ▼ |
| Peace River | | | | | | | |
| 5A-9A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 53,57 \$ | 56,31 \$ | 54,20 \$ | -3,7 % | ▼ |
| 5A-9B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 71,00 \$ | 77,02 \$ | 70,37 \$ | -8,6 % | ▼ |
| 5A-9C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 52,14 \$ | 42,87 \$ | 41,61 \$ | -2,9 % | ▼ |
| 5A-9D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,93 \$ | 82,63 \$ | 67,55 \$ | -18,3 % | ▼ |
| Ouest du Canada | | | | | | | |
| 5A-10A | Blé 1RPOC (\$ par tonne) | (2) | 54,58 \$ | 56,65 \$ | 54,87 \$ | -3,1 % | ▼ |
| 5A-10B | Blé dur 1DAOOC (\$ par tonne) | (2) | 67,63 \$ | 73,05 \$ | 64,72 \$ | -11,4 % | ▼ |
| 5A-10C | 1 Canola du Canada (\$ par tonne) | (2) | 52,51 \$ | 48,97 \$ | 42,51 \$ | -13,2 % | ▼ |
| 5A-10D | Pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ par tonne) | (2) | 54,76 \$ | 83,19 \$ | 67,75 \$ | -18,6 % | ▼ |
| Chargement par les producteurs [sous-série 5B] | | | | | | | |
| 5B-1 | Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classe 1 | | 415 | 380 | 360 | -5,3 % | ▼ |
| 5B-1 | Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Transporteurs de classes 2 et 3 | | 120 | 138 | 132 | -4,3 % | ▼ |
| 5B-1 | Installations de chargement par les producteurs (nombre) – Tous les transporteurs | | 535 | 518 | 492 | -5,0 % | ▼ |
| 5B-2 | Expéditions par les wagons de producteurs (nombre) – Wagons-trémies couverts | | 3 441 | 3 209 | 9 399 | 192,9 % | ▲ |

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles de 1999-2000 à 2003-2004 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

(2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : transport ferroviaire (rajusté pour la FAF et le RTFFPC), camionnage, ensilage, enlèvement des impuretés, pesée et inspection, coûts de la CCB, primes de 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 principaux objectifs que le gouvernement du Canada a fixés pour le PSG était d'estimer le coût logistique global du transport du grain des Prairies vers le marché que l'on appelle couramment « seuil d'exportation », et le « revenu net » qui en découle pour les producteurs.¹³¹ Par définition, autant le calcul du seuil d'exportation que celui du revenu net 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 s'appliquer.

Compte tenu des centaines de postes de livraison des grains disséminés dans les Prairies et des quatre grands ports d'exportation, le nombre de paires origine-destination qui peuvent servir à transporter le grain de l'Ouest du Canada dépasse facilement le millier.¹³² De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des compagnies céréalières 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.¹³³ 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 :¹³⁴

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

- 30 postes avec au moins un silo de forte capacité;
- 27 postes avec au moins un silo classique;
- 19 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires;
- 10 postes directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

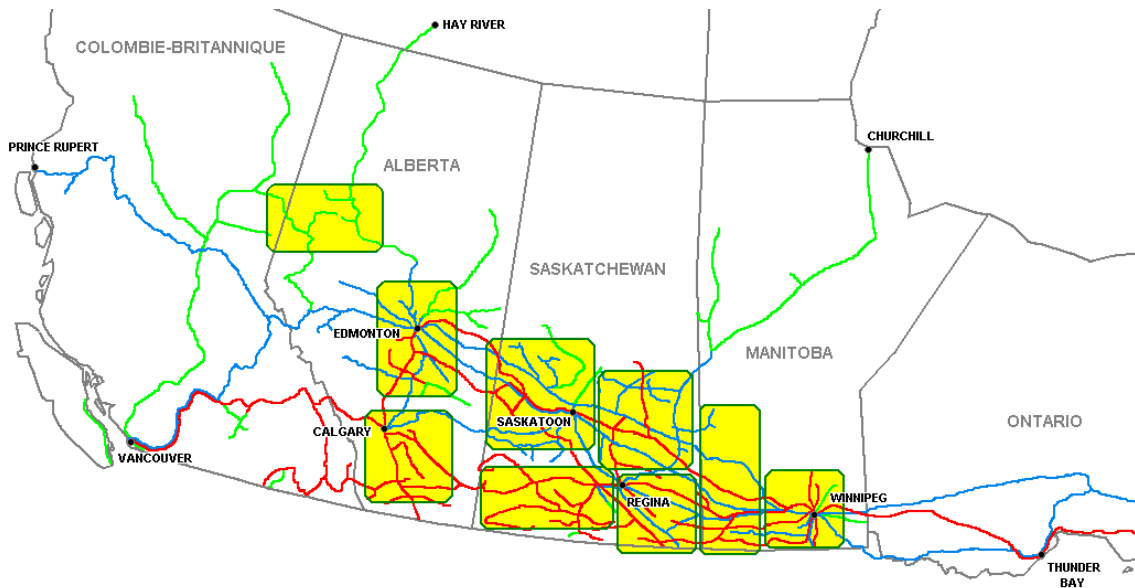
¹³¹ Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir défalqué les coûts logistiques du prix de vente des grains.

¹³² Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo terminus agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

¹³³ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 RPOC; 1 DAOC; 1 canola du Canada; et pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

¹³⁴ 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.

Figure 77 : 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 2002.¹³⁵

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

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

¹³⁵ 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 Revenu net des producteurs Measures* », mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

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

| ÉLÉMENT | PRODUITS DE LA CCB | PRODUITS HORS CCB |
|--|---|---|
| Prix du grain | <p>Les prix du 1RPOC (blé roux de printemps de l'Ouest canadien) et du 1DAO (blé dur ambré de l'Ouest canadien) 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 du Canada 1 est le prix au comptant moyen pondéré de Vancouver.¹ Les facteurs de pondération utilisés pour correspondre aux exportations mensuelles sont consignés par la Commission canadienne des grains (CCG).²</p> <p>Le prix des pois jaunes canadiens est fondé sur le prix de clôture hebdomadaire moyen du courtier, voie ferrée de Vancouver, indiqué par Stat Publishing pour les mois d'octobre et de novembre.³</p> |
| Transport ferroviaire applicable pondéré | <p>Pour chaque poste dans une zone géographique donnée, le producteur paie le montant le moins élevé du tarif marchandises par wagon simple à Vancouver⁴, ou du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF).⁵ 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> | |
| Rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill | <p>Le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill a été offert au cours de la campagne agricole 2000-2001 comme mécanisme visant à répercuter sur les agriculteurs de l'aire de collecte de Churchill le rabais du fret correspondant au marché.</p> | |
| Coûts de camionnage | <p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée.⁶</p> | <p>Les coûts de camionnage sont fondés sur les taux de camionnage commerciaux de courte distance pour une distance moyenne de 40 milles conformément au tableau 3A-1.</p> <p>Le Surveillant sait que les coûts de camionnage des producteurs varient considérablement en fonction du type d'équipement utilisé, du recours aux services fournis par le propriétaire par rapport aux services fournis par le transporteur, et de la distance en cause. Nous ne disposons pas actuellement de renseignements détaillés liés à la structure de ces coûts et une valeur estimative doit donc être utilisée.</p> |
| Coûts des silos de collecte | <p>Les détenteurs de permis de silo terminus sont tenus d'afficher les taux de silo terminus auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1^{er} août de chaque campagne agricole.</p> | |
| Coûts de nettoyage des impuretés | <p>Les détenteurs de permis de silo terminus sont tenus d'afficher les taux de silo terminus auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1^{er} août de chaque campagne agricole.</p> | |
| Coûts de pesée et d'inspection de la GCC | <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 terminus. D'autres déduisent ce montant directement de leurs bons au comptant.</p> <p>La déduction moyenne par 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 terminus, et une distorsion possible du seuil d'exportation.</p> | |
| Coûts de la CCG | <p>Les coûts (bruts) de la CCG représentent les coûts d'exploitation par tonne de chaque compte de mise en commun figurant dans le rapport annuel de la CCG, plus la valeur ventilée de ses économies globales de transport.⁷</p> | |

| ÉLÉMENT | PRODUITS DE LA CCB | PRODUITS HORS CCB |
|---|--|--|
| Écart de prix | | <p>Pour le canola du Canada 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 par 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> |
| Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola | | <p>Toutes les livraisons de canola sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ par tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour les associations de cultivateurs de légumineuses à la livraison des pois jaunes.⁸</p> |
| Primes de camionnage | <p>Les compagnies céréalières indiquent les primes de camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage.⁹ Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne par 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 compagnies 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 de camionnage, sont donc prises en compte dans le seuil d'exportation du PSG et sont présentées comme un avantage pour le producteur. Lorsque ces primes sont pondérées en fonction du tonnage applicable et prises en compte au niveau régional, on arrive à des sommes relativement peu élevées étant donné le nombre limité de compagnies qui utilisent ce mécanisme.</p> |
| Économies de transport de la CCB | <p>Les économies de transport de la CCB constituent un montant réparti par 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 terminus et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.</p> | |
| Autres déductions | <p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p> | <p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p> |
| <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 1995-1996 pour prendre en compte un changement relatif à la mise en commun pour l'Est, depuis Thunder Bay jusqu'au Bas-Saint-Laurent, et l'avantage relatif à l'emplacement des expéditions coordonnées depuis les postes de livraison près de Churchill et les marchés aux États-Unis. Les FAF sont établis avant le début de chaque campagne agricole pour dénoter les changements touchant les possibilités de ventes, les tendances des cultures et les tarifs marchandises de la Voie maritime.</p> <p>6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « <i>Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Revenu net des producteurs Methodology</i> », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net). La question des coûts de camionnage est analysée plus en détail à la section 5.5.</p> <p>7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport.</p> <p>8) – Les prélèvements sont remboursables pour les producteurs du Manitoba et de l'Alberta. Le prélèvement pour la Saskatchewan a augmenté de 0,75 % le 1^{er} août 2002 et à 1,00 % le 1^{er} août 2003.</p> <p>9) – Diverses expressions sont utilisées par les compagnies céréalières pour décrire les primes offertes aux producteurs pour attirer les livraisons vers leurs installations, c'est-à-dire primes de 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)

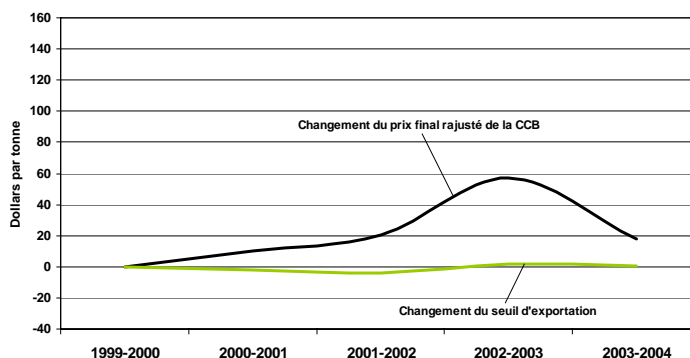
5.21 Blé 1RPOC

Comme le mentionne le Surveillant dans son rapport annuel pour la campagne 2002-2003, le revenu net des producteurs pour la livraison du blé 1RPOC a augmenté régulièrement, dans le cadre du PSG. À partir d'une moyenne de 143,25 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, le revenu net des producteurs a grimpé de 38,6 % à 198,57 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003. Une bonne partie de cette amélioration de 55,32 \$ découle d'une augmentation de 19,0 % du prix du blé 1RPOC lui-même. Par comparaison, le seuil d'exportation a augmenté de seulement 3,8 % au cours de la même période et a réduit la reprise des prix aux producteurs de seulement 3,6 %.

La campagne 2003-2004 a été témoin du premier revirement à se produire au cours de l'intervalle de quatre ans étudié. Pour la campagne 2003-2004, le revenu net des producteurs pour le blé 1RPOC a en effet baissé de 37,65 \$ (ou 19,0 %) à 160,92 \$ la tonne. Comme c'était le cas lorsque le prix du blé 1RPOC montait, la récente baisse des prix a été la principale cause de cette détérioration. Une réduction modeste de 1,78 \$ la tonne (ou 3,1 %) du seuil d'exportation, qui est passé de 56,65 \$ à 54,87 \$ la tonne, a aidé à amoindrir la baisse.

Malgré tout, au cours des cinq dernières campagnes, le revenu net visible des producteurs a augmenté de 17,67 \$ la tonne (ou 12,3 %). Encore une fois, il convient de souligner que cette amélioration provenait principalement d'une augmentation nette du prix du blé 1RPOC de 17,96 \$ la tonne. Par comparaison, le seuil d'exportation a changé relativement peu avec une faible augmentation de 0,29 \$ la tonne (ou 0,1 %) depuis le début du PSG, ce qui s'explique largement par le fait que les primes au camionnage et les économies de la CCB plus élevées compensent effectivement l'augmentation d'une variété de coûts directs. Ces changements sont résumés ci-dessous.

Figure 78 : Changement dans les composantes du revenu net – 1RPOC



Changements ayant contribué au revenu net des producteurs — Blé 1RPOC (dollars par tonne)

| | 1999-2000 | 2000-01 | 2001-02 | 2002-2003 | 2003-04 | 2003-2004 / 1999-2000 | | |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|---------|---|
| | | | | | | VAR \$ | VAR % | |
| Prix final de la CCB | 192,43 \$ | 202,58 \$ | 217,02 \$ | 250,20 \$ | 211,14 \$ | 18,71 \$ | 9,7 % | ▲ |
| Plus : Coûts (nets) de la CCB | 5,40 \$ | 5,14 \$ | 1,14 \$ | 5,02 \$ | 4,65 \$ | -0,75 \$ | -13,9 % | ▼ |
| Prix final de la CCB rajusté | 197,83 \$ | 207,72 \$ | 218,16 \$ | 255,22 \$ | 215,79 \$ | 17,96 \$ | 9,1 % | ▲ |
| Coûts directs | 56,90 \$ | 55,91 \$ | 56,48 \$ | 63,31 \$ | 62,26 \$ | 5,36 \$ | 9,4 % | ▲ |
| Moins : Primes au camionnage | -2,32 \$ | -3,01 \$ | -3,62 \$ | -3,96 \$ | -4,25 \$ | -1,93 \$ | 83,2 % | ▲ |
| Économies de la CCB | 0,00 \$ | -0,61 \$ | -2,47 \$ | -2,70 \$ | -3,14 \$ | -3,14 \$ | n.d. | ▲ |
| Seuil d'exportation | 54,58 \$ | 52,29 \$ | 50,39 \$ | 56,65 \$ | 54,87 \$ | 0,29 \$ | 0,1 % | ▲ |
| Revenu net des producteurs | 143,25 \$ | 155,43 \$ | 167,77 \$ | 198,57 \$ | 160,92 \$ | 17,67 \$ | 12,3 % | ▲ |

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. Jusqu'à récemment, les prix pratiqués dans le cadre du PSG avaient augmenté régulièrement à partir d'une valeur initiale de 192,43 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000. La diminution des stocks mondiaux de blé et la perspective d'approvisionnements plus limités ont été les deux principaux facteurs de ce qui avait été la première véritable augmentation des prix depuis la campagne 1995-1996. La sécheresse qui a sévi tant au Canada que dans d'autres pays producteurs a par la suite aidé à pousser les prix jusqu'à un sommet de 250,20 \$ au cours de la campagne 2002-2003, le deuxième plus élevé jamais enregistré.

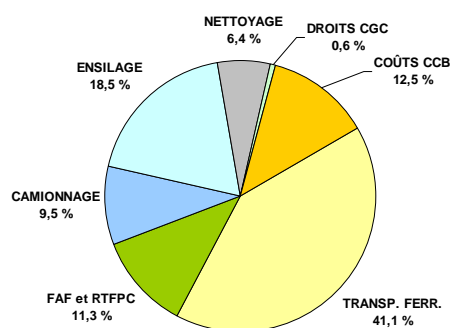
Pour la campagne 2003-2004, le prix final réalisé pour le blé 1RPOC (13,5 % de protéines) était de 211,14 \$ la tonne. Ce prix correspond à une réduction de 15,6 % du prix sommet de 250,20 \$ enregistré un an auparavant. Une bonne partie de l'érosion des prix au cours de la campagne 2003-2004 a été causée 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 renforcement du dollar canadien. Si un assouplissement de la valeur du dollar canadien a permis un certain soutien des prix au cours de la dernière moitié de la campagne, il n'a pas suffi à contrer l'effet des facteurs plus larges.

Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation s'est révélé très stable au cours du PSG, et ne s'est jamais éloigné de façon importante de sa moyenne de cinq ans de 53,76 \$ la tonne. En fait, le seuil d'exportation pour le blé 1RPOC, qui s'élevait à 54,87 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004, se situait à seulement 0,1 % au-dessus du prix de 54,58 \$ la tonne enregistré au début du PSG.

Le seuil d'exportation comporte deux composantes structurelles. La première est constituée des coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché. Ces coûts incluent le transport ferroviaire, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage, la pesée et l'inspection par le CGC, ainsi que les coûts de fonctionnement applicables de la CCB. Le second volet inclut la totalité des avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces dépenses, typiquement, les primes au camionnage et les économies de transport de la CCB.¹³⁶

Figure 79 : Seuil d'exportation du blé – coûts directs



Au cours des cinq dernières campagnes agricoles, le volet coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 9,4 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, à 62,26 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004. L'élément de coût le plus considérable est le transport ferroviaire applicable, qui inclut non seulement les frais par wagon pour une expédition par chemin de fer, mais le facteur d'ajustement du fret (FAF) de la CCB. Au cours de la campagne 1999-2000, le transport ferroviaire applicable pondéré moyen pour le blé 1RPOC dans l'Ouest canadien s'était élevé à 31,87 \$ la tonne et avait représenté 56,0 % des coûts directs. Même si la moyenne par tonne avait grimpé à 33,32 \$ la tonne à la fin de la campagne 2003-2004, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décru légèrement à 53,5 %.

¹³⁶ 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 terminus, 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 1RPOC incluait les suivants.

- Coûts de camionnage : Il semble que les coûts pour un trajet de 40 milles se soient maintenus à un tarif de 5,94 \$ pendant la campagne 2003-2004. Ce tarif suit la baisse enregistrée en 2002-2003, laquelle était le résultat d'une annulation des suppléments carburant qui avaient été appliqués pendant la majeure partie des campagnes 2000-2001 et 2001-2002. Et malgré que ceci signifie que le coût du camionnage demeure à la valeur enregistrée au cours de la première année du PSG, sa contribution aux coûts directs totaux est passée de 10,4 % à 9,5 %.
- Coûts d'ensilage : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,75 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et correspondaient à 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé 1RPOC. Des droits accrus ont augmenté le coût moyen de l'ensilage de 18,3 % à 11,53 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004, et poussé sa part des coûts directs totaux à 18,5 %. Les tarifs affichés sont les tarifs maximaux que les compagnies céréalières peuvent imposer aux producteurs pour les services à leurs installations. Si les compagnies 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 au terminal s'est élevé en moyenne à 3,56 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et à 6,3 % des coûts directs totaux. Si ces coûts ont augmenté de 12,6 % à une moyenne de 4,01 \$ la tonne pour la campagne 2003-2004, leur contribution aux coûts directs totaux est essentiellement demeurée inchangée à 6,4 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés ici représentent le maximum que les compagnies céréalières peuvent facturer. Les données sur les bons au comptant indiquent que ces tarifs sont typiquement la norme.
- Droits de pesée et d'inspection du CGC : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des cinq dernières campagnes. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,6 % des coûts directs totaux.¹³⁷
- Coûts bruts de la CCB : Ces coûts reflètent effectivement les coûts de fonctionnement par tonne de la CCB et sont en dernière analyse défrayés par les producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB. Les coûts bruts de la CCB ont atteint en moyenne 5,40 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 et ont représenté 9,5 % des coûts directs totaux pour le blé 1RPOC. Au moment de la campagne 2003-2004, toutefois, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 7,79 \$ la tonne, et représentaient un peu plus de 12,5 % des coûts directs totaux.

Comme nous l'avons déjà mentionné, ces coûts directs sont compensés par les avantages financiers consentis aux producteurs par l'entremise de primes au camionnage et des économies de transport de la CCB.¹³⁸ Les primes au camionnage versées par les compagnies céréalières pour les livraisons de blé 1RPOC dans les neuf régions d'échantillonnage du PSG ont augmenté de 83,2 % entre les campagnes 1999-2000 et 2003-2004, pour passer à 4,25 \$ la tonne à partir d'une moyenne de 2,32 \$. Proportionnellement, ces primes compensent une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 4,1 % au cours de la campagne 1999-2000; 5,4 % au cours de la campagne 2000-2001; 6,3 % au cours des campagnes 2001-2002 et 2002-2003; et 6,8 % au cours de la campagne 2003-2004.

L'utilisation de ces primes par les compagnies céréalières pour attirer le grain dans leurs installations n'est ni nouvelle ni le résultat de réformes récentes du SMTG. Leur usage est assurément une pratique de longue

¹³⁷ Les coûts de pesée et d'inspection du CGC indiqués ici ont été rajustés pour éviter les dédoublements avec la portion de tels coûts évaluée par les compagnies céréalières par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

¹³⁸ Un certain nombre d'autres méthodes sont utilisées par les compagnies céréalières pour attirer le grain à leurs installations plutôt qu'à celles de leurs concurrents – les compagnies 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 compagnies céréalières. Le volet avantages aux producteurs du seuil d'exportation ne tente pas de quantifier ces avantages. De l'aveu même des compagnies céréalières, un suivi précis de ces avantages à la grandeur du système ne serait pas faisable. Les données liés à ces méthodes d'attrait du grain comporteraient un degré élevé de subjectivité et ne sont donc pas incluses dans les calculs.

date. Les données dont nous disposons suggèrent qu'une augmentation de la concurrence entre les compagnies céréalères n'a cessé de pousser ces primes à la hausse.

Les économies de transport enregistrées par la CCB découlent directement de la mise en oeuvre de son programme d'appels d'offres au cours de la campagne 2000-2001. Au cours de cette dernière campagne, ces économies ont atteint 0,61 \$ la tonne et ont compensé les coûts directs liés au blé 1RPOC dans une mesure de seulement 1,1 %. Au moment de la campagne 2002-2003, toutefois, ces économies avaient plus que quadruplé – à 2,70 \$ la tonne – et correspondaient à 4,3 % des coûts directs totaux. Les données pour la campagne 2003-2004 montrent que ces économies ont augmenté de 16,3 % à 3,14 \$ la tonne, et ont compensé 5,0 % des coûts directs totaux.

Lorsqu'elle est combinée aux primes au camionnage mentionnées précédemment, la valeur de compensation de ces avantages aux producteurs a augmenté régulièrement : de 2,32 \$ la tonne avec une valeur de compensation de 4,1 % au cours de la campagne 1999-2000, à 7,39 \$ la tonne avec une valeur de compensation de 11,9 % au cours de la campagne 2003-2004.

5.22 Blé dur 1DAO

Comme pour le blé 1RPOC, le revenu net que les producteurs tirent de la livraison du blé dur 1DAO a augmenté de façon continue au cours des quatre premières années du PSG. À partir d'une moyenne de 160,48 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, le revenu net des producteurs avait augmenté de 36,4 % à 218,96 \$ la tonne à la fin de la campagne 2002-2003. La majeure partie de cette amélioration de 58,48 \$ la tonne découle également d'une augmentation de 18,0 % du prix du blé dur 1DAO. De la même manière, une augmentation de 8,0 % du seuil d'exportation au cours de cette période a effectivement réduit la reprise des prix aux producteurs de 8,5 %.

Pour la campagne 2003-2004, le revenu net des producteurs pour le blé dur 1DAO a baissé de 37,16 \$ la tonne (ou 17,0 %) à 181,80 \$ la tonne. Comme cela a été le cas lorsque le prix du blé dur augmentait, cette réduction du rendement financier aux producteurs est le résultat des récentes baisses de prix. N'eût été de la réduction de 8,33 \$ la tonne (ou 11,4 %) du seuil d'exportation au cours de la même période, l'érosion aurait été encore plus accentuée.

Malgré tout, au cours des cinq dernières campagnes, le revenu net visible des producteurs a augmenté de 21,32 \$ la tonne (ou 13,3 %). Encore une fois, on doit rappeler que cette amélioration découle principalement d'une augmentation nette de 18,41 \$ la tonne du prix du blé dur 1DAO. Les 2,91 \$ restants proviennent d'une réduction de 4,3 % du seuil d'exportation. Ces changements sont résumés ci-dessous.

Figure 80 : Seuil d'exportation du blé – Avantages aux producteurs (en dollars par tonne)

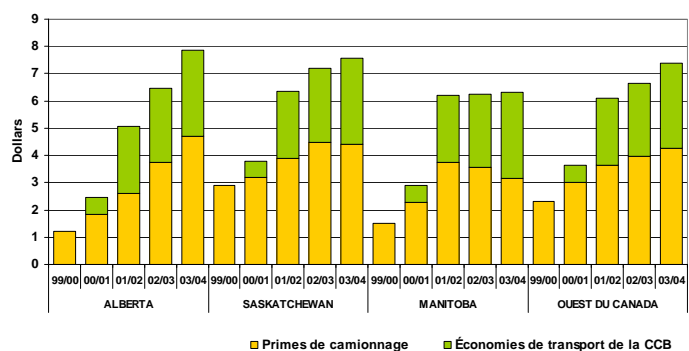
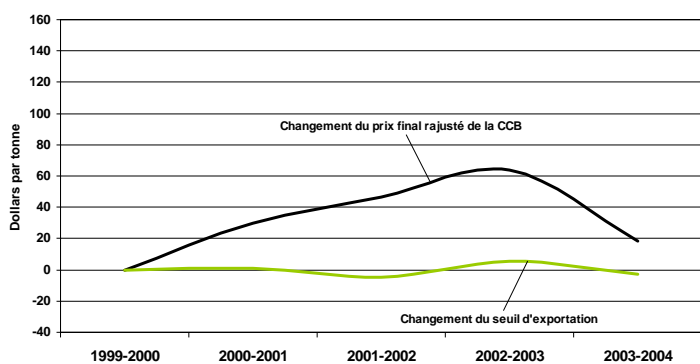


Figure 81 : Changement dans les composants du revenu net des producteurs – 1DAO



Changements ayant contribué au revenu net des producteurs – Blé dur 1DAO (dollars par tonne)

| | 1999-2000 | 2000-2001 | 2001-2002 | 2002-2003 | 2003-2004 | 2003-2004 / 1999-2000 | | |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|---------|---|
| | | | | | | VAR \$ | VAR % | |
| Prix final de la CCB | 206,79 \$ | 234,17 \$ | 257,12 \$ | 266,88 \$ | 229,20 \$ | 22,41 \$ | 10,8 % | ▲ |
| Plus : Coûts (nets) de la CCB | 21,32 \$ | 23,97 \$ | 17,35 \$ | 25,13 \$ | 17,32 \$ | -4,00 \$ | -18,8 % | ▼ |
| Prix final de la CCB rajusté | 228,11 \$ | 258,14 \$ | 274,47 \$ | 292,01 \$ | 246,52 \$ | 18,41 \$ | 8,1 % | ▲ |
| Coûts directs | 70,77 \$ | 72,88 \$ | 69,65 \$ | 79,48 \$ | 72,54 \$ | 1,77 \$ | 2,5 % | ▲ |
| Moins : Primes au camionnage | -3,14 \$ | -3,56 \$ | -4,13 \$ | -3,73 \$ | -4,68 \$ | -1,54 \$ | 49,0 % | ▲ |
| Économies de la CCB | 0,00 \$ | -0,61 \$ | -2,47 \$ | -2,70 \$ | -3,14 \$ | -3,14 \$ | n.d. | ▲ |
| Seuil d'exportation | 67,63 \$ | 68,71 \$ | 63,05 \$ | 73,05 \$ | 64,72 \$ | -2,91 \$ | -4,3 % | ▼ |
| Revenu net des producteurs | 160,48 \$ | 189,43 \$ | 211,42 \$ | 218,96 \$ | 181,8 \$ | 21,32 \$ | 13,3 % | ▲ |

Prix final réalisé

Comme pour le blé 1RPOC, l'augmentation des prix du grain est le facteur qui a le plus contribué à l'amélioration du revenu net visible des producteurs de blé dur 1DAO au cours des quatre premières années du PSG. Jusqu'à la dernière campagne, le prix final réalisé du blé dur 1DAO a augmenté de façon continue à partir d'une valeur initiale de 206,79 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000. 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 du prix final réalisé à 266,88 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003.

Pour la campagne 2003-2004, cependant, le prix final réalisé pour le blé dur 1DAO (13,5 % en protéines) 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 de blé dur.

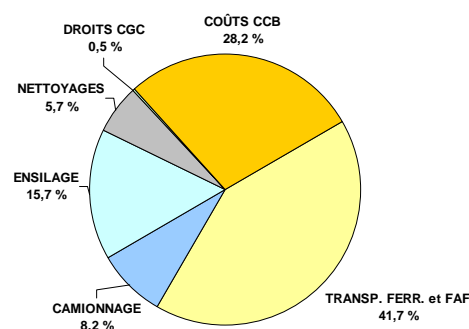
Seuil d'exportation

Comme dans le cas du blé 1RPOC, le seuil d'exportation pour le blé dur 1DAO s'est également révélé relativement stable. Malgré un degré plus élevé de variation, le seuil d'exportation a fluctué autour d'une moyenne de cinq ans à 67,43 \$ la tonne. En fait, le seuil d'exportation de la campagne 2003-2004, à 64,72 \$ la tonne, s'est situé à 4,0 % sous la moyenne, et à 4,3 % sous les 67,63 \$ la tonne enregistrés pour la première année du PSG.

Comme pour le blé 1RPOC, le seuil d'exportation du blé dur 1DAO 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. Les changements à la composition de ces deux composantes ont contribué à produire la réduction globale du seuil d'exportation.

Après être passés d'une moyenne de 70,77 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000 à 79,48 \$ la tonne au cours de la campagne 2002-2003, les coûts directs liés au blé dur 1DAO ont diminué de 8,7 % en 2003-2004, à 72,54 \$ la tonne. Comme pour le blé 1RPOC, l'élément de coût le plus considérable est le transport,

Figure 82 : Seuil d'exportation du blé dur – Coûts directs



même si le FAF joue un moins grand rôle.¹³⁹ Pour la campagne 2003-2004, les coûts pondérés moyens pour le transport du blé dur 1DAOC se sont élevés à 30,23 \$ la tonne, et ont représenté 41,7 % des coûts directs totaux. Une diminution du FAF a aidé à contenir ces coûts, dont la contribution aux coûts directs totaux est tombée légèrement sous les 42,5 % que le transport représentait au cours de la première année du PSG.

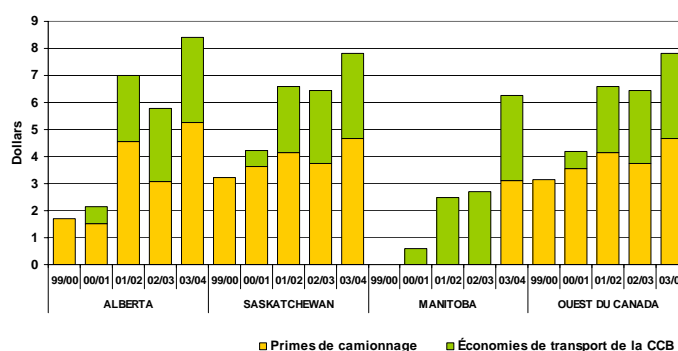
Les coûts bruts de la CCB ont également diminué au cours des cinq dernières campagnes : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 20,46 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004. En dépit des variations annuelles, la part de cet élément de coût dans les coûts directs totaux est passée de 30,1 % à 28,2 %.

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

- Coûts de camionnage : Les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles se sont maintenus à 5,94 \$ au cours de la campagne 2003-2004. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont égaux aux coûts de camionnage commercial pour la campagne 1999-2000. Proportionnellement, ils représentaient une part légèrement inférieure des coûts directs totaux – 8,2 % au cours de la campagne 2003-2004 par rapport à 8,4 % cinq ans auparavant.
- Coûts d'ensilage : Ces coûts se sont élevés à une moyenne de 9,44 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, et ont inclus 13,3 % des coûts directs totaux. Des augmentations des tarifs ont poussé le coût d'ensilage à la hausse à 20,9 %, pour une moyenne de 11,41 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004. 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 15,7 % 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 1999-2000, et a constitué 5,1 % des coûts directs totaux. Ces coûts ont augmenté de 13,8 % à une moyenne de 4,12 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004, et la contribution des coûts de nettoyage aux coûts directs totaux a augmenté à 5,7 %.
- Droits de pesée et d'inspection du CGC : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des cinq dernières campagnes. Proportionnellement, ils constituent seulement 0,5 % des coûts directs totaux.

Les primes au camionnage payées par les compagnies cérésières pour les livraisons de blé dur 1DAOC ont augmenté de 49,0 % entre 1999-2000 et 2003-2004, passant d'une moyenne de 3,14 \$ à 4,68 \$ la tonne. Si des variations annuelles ont été enregistrées, elles ont typiquement compensé de 5,0 % les coûts directs totaux. La compensation observée pour la campagne 2003-2004 a cependant atteint un peu plus de 6,5 % des coûts directs totaux. 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

Figure 83 : Seuil d'exportation du blé dur – Avantages aux producteurs



¹³⁹ Pour le 1DAOC, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables – 1,4 % au cours de la campagne 1999-2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur 1DAOC 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 1999-2000 à un crédit de 0,16 \$ au cours de la campagne 2002-2003, 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.

insignifiants.¹⁴⁰

Les économies de transport de la CCB sont également applicables au transport du blé dur 1DAOC. Au cours de la campagne 2000-2001, ces économies ont atteint 0,61 \$ la tonne, et ont aidé à réduire les coûts directs totaux de 0,8 %. À la fin de la campagne 2003-2004, toutefois, ces économies avaient quintuplé – à 3,14 \$ la tonne – et représentaient une compensation des coûts directs totaux de 4,3 %.

Sur une base combinée, ces avantages aux producteurs sont passés d'un total de 3,14 \$ la tonne au cours de la campagne 1999-2000, à 7,82 \$ la tonne au cours de la campagne 2003-2004. En tant que compensation des coûts directs totaux, ils ont plus que doublé – grimant de 4,4 % à 10,8 %.

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

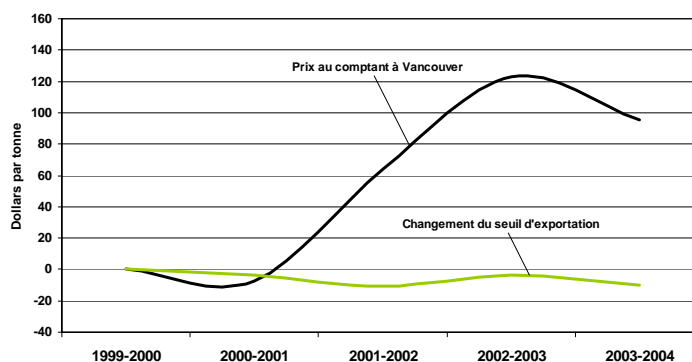
5.31 1 Canola du Canada

Comme c'était le cas des grains de la CCB, le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de 1 Canola du Canada a augmenté régulièrement au cours des quatre premières années du PSG, passant de 239,10 \$ la tonne pour la campagne agricole 1999-2000 à 365,39 \$ la tonne pour la campagne 2002-2003. Ici aussi, c'est au cours de la campagne 2003-2004 qu'on a constaté la première vraie diminution du revenu net des producteurs depuis le début du PSG, bien qu'il se soit agi d'une diminution comparativement modeste de 5,7 %, à 344,60 \$ la tonne.

Malgré tout, le gain quinquennal en matière de revenu net pour les producteurs de 1 Canola du Canada s'est chiffré à 105,50 \$ la tonne (soit une majoration de 44,1 %). En fait, cette augmentation nette s'est avérée la plus importante parmi les quatre produits suivis depuis le début du PSG.

L'amélioration provenait aussi en grande partie de l'augmentation de la valeur marchande du 1 Canola du Canada. En effet, de l'augmentation totale de 105,50 \$ la tonne mentionnée plus haut, un montant d'au moins 95,50 \$ (soit 90,5 %) provenait de l'augmentation du prix au comptant à Vancouver. Les 10 \$ (soit 9,5 %) restant provenaient de la réduction du seuil d'exportation lui-même. On trouvera ci-après le résumé de la nature générale de ces variations.

Figure 84 : Variation des composantes du revenu net – 1 Canola du Canada



¹⁴⁰ La prime au camionnage moyenne de 3,11 \$ la tonne versée aux producteurs du Manitoba au cours de la campagne 2003-2004 provenait des livraisons aux stations du sud-ouest du Manitoba, à l'exception d'une. Il s'agit du seul cas, depuis le début du PSG, où une station d'échantillonnage au Manitoba signalait avoir accepté des livraisons de blé dur.

Facteurs ayant contribué à faire varier le revenu net des producteurs – 1 Canola du Canada (dollars par tonne)

| | 1999-2000 | 2000-2001 | 2001-2002 | 2002-2003 | 2003-2004 | 2003-2004 / 1999-2000 | |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|-----------|
| | | | | | | VAR. (\$) | VAR. (%) |
| Prix au comptant à Vancouver | 291,61 \$ | 284,46 \$ | 355,67 \$ | 414,36 \$ | 387,11 \$ | 95,50 \$ | 32,7 % ▲ |
| Coûts directs | 54,99 \$ | 51,00 \$ | 42,85 \$ | 49,08 \$ | 42,79 \$ | -12,20 \$ | -22,2 % ▼ |
| Moins : primes de camionnage | -2,48 \$ | -1,89 \$ | -0,84 \$ | -0,11 \$ | -0,28 \$ | 2,20 \$ | -88,7 % ▼ |
| Seuil d'exportation | 52,51 \$ | 49,11 \$ | 42,01 \$ | 48,97 \$ | 42,51 \$ | -10,00 \$ | -19,0 % ▼ |
| Revenu net des producteurs | 239,10 \$ | 235,35 \$ | 313,66 \$ | 365,39 \$ | 344,60 \$ | 105,50 \$ | 44,1 % ▲ |

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 1 Canola du Canada. Malgré une modeste diminution pour la campagne agricole 2000-2001, le prix annuel moyen du produit a augmenté de 42,1 % entre les campagnes 1999-2000 et 2002-2003, pour passer de 291,61 \$ la tonne à 414,36 \$ la tonne. Le prix du 1 Canola du Canada 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.

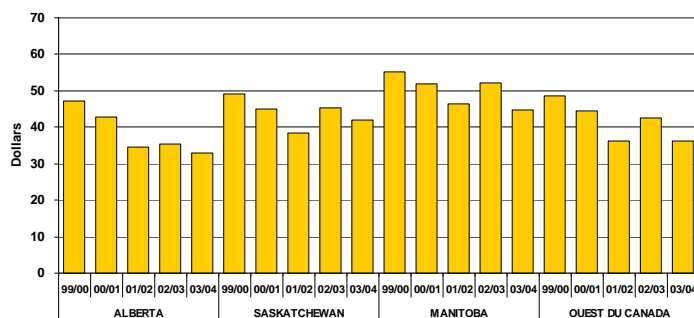
L'augmentation des approvisionnements mondiaux a entraîné une diminution du prix du 1 Canola du Canada durant la campagne agricole 2003-2004, le prix au comptant à Vancouver ayant chuté de 6,6 % pour se situer à 387,11 \$ la tonne. La production canadienne de canola au cours de la campagne agricole en cause, qui est passée de 4,1 millions de tonnes par année qu'elle était, 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 prix au cours de la première moitié de la campagne aient dépassé 438 \$ la tonne, la récolte comparativement meilleure qu'on prévoyait pour la campagne agricole 2004-2005 ainsi que la concurrence accrue dans les marchés d'exportation et la vigueur soutenue du dollar canadien ont aidé à faire baisser les prix durant la seconde moitié de l'année.

Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation relatif au 1 Canola du Canada a diminué de 19 % au cours des cinq dernières années et il a chuté d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999-2000 à une valeur de 42,51 \$ pour la campagne 2003-2004. Sauf au cours de la campagne agricole 2002-2003, durant laquelle le seuil d'exportation a augmenté pour se chiffrer à 48,97 \$ la tonne, la tendance à la baisse s'est avérée assez continue.

Les composantes structurelles de base du seuil d'exportation dans le cas des produits hors CCB sont les mêmes que ceux du seuil d'exportation des grains de la Commission : 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

Figure 85 : 1 Canola du Canada – Écart de prix (dollars par tonne)



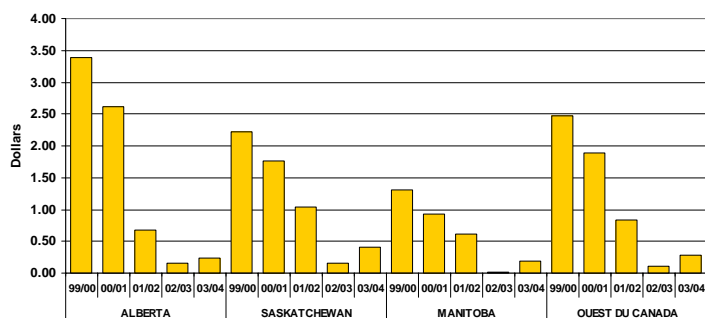
frais de transport, de manutention, de nettoyage, de stockage, de pesage et d'inspection, de même qu'un coût de renonciation ou une prime de risque.

À la différence des tendances observées dans le cas du blé et du blé dur, les coûts directs liés au 1 Canola du Canada ont chuté de 22,2 % entre la campagne agricole 1999-2000 et la campagne 2003-2004, passant d'une valeur moyenne de 54,99 \$ la tonne à 42,79 \$ la tonne.¹⁴¹ La diminution provenait en grande partie d'une réduction de 25,5 % de l'écart de prix.¹⁴² 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. À la fin de la campagne agricole 2003-2004, l'écart de prix était passé d'une valeur moyenne de 48,55 \$ la tonne à une valeur de 36,19 \$ la tonne.¹⁴³

Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola, c'est le coût du camionnage depuis la ferme jusqu'à un silo ou à une entreprise transformatrice. Tel qu'on l'a mentionné précédemment, on estime que ces coûts sont revenus aux niveaux qu'on a connu au cours de la première année du PSG, puisqu'ils se chiffrent à 5,94 \$ la tonne. En raison de la réduction de l'écart de prix, le camionnage représentait 14 % du total des coûts directs relatifs à la campagne agricole 2003-2004, proportion quelque peu plus élevée que celle de 10,8 % qu'ils représentaient cinq ans plus tôt. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,5 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

Les primes de camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de produits hors CCB. Les primes que les compagnies céréalieres ont déclaré avoir payées pour les livraisons de 1 Canola du Canada dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont chuté de 88,7 % entre la campagne agricole 1999-2000 et la campagne 2003-2004, passant d'une valeur moyenne de 2,48 \$ la tonne à seulement 0,28 \$ la tonne. Ces primes ont permis de compenser 4,5 % des coûts directs durant l'année de base, mais elles diminuent assez régulièrement depuis ce temps. Au cours de la campagne agricole 2003-2004, leur effet compensatoire n'a été que de 0,7 %.

Figure 86 : 1 Canola du Canada – Avantages pour les producteurs (dollars par tonne)



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

¹⁴¹ La campagne agricole 2002-2003 a toutefois été la seule exception à cette tendance, les coûts directs étant passés à une valeur moyenne de 49,08 \$ la tonne, soit une augmentation de 14,5 % par rapport à l'année précédente.

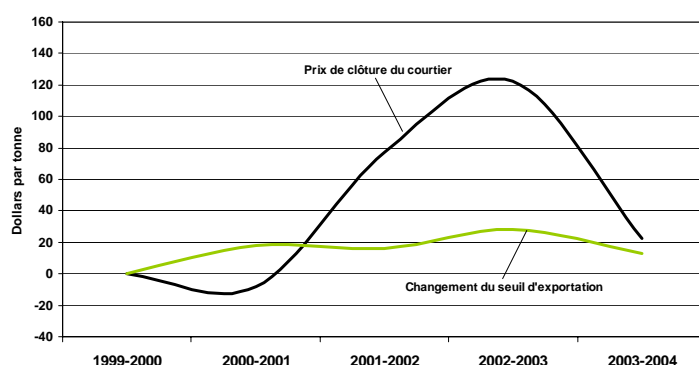
¹⁴² Dans le cas du 1 Canola du Canada, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant à Vancouver et le prix au comptant pertinent dans chacune des neuf zones géographiques d'échantillonnage.

¹⁴³ Au cours de la campagne agricole 2002-2003, l'écart de prix dans le cas du 1 Canola du Canada a en fait cru de 17,6 % pour passer à 42,64 \$ la tonne. Cela signalait que la demande pour le produit avait chuté et que les acheteurs n'étaient plus prêts à céder une aussi grande partie du prix à Vancouver qu'auparavant. L'analyse des inventaires de silos primaires révèle que le niveau hebdomadaire moyen des stocks de canola a augmenté de 57,1 % en passant à 388 000 tonnes, par rapport à 247 000 tonnes un an plus tôt. Vu les stocks importants dont elles disposaient, il était probable que les compagnies céréalieres réduiraient le prix au comptant afin de décourager la poursuite des livraisons par les producteurs.

5.32 Gros pois jaunes

Le revenu net visible des producteurs provenant de la livraison de gros pois jaunes a diminué de 84,93 \$ la tonne (soit de 35,1 %) au cours de la campagne agricole 2003-2004, passant de 241,95 \$ la tonne un an plus tôt à 157,02 \$. Cela a annulé en grande partie les gains réalisés au cours des quatre campagnes agricoles précédentes, au cours desquelles le revenu net des producteurs était passé d'une valeur moyenne de 147,78 \$ la tonne pour la campagne agricole 1999-2000 à 241,95 \$ pour la campagne 2002-2003. Comme dans le cas des autres produits, cette récente diminution du revenu net des producteurs était attribuable en grande partie à une réduction de 30,9 % du prix du produit lui-même.

Figure 87 : Variation des composantes du revenu net – Gros pois jaunes



Malgré tout, au cours des cinq dernières années, le revenu net a affiché une augmentation nette de 9,24 \$ la tonne (soit de 6,3 %). Cela constituait toutefois le gain le plus faible parmi les quatre produits suivis dans le cadre du PSG. De l'augmentation totale de 9,24 \$ la tonne mentionnée, un montant de 22,23 \$ était attribuable à une augmentation nette du prix de clôture du courtier. Quand même, l'augmentation de 12,99 \$ la tonne du seuil d'exportation a effectivement réduit de 58,4 % le gain des producteurs en matière de prix. Les facteurs de variation sont résumés ci-dessous :

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

| | 1999-2000 | 2000-2001 | 2001-2002 | 2002-2003 | 2003-2004 | 2003-2004 / 1999-2000 | | |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|---------|---|
| | | | | | | VAR. \$ | VAR % | |
| Prix de clôture du courtier | 202,54 \$ | 194,60 \$ | 279,85 \$ | 325,14 \$ | 224,77 \$ | 22,23 \$ | 11,0 % | ▲ |
| Coûts directs | 54,94 \$ | 72,95 \$ | 71,61 \$ | 83,33 \$ | 67,86 \$ | 12,92 \$ | 23,5 % | ▲ |
| Moins : primes de camionnage | -0,18 \$ | -0,23 \$ | -0,64 \$ | -0,14 \$ | -0,11 \$ | 0,07 \$ | -38,9 % | ▼ |
| Seuil d'exportation | 54,76 \$ | 72,72 \$ | 70,97 \$ | 83,19 \$ | 67,75 \$ | 12,99 \$ | 23,7 % | ▲ |
| Revenu net des producteurs | 147,78 \$ | 121,88 \$ | 208,88 \$ | 241,95 \$ | 157,02 \$ | 9,24 \$ | 6,3 % | ▲ |

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 au cours de la campagne agricole 2003-2004, 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 cinq dernières années. En outre, bien que le prix des gros pois jaunes soit sensible aux influences plus profondes du marché international, l'action déterminante des approvisionnements canadiens dans le marché lui-même est importante.¹⁴⁴

¹⁴⁴ Avant 2002, le Canada représentait plus de 25 % de la production mondiale de poids secs et 55 % du volume des exportations dans le monde. Voir Le bulletin bimensuel du 28 septembre 2001 d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Après avoir réduit sa production, le Canada a perdu son rôle de leader aux mains de la France en 2002.

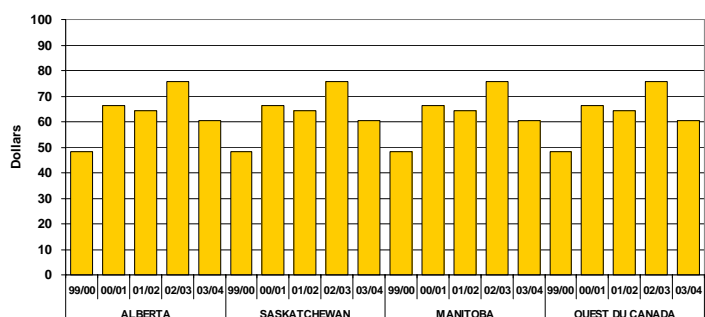
En dépit d'une modeste diminution au cours de la campagne agricole 2000-2001, le prix annuel moyen des pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre les campagnes agricoles 1999-2000 et 2002-2003, passant de 202,54 \$ à 325,14 \$ la tonne. Cela reflétait en grande partie les effets d'une réduction de l'approvisionnement à l'échelle internationale. Dans le cas de la campagne agricole 2003-2004, 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. Il en est résulté une diminution de 30,9 % du prix moyen des pois jaunes, qui est passé à 224,77 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2003-2004. Ce fut la réduction de prix la plus importante au cours d'une seule année parmi les quatre produits suivis dans le cadre du PSG.

Seuil d'exportation

À la différence de ceux relatifs au blé, au blé dur et au canola, le seuil d'exportation des gros pois jaunes a été le seul à afficher une augmentation nette depuis le début du PSG. En fait, il avait effectivement atteint le niveau de 83,19 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2002-2003, soit une augmentation de 51,9 % par rapport à sa valeur de 54,76 \$ la tonne quatre ans plus tôt. Néanmoins, le seuil d'exportation relatif aux gros pois jaunes a chuté en même temps que celui des autres produits au cours de la campagne 2003-2004, pour se situer à 67,75 \$ la tonne, soit une diminution de 18,6 %. Qui plus est, cette diminution s'est avérée la plus importante parmi les quatre produits.

Tel qu'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 de celles déjà présentées. De même, il est impossible d'examiner directement plus de 80 % de ces coûts directs. On calcule au lieu 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.

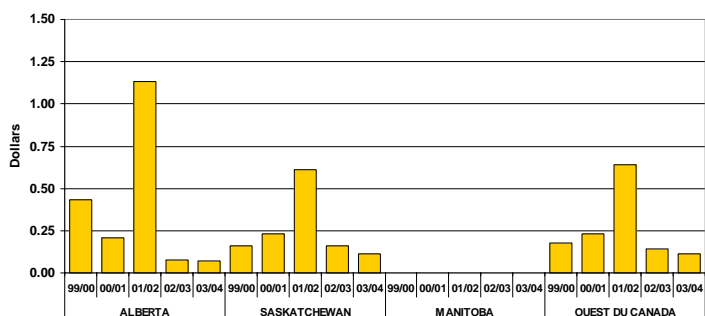
Figure 88 : Gros pois jaunes – Écart de prix (dollars par tonne)



Au cours des quatre premières années du PSG, l'écart de prix a augmenté de 56,6 % ; il a grimpé à 75,52 \$ la tonne, de 48,23 \$ la tonne qu'il était au cours de la campagne agricole 1999-2000. Dans le cas de la campagne 2003-2004, l'écart a chuté de 20,2 % pour se situer à 60,28 \$ la tonne et il représentait alors 89 % du total des coûts directs.

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 se sont chiffrés à environ 5,94 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2003-2004. De manière comparative, cet élément représentait 8,8 % du total des coûts directs au cours de la campagne. Les 2,4 \$ restants provenaient d'un prélèvement effectué par l'association provinciale des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Figure 89 : Gros pois jaunes – Avantages pour les producteurs (dollars par tonne)



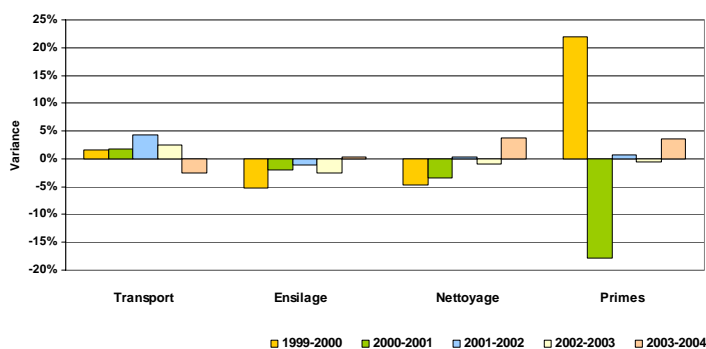
On utilise encore moins souvent les primes de camionnage pour encourager la livraison de pois que dans le cas du canola. En fait, à l'exception de la campagne agricole 2001-2002, la valeur moyenne de ces primes a diminué de façon générale dans le cadre du PSG. Du coût moyen de 0,18 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999-2000, celles-ci se sont chiffrées à seulement 0,11 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2003-2004. Au total, les primes ont permis de compenser moins de 0,2 % des coûts directs.

5.4 Analyse des bons au comptant

Afin de valider l'analyse précédente, un certain nombre de compagnies céréalières 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 compagnies céréalières ont fourni des échantillons plus grands.

La figure 90 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 2003-2004, 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 celle enregistrée durant les deux années précédentes, la variabilité des données relatives aux primes concurrentielles demeure nettement inférieure à celle observée au début du PSG et elle se situe dans des limites acceptables.

Figure 90 : 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. Pour la première fois, les déductions de transport qu'on voit dans l'échantillon de bons au comptant relatif à la campagne agricole 2003-2004 étaient marginalement inférieures à celles 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.¹⁴⁵

Dans le cas de la campagne agricole 2003-2004, les frais d'ensilage mentionnés sur les bons au comptant étaient pratiquement identiques aux moyennes tirées des tarifs applicables. Les frais de nettoyage étaient légèrement plus élevés que les moyennes tirées des tarifs applicables. Les taux tarifaires représentent en réalité le maximum que les compagnies céréalières peuvent demander pour ces services. Bien que les éléments probants laissent entendre que la plupart des frais correspondent aux taux tarifaires, certaines compagnies ont indiqué que leurs déductions étaient inférieures au 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. Au cours de la campagne agricole 1999-2000, les données provenant des bons au comptant ont révélé des primes de camionnage qui étaient – en moyenne – environ 22 % plus élevées que celles déclarées de façon globale par les compagnies céréalières. Au cours de la campagne agricole 2000-2001, les données provenant des bons au comptant ont montré que les primes de camionnage étaient environ

¹⁴⁵ 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 par volume.

18 % plus basses. Les variances observées aussi bien durant la campagne agricole 2001-2002 que durant la campagne 2002-2003 se sont avérées nettement meilleures – ne différant que d'un facteur d'environ un pour cent. Dans le cas de la campagne 2003-2004, la variance s'est accrue de façon marginale, pour atteindre 3,5 %. Ici encore, elle était bien dans les limites de l'erreur statistique.

La variance des données de bons au comptant se rapportant aux primes de camionnage durant les deux premières campagnes agricoles doivent être vues dans le contexte du défi lié à l'acquisition de l'information. Les systèmes d'information utilisés par les compagnies céréalières n'ont pas été conçus pour extraire ces données. Par conséquent, il a fallu faire un effort considérable pour s'assurer que les données collectées présentaient une base commune et qu'il était possible de les mettre en relation pour les besoins de l'analyse. Les variances plus importantes observées durant les campagnes agricoles 1999-2000 et 2000-2001 reflètent ces difficultés qu'on a connu à l'origine.

Compte tenu de ce qui précède, le Surveillant a été encouragé par les améliorations qui ont eu lieu depuis. Il est donc sûr 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 compagnies céréalières, permettent de représenter avec justesse les rendements financiers pour les producteurs de grain de l'Ouest canadien.

5.5 Calculatrice du revenu net

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

À l'origine du concept de la CRNP, on trouve des groupes de producteurs de l'Ouest du Canada qui avaient suggéré des méthodes pour employer les statistiques du Programme de surveillance relatives au revenu net des producteurs à titre d'outil de gestion pour améliorer les décisions sur la livraison des grains. Ils proposaient que le Surveillant crée un mécanisme accordant aux producteurs un accès à des données locales à jour sur les coûts et les taux, afin de leur permettre de trouver les options les plus efficaces de livraison de leurs produits. De son côté, le Surveillant cherchait un moyen plus efficace de comprendre le comportement et les décisions des producteurs en matière de livraison des grains. Ces discussions ont abouti au concept de la Calculatrice du revenu net des producteurs et après examen approfondi de ce concept, le gouvernement fédéral acceptait de soutenir et 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 a suscité une attention considérable auprès des médias agricoles spécialisés, et donné lieu à une vaste promotion de la part de plusieurs groupes de producteurs et des ministères de l'Agriculture des trois provinces des Prairies.

Malheureusement, le lancement de la CRNP et sa promotion coïncidaient avec la période initiale d'ensemencement de 2004, et n'ont donc pas obtenu toute l'attention espérée de la part des producteurs. Néanmoins, les producteurs qui s'abonnent au système et l'utilisent régulièrement ont des réactions très positives. Le système compte actuellement 400 de ces utilisateurs, qui ont réalisé plus de 2 000 calculs particuliers sur le meilleur moyen de livrer leurs grains au marché. Le CRNP est un système facile d'utilisation, qui donne aux producteurs un accès immédiat à l'information dont ils ont besoin pour prendre de meilleures décisions sur les livraisons.¹⁴⁶

Aux fins du Programme de surveillance des grains, les objectifs de la CRNP n'ont pas tous été atteints. Pour assurer la validité statistique des données, il faut un minimum de 1 000 utilisateurs réguliers du système. De plus, ces utilisateurs doivent se répartir de façon relativement égale parmi l'ensemble des neuf zones

¹⁴⁶ Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'annexe 2.

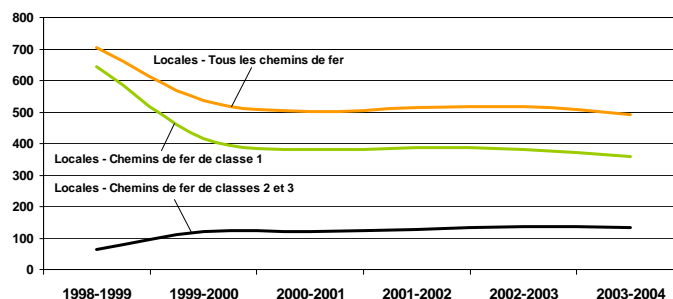
d'échantillonnage du PSG. Si l'on réussit à satisfaire ces critères, le Surveillant a la ferme intention d'intégrer les données recueillies par l'intermédiaire de la CRNP à son rapport annuel pour la campagne 2004-2005. Pour progresser dans l'atteinte de cet objectif, l'Équipe de surveillance continuera de promouvoir l'utilisation de la CRNP au cours des prochains mois, à l'occasion de divers congrès et foires commerciales de l'industrie, ainsi que lors de ses rencontres régulières avec les intervenants.

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

Le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a considérablement diminué depuis le début de la campagne 1999-2000, reculant d'environ 706 à 492 à la fin de la campagne 2003-2004 (ou 30,3 %). 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 classe 1, qui a reculé de 44,0 % durant la même période, passant de 643 à 360. À l'inverse, le nombre d'installations locales situées le long des voies des plus petits transporteurs de classes 2 et 3 a plus que doublé, passant de 63 à 132 (ou 109,5 %). [Voir tableau 5B-1 à l'annexe 3.]

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 50,8 % et 39,2 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre d'installations y a reculé de 11,9 % au cours de la même période de cinq ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a considérablement baissé, il y a des signes de stabilisation du réseau. Après avoir chuté à un minimum de 503 au cours de la campagne 2000-2001, le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs n'a diminué que de 2,2 %.

Figure 91 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs

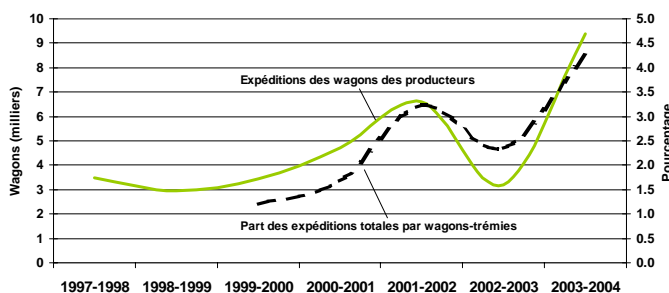


Comme nous l'avons vu plus haut, cette impulsion résulte en partie de l'aménagement récent d'installations de chargement des wagons des producteurs qui ne sont pas agréées, et dont l'expansion se poursuit. Au 31 juillet 2004, un total de 38 installations de ce type avaient obtenu une exemption, soit 29 en Saskatchewan, six en Alberta et trois au Manitoba.

Expéditions des wagons de producteurs

En dépit d'une baisse générale du nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs, les expéditions des wagons des producteurs sont à la hausse. Depuis le début du PSG, le volume annuel de ces expéditions a pratiquement triplé (passant de 3 441 à 9 399 wagons par année). Et même s'ils sont encore nettement inférieurs aux pics enregistrés au début des années 1990 (alors que les expéditions annuelles des wagons des producteurs se chiffraient en moyenne à 12 500), ces volumes affichent une nette tendance à la hausse.

Figure 92 : Expéditions des wagons de producteurs



L'augmentation des expéditions des

wagons des producteurs découle de nombreux facteurs, notamment la fermeture de silos locaux, la collaboration entre des groupes de producteurs et la CCB, ainsi que l'arrivée d'installations exemptées de permis. La production réduite de grains au cours des trois campagnes précédentes a aussi joué un rôle important, en particulier le déclin marqué des volumes pour la campagne 2002-2003. Toutefois, la campagne 2003-2004 a été l'occasion d'une poussée des volumes des wagons de producteurs dépassant d'une solide proportion de 40 % le sommet antérieur de 6 583 wagons enregistré dans le cadre du PSG. 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 1999-2000, a presque quadruplé, pour atteindre 4,2 % du total des mouvements de la campagne 2003-2004. [Voir tableau 5B-2 à l'annexe 3.]

5.7 Observations sommaires

L'examen du rendement financier par tonne du blé, du blé dur, du canola et des gros pois jaunes, pour les producteurs, révèle que chacun de ces produits a connu une amélioration depuis la campagne agricole de 1999-2000. Les gains nets varient de 6,3 %, en ce qui concerne les pois jaunes, à 44,1 %, en ce qui concerne le 1 Canola du Canada. Sur le plan des céréales relevant de la CCB, l'augmentation a atteint 12,3 %, pour le blé 1RPOC, et 13,3 %, pour le blé dur 1DAOC. Dans presque tous les cas, l'amélioration a découlé principalement de la hausse du prix du produit lui-même. Néanmoins, les évaluations s'appliquent à une période précise et permettent uniquement de mesurer l'écart par rapport à la conjoncture actuelle du marché.

Dans le cadre global d'une série chronologique, on peut observer que le revenu net des producteurs a chuté de 35,1 % comparativement aux sommets enregistrés l'année précédente. Ce type de revirement souligne nettement la sensibilité des critères d'évaluation à la fluctuation de variables précises, en particulier les prix des denrées. De fait, la majeure partie de la fluctuation observée sur le plan du revenu net des producteurs au cours des cinq 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, toutes denrées confondues, a fluctué au cours de la mise en œuvre des BPG, bien qu'il ait été moins volatil que les prix. En ce qui a trait aux céréales relevant de la CCB, la variation nette est allée d'une hausse de 0,1 % (c.-à-d., 0,29 \$ la tonne), pour le blé, à une baisse de 4,3 % (c.-à-d., 2,91 \$ la tonne), pour le blé dur. En ce qui concerne les denrées qui ne relèvent pas de la CCB, elles ont fait l'objet d'une fluctuation plus substantielle : diminution de 19,0 % (c.-à-d., 10,00 \$ la tonne), en ce qui concerne le canola, et augmentation de 23,7 % (c.-à-d., 12,99 \$ la tonne), en ce qui concerne les gros pois jaunes.

La nature minimale de la fluctuation du seuil d'exportation du blé et du blé dur découle, pour une bonne part, de l'augmentation des bénéfices financiers des producteurs, que ce soit sous la forme de primes de camionnage ou de la réduction des frais de transport liés à la CCB. L'augmentation des bénéfices, qui s'est élevée à 5,07 \$ la tonne et à 4,68 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement, a servi de contrepoids à la hausse de frais directs comme les frais de transport, de levage, de nettoyage et d'entreposage. Dans le cas du blé dur, la croissance des bénéfices a dépassé celle des frais directs, entraînant une réduction nette du seuil d'exportation.

L'augmentation des bénéfices des producteurs illustre dans quelle mesure la concurrence entre les sociétés céréalères 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. Néanmoins, il semble également que les producteurs soient 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 l'expédition de céréales.

Cependant, il n'en est pas ainsi des denrées qui ne relèvent pas de la CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes par tonne largement inférieures à celles accordées aux céréales relevant de la CCB. Fait

plus important, les primes de camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours des cinq 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 de 1999-2000 à tout juste 0,28 \$ au cours de la campagne de 2003-2004. 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 denrées au sein de leurs installations.

De plus, il y a lieu de souligner dans quelle mesure le seuil d'exportation peut fluctuer parmi les neuf régions géographiques utilisées pour évaluer les conséquences au niveau des producteurs en vertu des BPG, 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 canadien. Par exemple, on observe que le seuil d'exportation du blé peut connaître une fluctuation allant jusqu'à 13,5 %.

En conclusion, afin d'améliorer les renseignements utilisés pour calculer le seuil d'exportation, et de permettre aux producteurs de consulter la base de données utilisée pour les besoins de l'analyse du revenu net des producteurs, le moniteur a mis au point la calculatrice du revenu net des producteurs. [Ajouter les données démographiques relatives à la CRNP] Il s'agit d'un outil sur Internet qui permet aux producteurs d'accéder à des données sur des sites précis et d'évaluer le rendement qu'ils peuvent tirer de l'expédition de leurs céréales vers divers silos-élévateurs. En même temps, les données qu'ils produisent fournissent des renseignements valables relativement au temps de transport moyen jusqu'aux élévateurs, au choix d'équipement et à d'autres questions touchant l'expédition de la ferme à l'élévateur, renseignements qui seront utilisés pour améliorer les rapports produits par le moniteur.

Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2004)

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

Hongliang (Bill) Zhuang

Concepteur 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

Courriel : info@quorumcorp.net

Des copies supplémentaires de ce rapport peuvent être téléchargées directement sur le 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 plafonnement 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, soit les producteurs, la Commission canadienne du blé, les compagnies céréalières, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminus 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 terminus 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 – Incidences 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.¹⁴⁷ La 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 et leur blé dur. 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 céréalière, grain, grade, etc.). Après avoir introduit ces données de base, le producteur peut effectuer un calcul qui lui fournira une comptabilité sous forme de tableaux du seuil d'exportation et du revenu net d'après le PRO. Le producteur a également la possibilité de « recalculer » ces estimations en retournant à un écran précédent et en modifiant l'un quelconque des paramètres ayant servi au calcul (c.-à-d. poste de destination, compagnie céréalière, etc.).

net back calculator

Quorum Corporation

Mon Profil Nouveau Calcul Mon historique Quitter Aide

Calcul du revenu net du producteur
(Inscrire l'information de base sur la livraison que vous voulez évaluer)

Origine: Utiliser mon domicile Utiliser cet endroit

Quartier: 50 Section: 18 Canton: 12

Gamme: 20 Méridien: W1 Province: Manitoba

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

Distance au silo (milles): 23

Produit: Blé

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

Évaluation des impuretés (%): 1.0

Tonnes brutes à livrer: 60

Tarif de camionnage: par tonne 5

Nombre de voyages: 2

Mode de camionnage: Commerciale

Type de camion: Tridom (essieu triple)

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

Autres Primes: (\$ par tonne nette)

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

¹⁴⁷ 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, et sous forme imprimée ou électronique (tableur). C'est également dans cette section du système que le producteur déterminera les estimations qui ont ensuite entraîné le mouvement effectif des grains.

Le Programme de surveillance du grain pourra de son côté recueillir des données précieuses sur la logistique des grains en conservant un registre de chaque transaction ayant trait aux livraisons effectives. En particulier, ces données serviront à analyser la distance moyenne de transport jusqu'aux silos, le mode utilisé et d'autres éléments de la livraison entre la ferme et le silo. Ces données seront intégrées dans le calcul du revenu net des producteurs dans les rapports futurs du Surveillant.

| | En cellule de stockage | | Payée | |
|--|------------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| | Tonne | Boisseau | Tonne | Boisseau |
| Perspectives de rendement de la mise en commun par la CCB | \$201.00 | \$5.47 | \$211.00 | \$5.74 |
| Fret à Vancouver (ajusté) | | \$43.87 | | |
| Fret à Thunder Bay (ajusté) | | \$22.94 | | |
| Facteur d'ajustement du fret | | \$9.83 | | |
| Fret applicable | | \$32.77 | | |
| Camionnage | | \$5.05 | | |
| Ensilage primaire | | \$12.12 | | |
| Nettoyage des impuretés | | \$4.04 | | |
| Total partiel des autres coûts | | \$21.21 | | |
| Primes de camionnage | | \$(3.50) | | |
| Autres Primes | | \$(0.00) | | |
| Total partiel des primes du producteur | | \$(3.50) | | |
| Seuil d'exportation total | | \$50.48 | | \$50.48 |
| Revenu net du producteur | \$150.52 | \$4.10 | \$160.52 | \$4.37 |

Figure A2 : Image de l'écran de sortie de la Calculatrice du revenu net des producteurs de la Quorum Corporation.

ANNEXE 3 : REMERCIEMENTS

Compte tenu de l'ampleur de cet examen, celui-ci n'aurait pas été possible sans le concours des divers intervenants qui ont fait part de leurs points de vue sur la conception détaillée du programme de surveillance et qui ont fourni les données nécessaires du PSG. La Quorum Corporation tient à remercier les organismes suivants et, en particulier, les personnes qui en font partie, au titre de la collaboration dont ils l'ont assurée dans l'exécution du Programme de surveillance du grain. Nous avons non seulement apprécié leur coopération comme fournisseurs de données pour le programme, mais nous attachons beaucoup de valeur à l'aide qu'ils nous ont apportée pour améliorer la qualité du programme dans son ensemble. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre cette collaboration pendant toute la durée du programme de surveillance.

| | |
|--|--|
| Agricore United | Mid-Sask Terminal Ltd. |
| Agricultural Producers Association of Saskatchewan | Mission Terminal Inc. |
| Agriculture et Agroalimentaire Canada Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et du Développement rural de l'Alberta | Syndicat national des cultivateurs |
| Ministère des Transports de l'Alberta | North East Terminal Ltd. |
| Alberta RailNet | North West Terminal Ltd. |
| British Columbia Railways | OmniTRAX Canada, Inc. |
| Canadian Canola Growers Association | Parrish & Heimbecker Ltd. |
| Commission canadienne des grains | N.M. Paterson & Sons Limited |
| Chambre de commerce maritime du Canada | Port de Churchill |
| Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada | Port de Prince Rupert |
| Canadien Pacifique Limitée | Port de Thunder Bay |
| Canadian Ports Clearance Association | Port de Vancouver |
| Association des armateurs canadiens | Prairie West Terminal |
| Canadian Special Crops Association | Prince Rupert Grain Ltd. |
| Office des transports du Canada | Rail America |
| Commission canadienne du blé | Red Coat Road and Rail Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation de Saskatchewan |
| Cando Contracting Ltd. | Ministère de la Voirie et des Transports de Saskatchewan |
| Cargill Limited | Saskatchewan Association of Rural Municipalities |
| CMI Terminal | Saskatchewan Wheat Pool |
| ConAgra Grain, Canada | South West Terminal |
| Gardiner Dam Terminal | Statistique Canada |
| Gouvernement de la C.-B. | Terminal 22 Inc |
| Grain Growers of Canada | Transports Canada |
| Great Sandhills Terminal | Vancouver Wharves Ltd. (BCR Marine) |
| Great Western Rail | Western Barley Growers Association |
| Inland Terminal Association of Canada | Western Canadian Wheat Growers Association |
| James Richardson International Ltd. (Pioneer Grain) | Western Grain By-Products Storage Ltd. |
| Keystone Agricultural Producers | Western Grain Elevator Association |
| Louis Dreyfus Canada Ltd. | Weyburn Inland Terminal Ltd. |
| Mainline Terminal Ltd. | Wild Rose Agricultural Producers |
| Ministère de l'Agriculture du Manitoba Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba | Bourse des marchandises de Winnipeg |

