



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

Rapport annuel

**Campagne agricole
2001-2002**



Présenté au :



Government of Canada
Gouvernement du Canada

Quorum
Corporation

AVANT-PROPOS

Le rapport qui suit présente en détail le rendement du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada pour la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2002, en particulier les événements, les enjeux et les tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest du Canada au cours de la dernière année. Il s'agit du deuxième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant du SMTG, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada.

Comme les rapports annuels et trimestriels antérieurs, la structure du présent rapport repose sur des mesures du rendement définies dans le cadre du PSG, mesures regroupées 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 le producteur

Chaque série de mesures fait l'objet d'un examen approfondi, présenté dans les sections 1 à 5 respectivement. 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 placer cette analyse en contexte. C'est pourquoi le rendement dans la campagne agricole 2001-2002 est en grande partie évalué à partir du rendement de la campagne 2000-2001.

Toutefois, le PSG vise également à comparer le rendement récent dans un cadre chronologique plus large. Depuis la campagne agricole 1999-2000, définie comme année de référence pour le PSG, le Surveillant a réuni des données fiables de rendement trimestriel dans une série chronologique s'étalant sur trois 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 dans le rendement du SMTG au cours de cette période. Le lecteur intéressé à étudier plus attentivement les données chronologiques recueillies est invité à consulter les tableaux détaillés de données présentés à l'annexe 3.

Le Rapport annuel de 2001-2002 marque également l'arrivée d'une importante nouvelle section, Incidences sur le producteur. L'un des principaux objectifs du PSG consistait à évaluer l'incidence économique pour les producteurs de grain de l'Ouest du Canada des changements touchant le SMTG. Un élément central de cette évaluation est le calcul de ce que l'on appelle le seuil d'exportation et le revenu net du producteur. En consultation avec les intervenants, on a formulé à la fin de l'été dernier une méthodologie pertinente pour le calcul de ces mesures. À partir de ce mécanisme, le Surveillant a réalisé un examen rétroactif des données disponibles, et présente ici ses conclusions initiales à l'égard de ces mesures essentielles.

La mise en commun des renseignements nécessaires à cette analyse a présenté certaines difficultés. De plus, du fait que chaque société céréalière fonctionne avec un système d'information différent, de nombreux collaborateurs ont dû consacrer des efforts substantiels à extraire des données qui soient à la fois homogènes et comparables. Le Surveillant tient donc particulièrement à remercier toutes ces personnes qui n'ont pas ménagé leur temps et leur énergie pour accomplir cette tâche cruciale. Leur dévouement est sincèrement apprécié, dans un contexte où de nombreux intervenants du SMTG affrontaient d'autres priorités pendant une année difficile.

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)
Mars 2003

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	3
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 Infrastructure des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>].....	13
1.4 Infrastructures ferroviaires [<i>sous-série de mesures 1D</i>].....	16
1.5 infrastructures des silos terminus [<i>sous-série de mesures 1E</i>].....	19
1.6 Observations sommaires.....	20
Section 2 : Relations commerciales	22
2.1 Relations commerciales – Appels d'offres [<i>sous-série de mesures 2A</i>].....	23
2.2 Relations commerciales – Autres événements	28
2.3 Observations sommaires.....	30
Section 3 : Efficacité du système	32
3.1 Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>]	34
3.2 Silos de collecte [<i>sous-série de mesures 3B</i>]	34
3.3 Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3</i>]	36
3.4 Performance des silos terminus et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>].....	42
3.5 Observations sommaires.....	46
Section 4 : Fiabilité du service	50
4.1 Performance des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>]	51
4.2 Observations sommaires.....	53
Section 5 : Incidences sur le producteur	54
5.1 Notions élémentaires sur le seuil d'exportation et le revenu net du producteur [<i>sous-série de mesures 5A</i>].....	56
5.2 Seuil d'exportation et revenu net du producteur – Grains de la CCB (blé et blé dur).....	60
5.3 Seuil d'exportation et revenu net du producteur – produits hors CCB (canola et pois).....	66
5.4 Analyse des bons au comptant.....	70
5.5 Installations de chargement et expéditions des wagons des producteurs [<i>sous-série de mesures 5B</i>].....	71
5.6 Observations sommaires.....	72
Section 6 : Sommaire de la discussion et des conclusions	74
Annexe 1 : Contexte du programme	77
Annexe 2 : Remerciements	78
Annexe 3 : Tableaux de données	79

SOMMAIRE

Le présent Rapport représente le deuxième 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).

Le Rapport de l'an dernier faisait état de la baisse marquée de la production de grain découlant de la sécheresse qui avait sévi dans une grande partie de l'Ouest du Canada au cours de la saison de croissance de 2001. Le Rapport de cette année porte en grande partie sur les conséquences de cette sécheresse, et les problèmes qui ont fait de la campagne agricole 2001-2002 une année difficile pour les producteurs et autres intervenants. Au cours de l'été 2002, ils ont dû affronter un retour des conditions de sécheresse, et tenter de se préparer aux conséquences financières d'une autre année de production de grain sous la normale.

La sécheresse générale qui a sévi dans l'Ouest du Canada a rendu extrêmement difficile l'établissement d'une distinction entre les changements touchant l'efficacité entraînés par des volumes de grain anormalement faibles, et ceux qui pourraient avoir été provoqués par une réforme gouvernementale ou d'autres facteurs. La forte baisse des volumes de grain manutentionnés, que ce soit aux silos de collecte, à la compagnie de chemin de fer ou aux silos terminus, a eu une grande incidence négative sur ces mesures. Il faut donc faire preuve de prudence pour tirer des conclusions décisives concernant le changement relatif touchant l'efficacité du SMTG pendant une période où les volumes de grain sont anormalement bas, créant des difficultés supplémentaires aux intervenants.

Les diverses mesures servant à évaluer le rendement du SMTG dans le cadre du PSG illustrent la portée de ces difficultés. Voici en bref un exposé de la situation, dont le détail est présenté dans les sections suivantes.

Production, approvisionnement et expéditions de grain

La production de grain de l'Ouest du Canada pour la campagne agricole 2001-2002 a atteint 42,5 millions de tonnes, un recul de 21 % par rapport aux 54,1 millions de tonnes enregistrés la campagne précédente. Cette baisse s'explique principalement par une sécheresse étendue, qui a touché la plus grande partie des Prairies. La Saskatchewan, la plus durement touchée par la sécheresse, a vu sa production globale tomber d'un peu moins de 28 %, à 20,3 millions de tonnes.. Cette réduction de 7,8 millions de tonnes en Saskatchewan a compté pour une part disproportionnée des deux tiers de la baisse globale de production.

On ne saurait trop insister sur les effets de la sécheresse sur le SMTG. Les volumes de grain recueillis par le réseau des silos de collecte, acheminés par le réseau ferroviaire ou transitant par le réseau des silos terminus ont tous diminué à peu près dans la même proportion que la production. L'expérience générale du SMTG pendant la campagne 2001-2002 s'est caractérisée par une réduction de 7,1 millions de tonnes (ou 28 %) du volume global de grain transporté par rail vers les ports de l'Ouest du Canada, pour un total de 18,8 millions de tonnes.

Infrastructure

La rationalisation du réseau de silos demeure le facteur primaire de transformation du SMTG. Depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre de silos primaires et de transformation dans l'Ouest du Canada a diminué de moitié, tombant de 1 004 à 500. Le rythme de cette baisse a cependant connu une accélération marquée pendant la campagne 2001-2002. La réduction de 281 silos enregistrée pendant cette campagne représente plus de la moitié de la baisse globale des installations consignée pendant l'entière période de trois ans couverte par le PSG. Bien que ce phénomène puisse être en partie attribuable à la baisse marquée du volume de grain disponible pour le transport, il reste l'aboutissement d'une stratégie commerciale visant à rehausser l'efficacité économique des installations de silos.

De son côté, l'infrastructure ferroviaire desservant ces silos a relativement peu changé. Au début du PSG, le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada représentait 19 468 routes-milles, et à la fin de la campagne 2001-2002, le millage total du réseau avait reculé de 3 %, à 18 909 routes-milles. Une grande partie de cette réduction de 559 routes-milles s'est effectuée pendant les deux premières campagnes du PSG, et la

campagne 2001-2002 a vu retirer du réseau 97 routes-milles. Cependant, comme l'indique leur plan triennal de réseau, tant le CN que le CP prévoient toujours abandonner ou transférer des embranchements non rentables.

Régime d'appels d'offres de la CCB

Le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) a été mis en œuvre par la conclusion d'un protocole d'entente entre la CCB et le ministre responsable de la CCB, qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000.

Un total de 654 contrats ont été adjugés par la suite pour le transport d'environ 3,5 millions de tonnes de grain pendant la campagne 2001-2002. Cette quantité représente 28 % du volume total de grain expédié par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada pendant toute la campagne, ce qui surpasse l'engagement minimal de 25 % prévu au protocole d'entente. Les grandes sociétés céréalières ont transporté environ 85 % du volume visé par le programme d'appels d'offres.

Il faut souligner que la majeure partie de ce volume a été acheminée par trains-blocs multiples (au moins 25 wagons), dans une proportion légèrement supérieure à 94 % pour la campagne 2001-2002. Il s'agit d'une augmentation par rapport aux 86 % de la campagne précédente, qui semble indiquer que les incitatifs proposés par les sociétés ferroviaires sont bien intégrés aux stratégies d'établissement des prix appliquées par les sociétés céréalières en vue de remporter les appels d'offres pour ces volumes.

Les progrès réalisés dans le programme d'appels d'offres se sont traduits par des rendements financiers considérables, qui aboutissent aux producteurs par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun. La CCB estime que ces économies pour la campagne 2001-2002 représentaient 40,9 millions \$.

Autres événements commerciaux

Plusieurs événements de nature commerciale survenus pendant la campagne 2001-2002 méritent d'être signalés.

- En novembre 2001, Agricore Cooperative et United Grain Growers achevaient leur fusion pour créer Agricore United, le plus important manutentionnaire de grain dans l'Ouest du Canada.
- En avril 2002, la CCG décidait que les installations de chargement par les producteurs seraient exemptes des dispositions d'agrément de la Loi sur les grains du Canada, en autant que ces installations respectent certaines conditions minimales.
- L'Office des transports du Canada a rendu deux décisions marquantes touchant le transport du grain dans l'Ouest du Canada.
 - L'Office a rejeté une demande de la Ferroequus Railway Company, qui sollicitait des droits de circulation sur les voies du CN à partir de points en Alberta et en Saskatchewan jusqu'à Prince Rupert. Dans sa décision, l'Office estimait qu'il n'y avait pas de preuve concluante d'une nécessité courante et d'intérêt public pour l'imposition de droits de circulation.
 - Dans la deuxième cause, l'Office concluait que le CN ne s'était pas acquitté de ses obligations de transporteur public à l'égard d'une plainte de niveau de service présentée par la Naber Seed and Grain. Toutefois, la veille de cette décision par l'Office, Naber était mise sous séquestre et a depuis cessé ses activités.

Chaîne d'approvisionnement du SMTG

La sécheresse générale qui a sévi dans l'Ouest du Canada a rendu difficile l'établissement d'une distinction entre les changements touchant l'efficacité entraînés par des volumes de grain anormalement faibles, et ceux qui pourraient avoir été provoqués par une réforme de la politique du grain, la poursuite de l'évolution du système, ou d'autres facteurs. La forte baisse des volumes de grain manutentionnés, que ce soit aux silos de collecte, à la compagnie de chemin de fer ou aux silos terminus, a exercé une importante influence négative sur les mesures servant à évaluer l'efficacité du système. Il faut donc faire preuve de prudence pour tirer des

conclusions décisives concernant le changement relatif de l'efficacité du SMTG pendant une période où les volumes de grain sont anormalement bas.

Dans son Rapport annuel pour la campagne 2000-2001, le Surveillant constatait que le mouvement du grain depuis les Prairies jusqu'à un port de sortie était plus rapide. Plus précisément, on observait que le grain devait passer 64,9 jours dans le SMTG, environ 4,9 jours (ou 7,0 %) de moins que lors de la campagne précédente. Un an plus tard, il faut signaler qu'une bonne partie de ce progrès semble avoir été perdue. La période totale de transit du grain dans le système a augmenté de 2,8 jours (ou 4 %), pour une moyenne de 67,7 jours.

Compte tenu de la baisse du volume global de grain, une grande partie de la capacité de manutention du SMTG est restée inutilisée. Ce facteur est particulièrement évident dans la réduction d'utilisation des silos terminus de Prince Rupert et Churchill, et dans la baisse marquée des coefficients de rotation associée tant aux silos de collecte qu'aux silos terminus.

Dans une même mesure, la durée plus longue du cycle moyen global des wagons, qui est passée de 16,7 jours à 17,5 jours, découle en grande partie d'une augmentation de 11 % du temps de transit moyen des wagons vides. Cette situation aussi correspond à une diminution de l'utilisation du parc de wagons-trémies, et de la capacité inhérente de manutention qui est donc restée inutilisée.

Néanmoins, certains gains d'efficacité ont accompagné cette baisse du volume du grain. Mentionnons tout particulièrement l'amélioration des opérations portuaires. Le nombre moyen de jours d'escale des navires dans les ports de l'Ouest canadien a baissé de 17 %, à 4,9 jours. À Vancouver, où un peu plus de la moitié des navires ont fait escale, le temps moyen passé au port a diminué de 8,1 jours à 6,6 jours. Une bonne partie de cette baisse, en moyenne 1,4 jour, est attribuable à une réduction de la période pendant laquelle ces navires ont attendu avant d'être chargés.

Coûts d'intrant

Les taux affichés pour de nombreux éléments de services du SMTG ont commencé à augmenter. Les coûts d'intrant nominaux liés au camionnage, à la manutention aux silos de collecte, au transport ferroviaire, à la manutention aux silos terminus et à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont tous augmenté au cours des trois campagnes agricoles de mise en oeuvre du PSG. En soit, une bonne partie de cette augmentation semblerait correspondre aux pressions inflationnistes générales et aux efforts visant à transférer la croissance des coûts à la clientèle. Pourtant, certaines de ces augmentations sont importantes et occupent une plus grande place dans le coût croissant global de la livraison de grain aux postes d'exportation.

Pendant la campagne 2001-02, les taux par tonne affichés pour la manutention dans les silos de collecte ont connu des augmentations de 4 % à 20 % pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain, des augmentations de 1 % à 25 % pour l'enlèvement des impuretés et le nettoyage, et de 15 % à 50 % pour l'entreposage. Parallèlement, les taux de fret affichés pour les wagons simples étaient relevés d'environ 4 %, tandis que la grille tarifaire des activités aux silos terminus augmentait de 1 % à 10 %.

Réforme gouvernementale et revenu maximal admissible

En mai 2000, le gouvernement canadien annonçait d'importants changements à ses politiques de manutention et de transport du grain. L'une des principales mesures consistait à remplacer les taux maximaux réglementés du fret ferroviaire par un revenu maximal admissible pour les sociétés ferroviaires. Cette réforme prévoyait une réduction générale de 18 % des revenus qu'on aurait pu escompter sans elle.

Pour réaliser cette réduction, les sociétés ferroviaires ont choisi une approche à deux volets. Premièrement, les taux affichés pour les déplacements de wagons simples au cours de la campagne 2000-2001 ont été réduits d'environ 3 %. Toutefois, puisque cette réduction permettait aussi d'éviter une hausse des taux imminente de 4,5 % prescrite en vertu de l'ancien programme des taux maximaux, et qui devait entrer en vigueur le 1^{er} août 2000, ces taux de wagons simples ont produit un écart d'environ 8 % par rapport à ceux qui se seraient appliqués sans la réforme. Bien que les sociétés ferroviaires aient augmenté leurs taux de wagons simples d'environ 4 % au début de la campagne 2001-2002, l'avantage inhérent de la hausse des taux évitée subsiste.

Les sociétés ferroviaires ont choisi de réaliser le reste de la réduction de revenus prescrite par le maintien des rabais incitatifs s'appliquant au grain expédié par blocs de wagons multiples. Entre les campagnes 1999-2000

et 2000-2001, la proportion de wagons-trémies se déplaçant en trains-blocs d'au moins 25 wagons est passée de 25 % à 77 %. Par conséquent, la valeur annuelle des rabais s'appliquant à ces déplacements aurait bondi d'un montant estimatif de 31,1 millions \$ à 57,2 millions \$.

En décembre 2002, l'Office des transports du Canada a déterminé que les revenus réglementaires du grain tant pour le CN que le CP s'élevaient à 280,2 millions \$ et à 277,9 millions \$ respectivement, soit des revenus combinés de 558,1 millions \$. L'Office a déterminé que le CN et le CP avaient respecté les prescriptions relatives au revenu admissible maximal durant la campagne 2001-2002, et qu'en fait ils avaient amélioré leurs cibles de près de 5 % et 3 % respectivement, environ 22,2 millions \$ de moins que le revenu admissible maximal.

Il faut signaler que bien que les revenus réglementaires du grain aient été de beaucoup inférieurs à ceux de la campagne précédente, l'écart par rapport au revenu admissible maximal s'est beaucoup élargi, passant de moins de 1 % pour la campagne 2000-2001 à près de 4 % pour la campagne 2001-2002. L'élargissement de cet écart indique que non seulement les sociétés ferroviaires ont concédé un montant plus élevé de revenu que celui prescrit par la loi, mais il confirme aussi le rôle important joué par les rabais incitatifs dans l'obtention de ce résultat.

Fiabilité du système

La baisse du volume global de grain a atténué la pression exercée sur l'ensemble du SMTG, et une grande partie de la capacité de manutention aux silos terminus est donc restée inutilisée. Cela s'est traduit dans une grande mesure par une augmentation du temps passé par le grain en entreposage aux silos terminus, et une baisse du nombre moyen de jours passé par les navires au port. D'autre part, aucune perturbation prolongée, qu'elle soit liée à la main-d'œuvre ou à la température, n'a entravé de façon exagérée le fonctionnement des ports de l'Ouest du Canada.

Les rapports stock-navire et stock-expédition pour les principaux grains aux ports de Vancouver et de Thunder atteignaient tous des valeurs dépassant facilement 2,0, ce qui confirme qu'une quantité suffisante de grain était disponible aux silos terminus pour répondre à la demande en cours. En autant que la fiabilité d'une chaîne d'approvisionnement puisse être jugée par sa capacité de livrer le produit au moment et au lieu prévus, il semblerait que la fiabilité du SMTG s'est révélée adéquate par rapport aux exigences. Mais cette protection de la fiabilité est réalisée aux dépens de l'efficacité du système, puisque les stocks sont maintenus à un niveau supérieur à celui nécessaire pour répondre à la demande courante.

Seuil d'exportation et revenu net du producteur

Une amélioration marquée du prix du marché à la fois du blé roux de printemps de l'Ouest canadien (1 RPOC) et du blé dur ambré de l'Ouest canadien (1 DAOC), ainsi qu'une réduction de leur seuil d'exportation respectif, ont entraîné des rendements par tonne constamment supérieurs pour les producteurs de grains au cours des trois dernières campagnes agricoles. Tout particulièrement, le prix du marché s'est révélé le facteur clé de l'amélioration générale observée du revenu net du producteur pour les grains de la CCB. C'est également le cas pour le colza canola 1 du Canada et les gros pois jaunes du Canada. Toutefois, l'ensemble de ces améliorations de rendement financier par tonne doivent s'interpréter dans un contexte de réduction considérable des volumes de grain au cours de la même période.

Les grains de la CCB ont vu leur prix final augmenter considérablement au cours des trois dernières campagnes. Le blé 1 RPOC a progressé de quelque 26 %, passant de 167,58 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 211,54 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002. De la même façon, le prix du blé 1 DAOC a grimpé de 28 %, passant de 206,79 \$ par tonne à 263,74 \$ au cours de cette même période.

Tant pour le blé que pour le blé dur, le seuil d'exportation a baissé régulièrement au cours des trois dernières campagnes. Partant d'un sommet de 54,58 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, le seuil d'exportation moyen du blé 1 RPOC a diminué à 52,29 \$ pendant la campagne 2000-2001, et baissait encore à 50,39 \$ pendant la campagne 2001-2002, pour une amélioration nette de 4,19 \$ par tonne (ou 7,7 %). Le blé dur a connu une baisse similaire, passant de 67,63 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 63,05 \$ durant la campagne 2001-2002, une amélioration de 4,58 \$ par tonne (ou 6,8 %). Dans les deux cas, des augmentations des primes de camionnage et des économies de transport de la CCB constituaient les principaux facteurs de ces réductions.

Grâce à l'effet combiné d'une augmentation considérable des prix et d'une réduction du seuil d'exportation, le revenu net du producteur a augmenté de 43,89 \$ par tonne (ou 37 %), passant de 118,40 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 162,29 \$ pendant la campagne 2001-2002. Le blé dur a lui aussi connu une amélioration au cours des trois campagnes de 57,56 \$ par tonne (ou 36%), passant de 160,48 \$ par tonne à 218,04 \$¹.

Comme pour les grains de la CCB, les changements du prix à la fois du canola 1 du Canada et des gros pois jaunes du Canada se sont révélés les principaux facteurs de l'amélioration du revenu net du producteur pour ces produits. Les deux produits ont connu des augmentations de prix marquées au cours de la même période de trois ans, soit pour le Canola de 22 %, à 355,67 \$ par tonne, et pour les pois jaunes, de 38 %, à 279,85 \$ par tonne.

Pendant la période visée par le PSG, le seuil d'exportation du canola 1 du Canada a baissé de 20 %, passant d'une moyenne de 52,51 \$ par tonne pour la campagne 1999-2000 à 42,01 \$ pour la campagne 2001-2002.

Le seuil d'exportation des gros pois jaunes du Canada a augmenté de 30 %, passant d'une moyenne par tonne de 54,76 \$ pour la campagne 1999-2000 à 70,97 \$ pour la campagne 2001-2002.

Le revenu net du producteur de canola a augmenté de 74,56 \$ par tonne (ou 31 %) au cours de la période de trois ans, passant de 239,10 \$ par tonne pour la campagne 1999-2000 à 313,66 \$ pour la campagne 2001-2002. Les pois jaunes ont eux aussi enregistré une amélioration, le revenu net augmentant de 61,10 par tonne (ou 41 %) au cours de cette même période, passant de 147,78 \$ par tonne à 208,88 \$.

Chargement des wagons des producteurs

Le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a diminué de 27 % depuis le début de la campagne 1999-2000, tombant d'un total de 706 à 503 à la fin de la campagne 2001-2002. Cette baisse découle de la réduction de 40,0 % du nombre d'installations locales sur le réseau des transporteurs de classe 1 de plus grande envergure. Inversement, le nombre d'installations locales sur les réseaux des plus petits transporteurs de classes 2 et 3 a en fait doublé, passant de 63 à 127 pendant la même période.

Et malgré la réduction du nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs, le nombre de wagons des producteurs expédiés continue d'augmenter. Pendant la campagne 2001-2002, les expéditions ont fait appel à un total de 6 583 wagons de producteurs. Bien que cette quantité ne représente que 2 % du volume total de grain expédié, elle témoigne néanmoins d'un taux composé de croissance annuelle de près de 40 %, ce qui pourrait signaler le début d'une tendance à la hausse.

Constatations du Surveillant

Bien qu'il soit difficile, sinon impossible, d'établir ou de mesurer le compromis idéal entre l'efficacité et la fiabilité du système, le Surveillant estime que le SMTG fonctionne actuellement de manière fiable. Le Surveillant est également d'avis que les réformes de la politique gouvernementale canadienne exercent un effet positif sur les seuils d'exportation des producteurs.

Il n'y a cependant aucun doute que le plus important facteur particulier d'amélioration du revenu net du producteur se trouve dans l'évolution positive du prix du grain sur le marché mondial. En même temps, ces valeurs par tonne présentent un lien indissociable avec le volume réel de grain produit et expédié. On ne peut trop insister sur les conséquences de ce fait. Bien que les producteurs réalisent actuellement un revenu net considérablement plus élevé qu'auparavant, cette amélioration par tonne perd de son lustre en comparaison d'une baisse de volume de l'ordre de 25 % ou plus au cours des trois dernières campagnes agricoles.

¹ Comme le prix final des grains de la CCB est indiqué ici net des coûts de la CCB, le fait de soustraire le seuil d'exportation ne donne pas le montant du revenu net. Pour le prix final rajusté de la CCB, veuillez consulter le chapitre 5 du présent rapport.

SECTION 1 : APERÇU DE L'INDUSTRIE

L'objectif de la série de mesures Aperçu de l'industrie est de suivre les changements survenus dans la production céréalière, 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, l'efficacé et la compétitivité du SMTG dans son ensemble. De plus, ils peuvent également 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 2001-2002

Production et approvisionnement de grain

- La production de grain a baissé de 21,3 %, à 42,5 millions de tonnes, à cause de la sécheresse étendue qui a affecté les Prairies pendant la saison de culture 2001.
 - La Saskatchewan est particulièrement touchée, avec une baisse de 27,7 % de sa production totale de grain.
 - La baisse touche tous les produits, sauf le lin; la production de blé dur chute de 45,9 %.
- Les stocks de report baissent de 10,5 %, à 8,8 millions de tonnes.
 - Des baisses sont signalées pour tous les produits, sauf le blé dur.
 - Les stocks généraux de canola baissent de moitié à cause d'une réduction de 18,8 % de la production.
 - Les stocks de blé dur ont plus que doublé à l'issue d'une hausse de 31,3 % de la production globale en 2000.
 - Le Manitoba est la seule province à avoir enregistré une augmentation de ses stocks de report, principalement de blé, de blé dur et d'orge.

Trafic ferroviaire

- Les volumes ferroviaires de grain ont chuté de 27,5 %, à 18,8 millions de tonnes.
 - Conséquence de la baisse du volume de grain disponible pour le transport.
- Le transport du grain a diminué vers tous les ports de l'Ouest du Canada.
 - Le volume vers Vancouver a diminué de 26,4 %; la part du trafic global tombe à 60,8 %.
 - Le volume vers Thunder Bay a diminué de 20,5 %; la part du trafic global grimpe à 31,1 %.
 - Prince Rupert et Churchill sont les plus durement touchés, avec des chutes de volume respectives de 54,8 % et 34,8 %.

Infrastructure des silos de collecte

- Les grandes sociétés céréalières ont intensifié leurs activités de rationalisation.
 - Le nombre de postes de livraison du grain baisse de 36,1 %, à 345.
 - Le nombre de silos baisse de 36,0 %, à 500.
- La capacité de stockage des silos diminue de 14,2 %, à 6,1 millions de tonnes.
 - Pour la première fois, baisse sous le seuil des 7,0 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs multiples diminue de 8,5 %, à 292; dépasse les 58 % du total du SMTG.
 - La part de la capacité du SMTG augmente à 83,9 %

Infrastructures ferroviaires

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada diminue de 0,5 %, à 18 909 routes-milles.
 - Le réseau régional et d'intérêt local demeure inchangé, à 4 935 routes-milles.
- CN et CP annoncent des ententes sur le transfert d'autres exploitations d'embranchement à trois nouvelles compagnies d'intérêt local.
 - L'entrée en activité pourrait se faire au début de la campagne 2002-2003.

Infrastructures de silos terminus

- Permis décerné à un silo terminus supplémentaire à Thunder Bay.
 - L'installation Western Grain By-Products Storage Ltd. porte à 17 le total pour le SMTG.
 - La capacité de stockage du SMTG augmente de 1,1 %.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

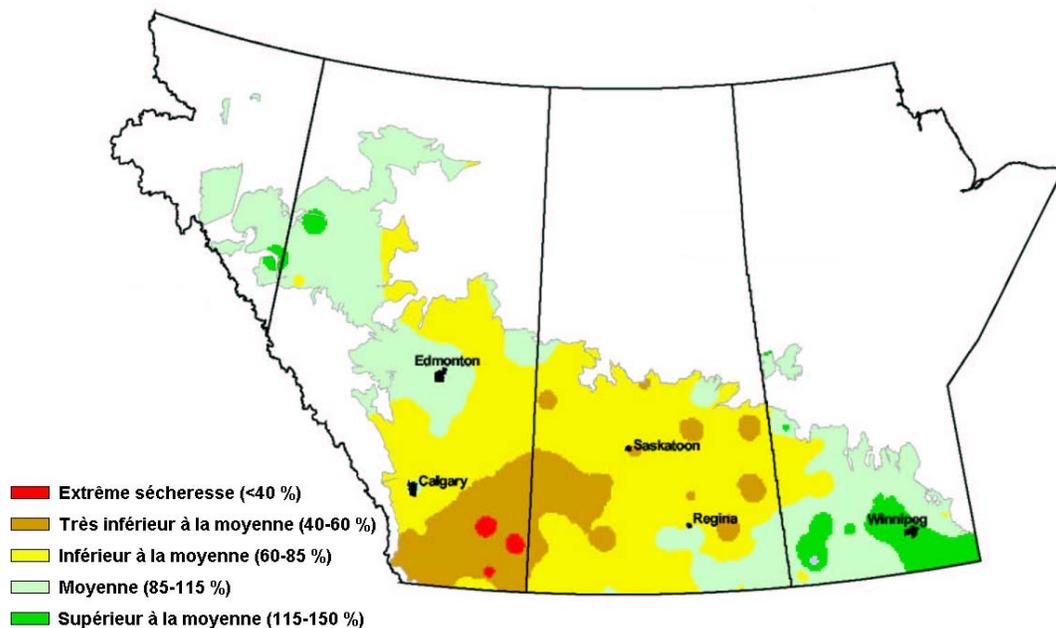
Tableau	Description	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			2000-2001	2001-2002	VAR %
Production et approvisionnement [sous-série 1A]					
1A-1	Cultures agricoles (milliers de tonnes)	(2)	54 072,6	42 541,4	-21,3 % ▼
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	9 775,6	8 750,6	-10,5 % ▼
	Approvisionnement (milliers de tonnes)	(2)	63 848,2	51 292,0	-19,7 % ▼
Trafic ferroviaire [sous-série 1B]					
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Province d'origine	}	25 885,5	18 765,1	-27,5 % ▼
1B-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Produits primaires				
1B-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée				
Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]					
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		540	345	-36,1 % ▼
1C-1	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes)		7 137,0	6 125,2	-14,2 % ▼
1C-1	Silos (nombre) – Province	}	781	500	-36,0 % ▼
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	}	319	292	-8,5 % ▼
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	}	23	29	26,1 % ▲
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	}	159	310	95,0 % ▲
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	(3)	145	n.d.	n.d. –
Infrastructures ferroviaires [sous-série 1D]					
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau tributaire du grain		4 577,7	4 480,7	-2,1 % ▼
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau non tributaire du grain		14 428,1	14 428,1	0,0 % –
1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau total		19 005,8	18 908,8	-0,5 % –
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		8 407,3	6 228,7	-25,9 % ▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		16 749,6	12 048,0	-28,1 % ▼
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau total		25 156,8	18 276,6	-27,3 % ▼
1D-3	Infrastructures ferroviaires des compagnies d'intérêt local (routes-milles)		3 090,9	3 090,9	0,0 % –
1D-3	Volumes de grain transportés par les compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 335,1	2 061,0	-11,7 % ▼
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 1		22 821,7	16 215,7	-28,9 % ▼
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classes 2 et 3		2 335,1	2 061,0	-11,7 % ▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau tributaire du grain		309	179	-42,1 % ▼
1D-6	Silos (nombre) – Réseau non tributaire du grain		440	305	-30,7 % ▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain		2 234,6	1 726,7	-22,7 % ▼
1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain		4 776,6	4 334,0	-9,3 % ▼

Tableau	Description	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			2000-2001	2001-2002	VAR %
Infrastructures des silos terminus [sous-série 1E]					
1E-1	Silos terminus (nombre)		16	17	6,3 % ▲
1E-1	Capacité de stockage des silos terminus (milliers de tonnes)		2 703,6	2 733,6	1,1 % ▲
1E-2	Déchargements dans les silos terminus (nombre) – Wagons-trémies couverts		271 606	202 943	-25,3 % ▼
<p>(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 2000-2001 et 2001-2002 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.</p> <p>(2) – Les valeurs indiquées portent sur l’approvisionnement disponible pour le transport pendant la campagne agricole.</p> <p>(3) – Les statistiques sur les livraisons de grain par gare, à partir des données que compile la Commission canadienne des grains, sont habituellement produites six mois complets après la fin de la campagne agricole. Seules les données de la campagne agricole 2000-2001 peuvent actuellement être présentées.</p>					

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

La production de grain de l’Ouest du Canada pour la campagne agricole 2001-2002 a atteint 42,5 millions de tonnes, un recul de 21,3 % par rapport aux 54,1 millions de tonnes enregistrées la campagne précédente. Cette baisse s’explique principalement par une sécheresse étendue, qui a touché la plus grande partie des Prairies. L’Alberta et la Saskatchewan ont été particulièrement éprouvées, avec des niveaux de précipitations moyennes représentant la moitié, et même moins, de la moyenne saisonnière dans la plupart des régions.² Le Manitoba a connu des conditions de sécheresse moins marquées dans le nord-ouest, et enregistrait pourtant des précipitations au-dessus de la moyenne à son extrémité sud-est. Par contre, la Colombie-Britannique a en

Figure 1 : Pourcentage de la moyenne des précipitations – 1 avril au 31 août 2001



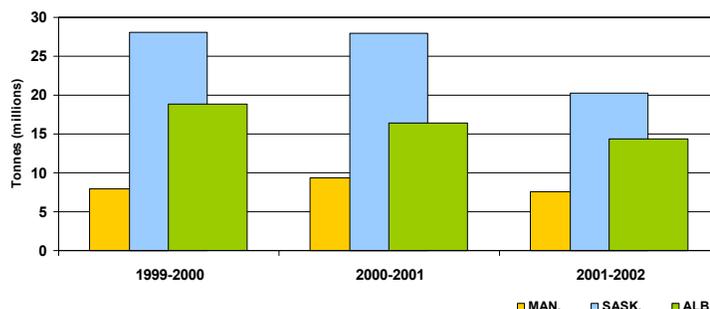
Source : Administration du rétablissement agricole des prairies

² Les niveaux comparatifs de moyenne de précipitations se fondent sur les données historiques recueillies par l’Administration du rétablissement agricole des Prairies, pour les 30 années de 1961 à 1990.

grande partie échappé à la sécheresse, avec des précipitations allant de moyennes à supérieures à la moyenne dans sa zone de culture la plus nordique.

On ne peut trop insister sur les effets de la sécheresse sur le SMTG. Au cours des deux dernières saisons de croissance, les conditions de sécheresse ont continué de s'aggraver, créant des difficultés financières pour de nombreux intervenants dans l'industrie agricole. En fait, beaucoup affirment que les conditions actuellement vécues par les agriculteurs se comparent à celles des années 1930. Quoi qu'il en soit, il est incontestable que la sécheresse fait des ravages. Non seulement la production totale de grain de l'Ouest du Canada a-t-elle chuté du quart au cours de la dernière campagne agricole, mais en plus, la gravité de la sécheresse de 2002 a accentué le recul de la production des principales cultures céréalières pour la campagne agricole de 2002-2003, à 57,5 % de la moyenne sur dix ans.³

Figure 2 : Production provinciale de grain



Production provinciale de grain

Les statistiques provinciales du grain illustrent bien l'ampleur de la sécheresse de 2001. La Saskatchewan, où la sécheresse s'est avérée la plus générale, a connu une baisse de sa production totale de 27,7 %, à un niveau de 20,3 millions de tonnes. La Saskatchewan comptant habituellement pour environ la moitié de l'ensemble de la production de grain de l'Ouest du Canada, sa baisse de production de 7,8 millions de tonnes a représenté une part disproportionnée des deux tiers de la réduction générale de 11,5 millions de tonnes. L'Alberta suivait, avec une baisse de 2,0 millions de tonnes, et le Manitoba avec 1,8 million de tonnes en moins. La production de grain de la Colombie-Britannique est demeurée en grande partie stable, avec un total d'environ 0,3 million de tonnes. [Voir tableau 1A-1 à l'annexe 3.]

Des baisses de production proportionnelles ont été enregistrées pour chaque type de grain. Cependant, la résistance du blé dans ces conditions de croissance est illustrée par un modeste recul de 13,8 % (ou 22,7 millions de tonnes), alors que l'on constatait des baisses beaucoup marquées pour l'orge, le canola et les autres grains. Il faut particulièrement signaler le fait que la production de blé dur, en grande partie circonscrite dans le sud des Prairies, a chuté de 45,9 % à 3,1 millions de tonnes. Cette baisse s'explique à la fois par la sécheresse plus marquée dans le sud de la Saskatchewan et de l'Alberta, et par une moindre superficie ensemencée.

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

La baisse de la production intérieure s'accompagnait d'une diminution de 10,5 % des stocks de report, qui sont passés de 9,8 millions de tonnes à 8,8 millions de tonnes.⁴ Cette baisse a été généralisée pour la plupart des produits, à l'exclusion cependant de ceux du Manitoba. Les volumes globaux des stocks de report de cette province ont en fait augmenté de 9,8 %.⁵

Les stocks de report globaux de canola ont décliné de moitié, en conséquence d'une baisse de production de 18,8 % à l'été de 2000. Toutefois, les stocks de report de blé dur ont plus que doublé par rapport à l'année précédente. Cette situation s'explique par le fait que l'approvisionnement de blé dur dans l'Ouest du Canada a

³ L'estimation finale par Statistique Canada de la production des principales cultures céréalières pour la saison de croissance 2002 s'établit à 26,9 millions de tonnes. Ce volume, dont le transport est prévu pour la campagne agricole 2002-2003, est inférieur d'environ 42,5 % à la moyenne sur dix ans d'un niveau de production de 46,8 millions de tonnes.

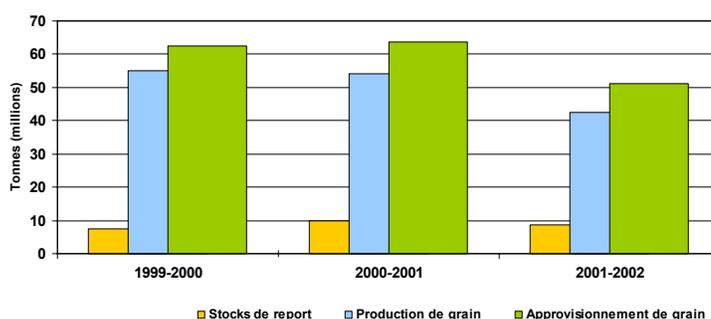
⁴ Les stocks de report désignent les stocks dans les exploitations agricoles et les silos primaires.

⁵ L'augmentation des stocks de report du Manitoba est en grande partie attribuable à une augmentation de la production de blé et de blé dur pendant la campagne agricole de 2000-2001.

surpassé la demande, et le marché mondial n'était pas en mesure d'accommoder tout cet approvisionnement excédentaire à des prix acceptables pour la Commission canadienne du blé.⁶ [Voir tableau 1A-2 à l'annexe 3.]

Avec 8,8 millions de tonnes de stocks reportés de la campagne de 2000-2001, et une récolte de 42,5 millions de tonnes en 2001, l'approvisionnement total pour la campagne 2001-2002 représentait 51,3 millions de tonnes. Ce résultat représente cependant une baisse de 12,6 millions de tonnes (ou 19,7 %) par rapport aux 63,8 millions de tonnes rendues disponibles l'année précédente.

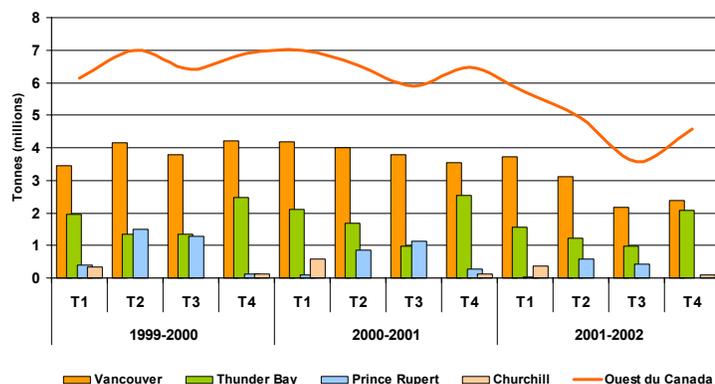
Figure 3 : Approvisionnement de l'Ouest du Canada



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

Traduisant la baisse de l'approvisionnement, les volumes de grain acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2001-2002 ont nettement reculé par rapport à la campagne précédente. Le total des volumes pour la campagne atteignait 18,8 millions de tonnes, une baisse de 7,1 millions de tonnes (ou 27,5 %).⁷ Les volumes trimestriels ont notablement baissé pendant chacun des quatre trimestres, avec une réduction particulièrement marquée en deuxième moitié de campagne. Seulement au troisième trimestre, le volume a chuté de 39,3 % par rapport à la même période un an plus tôt. [Voir tableaux 1B-1, 1B-2, et 1B-3 à l'annexe 3.]

Figure 4 : Volumes ferroviaires



Cette même tendance générale a touché les volumes transportés vers les principaux points d'exportation de Vancouver et Thunder Bay. Près de 60 % du tonnage global acheminé par le SMTG a continué de transiter par Vancouver, mais les expéditions de grain à ce port ont néanmoins baissé de 26,4 %, à 11,4 millions de tonnes. Le volume de grain destiné à Thunder Bay a légèrement moins baissé, de 20,5 %, pour s'établir à 5,8 millions de tonnes.

⁶ La production mondiale de blé dur était supérieure à la demande pour la campagne agricole 2000-2001. La Commission canadienne du blé, qui compte pour près des deux tiers des échanges mondiaux de blé dur, a décidé de restreindre ses livraisons, les frais supplémentaires de report étant moindres que les pénalités financières qu'aurait entraîné la vente de ce grain à un prix affaibli. Voir Commission canadienne du blé, *Info-Céréales*, mars-avril 2001.

⁷ Le trafic ferroviaire de grain ne désigne que le volume acheminé vers un port désigné de l'Ouest du Canada, conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Il exclut le trafic dont le point d'origine est situé dans l'Ouest du Canada et qui est destiné soit à l'Est du Canada, soit aux États-Unis d'Amérique.

Par ailleurs, les ports de Prince Rupert et Churchill ont enregistré des chutes beaucoup plus marquées, respectivement de 54,8 % et 34,8 %. Toutefois, ces deux ports comptent pour seulement 8,1 % du volume global transporté.

Origines provinciales

Parallèlement aux tendances de la production globale, les volumes de grain provenant de chacune des provinces productrices ont enregistré une baisse marquée. Près des deux tiers de la baisse constatée pendant la campagne 2001-2002 peuvent être attribués à la seule réduction des volumes de la Saskatchewan, alors que les expéditions ferroviaires de cette province tombaient de 4,4 millions de tonnes (ou 32,0 %). Cette baisse des volumes a également touché les provinces de l'Alberta, avec une réduction de 1,8 million de tonnes (ou 21,8 %), et du Manitoba, avec une réduction de 0,9 million de tonnes (ou 23,4 %). Le grain provenant de Colombie-Britannique, bien que son volume ait baissé dans une proportion comparable de 22,0 %, ne représentait que 54 800 tonnes, ce qui n'a pas eu d'effet notable sur le volume ferroviaire global.

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

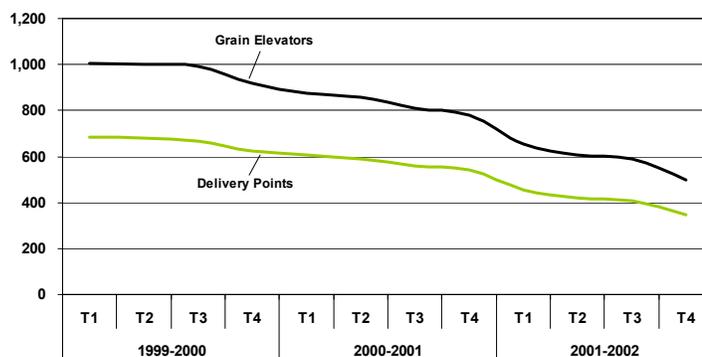
La baisse du nombre de silos de collecte agréés dans l'ensemble de l'Ouest du Canada est un phénomène bien connu. En fait, les données de la Commission canadienne des grains indiquent que cette baisse se poursuit régulièrement depuis quatre décennies. À l'entrée en activité du PSG, le 1^{er} août 1999, on comptait 1 004 silos primaires et de transformation dans les Prairies. Au 31 juillet 2001, ce total avait chuté de 22,2 %, à 781.

Le rythme de cette baisse a cependant connu une accélération marquée pendant la campagne 2001-2002. Au 31 juillet 2002, le nombre de silos agréés avait encore reculé de 281 (ou 36,0 %), pour s'établir à 500.⁸ Qui plus est, cette réduction de 281 silos représente plus de la moitié de la baisse nette des installations consignée pendant l'entière période de trois ans couverte par le PSG. Le réseau actuel de silos agréés dans l'Ouest du Canada s'établit à 49,8 % du niveau relevé le 1^{er} août 1999. [Voir tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'annexe 3.]

Postes de livraison

Dans le contexte de cette tendance, les installations restantes du réseau de silos sont regroupées autour d'un nombre également réduit de postes de livraison. À la fin de la campagne 2001-2002, le nombre de postes de livraison en service avait baissé à 345, une réduction de 36,1 % par rapport aux 540 relevés à la fin de la campagne précédente, et une réduction de 49,6 % par rapport aux 684 postes recensés au début du PSG. Les données les plus récentes sur les livraisons de grain à ces postes confirment cette tendance. Pendant la campagne 2000-2001, seulement le quart des postes de livraison en service accaparait 80 % des livraisons des producteurs du SMTG. Pour la campagne 1999-2000, cette proportion représentait environ le tiers des postes. [Voir tableau 1C-13 à l'annexe 3.]

Figure 5 : Silos agréés et postes de livraison



⁸ La réduction mentionnée du nombre de silos agréés désigne le changement net du nombre de silos découlant d'une combinaison de fermetures et d'ouvertures au cours de la campagne. Il ne faut pas interpréter cette réduction nette comme représentant seulement les fermetures de silos.

Du point de vue géographique, c'est la Saskatchewan qui a connu la baisse proportionnellement la plus marquée du nombre d'installations agréées. Depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre d'installations dans cette province a chuté de 53,5 %, passant de 527 à 245. Ce rythme de baisse correspond de près à celui enregistré en Alberta, avec une réduction nette de 127 (ou 50,4 %) et au Manitoba, avec une baisse de 95 (ou 44,0 %).⁹

Capacité de stockage des silos

Malgré la baisse marquée du nombre total de silos, la capacité de stockage de ces installations n'a diminué que de 12,8 %, à 6,1 millions de tonnes, pendant cette même période. Néanmoins, cette réduction a fait franchir à la capacité globale de stockage le seuil de 7 millions de tonnes établi de longue date. Ce rythme plus modéré de réduction découle du fait que les entreprises de grain ont procédé à une fermeture systématique de leurs installations classiques moins efficaces tout en ajoutant de nouvelles installations à haute capacité.

Jusqu'aux derniers mois de la campagne 1999-2000, la capacité ajoutée par les investissements dans des nouveaux silos ou des silos agrandis l'a emporté de peu sur la capacité soustraite par voie de fermeture. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a en fait augmenté à un sommet de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne 1999-2000. Cependant, le rythme auquel cette nouvelle capacité a augmenté a depuis été éclipsé par le nombre de fermetures, et la capacité globale de stockage des silos baisse maintenant à un rythme plus proportionnel à celui de la baisse du nombre total de silos.

Cette activité de rationalisation visait clairement le silo classique à caisson de bois. De taille relativement moindre, ces installations offrent habituellement une capacité de stockage limitée, et une longueur de voie ferrée insuffisante pour permettre le chargement d'au moins 25 wagons de chemin de fer en même temps. Parmi les 599 silos fermés depuis le début du PSG, la très grande majorité, environ 525 (ou 87,6 %), était des installations de classe A.¹⁰ Cette baisse semble principalement attribuable à l'obsolescence économique, la fonction de ces installations dans le SMTG ayant été supplantée par le silo à haute capacité plus efficace.

Cette évolution a été précipitée en grande

⁹ On compte neuf silos primaires et de transformation à l'extérieur des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Plus précisément, au 31 juillet 2002, il y avait un silo en Ontario, et huit en Colombie-Britannique. Les changements dans l'infrastructure des silos de ces provinces ne sont généralement pas commentés, du fait de leur incidence limitée, mais ils figurent dans les statistiques plus générales sur l'ensemble du SMTG. Le lecteur intéressé aux données des silos de ces provinces peut consulter les tableaux détaillés de l'annexe 3.

¹⁰ Pour faciliter la comparaison, les silos primaires et de transformation sont regroupés en classes qui reflètent leur capacité de chargement (qui se mesure au nombre de postes de wagons à chaque silo). Les silos de classe A mentionnés peuvent accueillir moins de 25 wagons. Les installations qui peuvent accueillir entre 25 et 49 wagons sont désignées comme des silos de classe B, tandis que celles qui peuvent accueillir entre 50 et 99 wagons sont désignées comme des silos de classe C et celles qui peuvent accueillir 100 wagons et plus, des silos de classe D.

Figure 6 : Silos agréés – Répartition provinciale

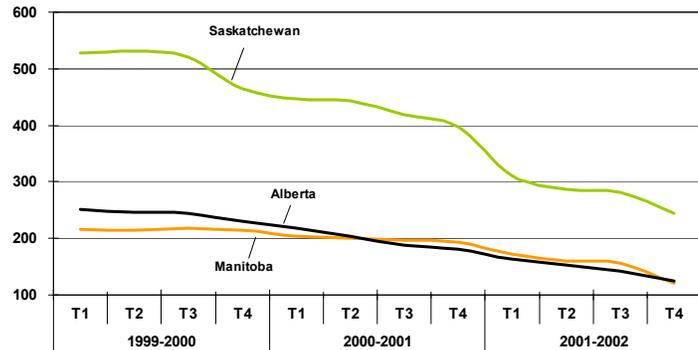
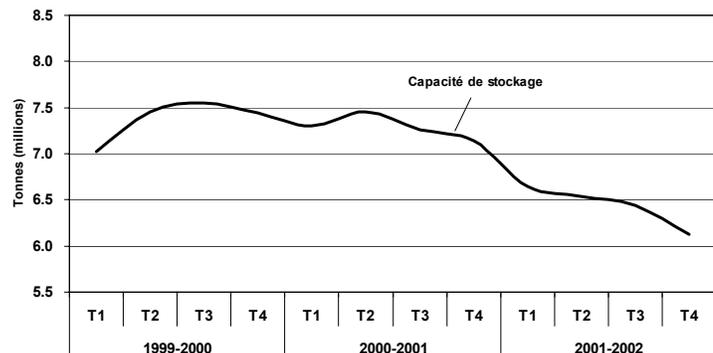


Figure 7 : Silos agréés – Capacité de stockage



partie par les incitatifs financiers qu'ont commencé à offrir les sociétés ferroviaires pour promouvoir l'expédition de grain par trains-blocs multiples et non plus simples.¹¹ Du point de vue d'une société céréalière, ces incitatifs donnent l'occasion de concrétiser les avantages financiers inhérents d'installations à haute capacité. À l'issue d'une activité fébrile de construction, les silos à haute capacité ont commencé à se dresser un peu partout dans les Prairies et l'ouverture de chaque nouveau silo rendait marginale l'exploitation des silos classiques voisins, que l'on a fermé pour tirer avantage des économies d'échelle.

Classes de silos

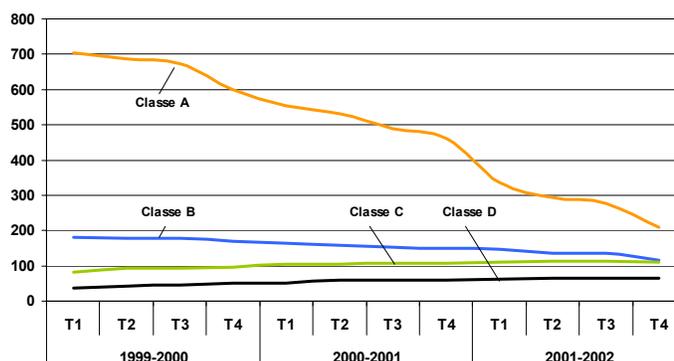
Bien que le processus se poursuive toujours, il ne semble plus viser exclusivement la fermeture des installations de classe A. Au cours des trois dernières campagnes agricoles, il s'est également fermé 68 installations de classe B, malgré le fait que les expéditions de ces installations soient admissibles à un rabais incitatif de 1 \$ la tonne. Ensemble, les installations de classes A et B comptent pour 99,0 % des fermetures signalées. Par contre, seulement 48,4 % des 95 silos ouverts pendant cette même période étaient de classe A ou B.¹² Ces statistiques soulignent le fait que les seules classes de silos dont le nombre s'est effectivement accru au cours des trois dernières campagnes agricoles sont des installations à haute capacité de classes C et D. [Voir tableaux 1C-7 à 1C-12 à l'annexe 3.]

Plus spécifiquement, le bilan net des changements dans l'infrastructure des silos au cours des trois dernières campagnes se présente ainsi : silos de classe A, baisse de 70,6 %, de 705 à 207; silos de classe B, baisse de 35,0 %, de 180 à 117; silos de classe C, hausse de 37,0 %, de 81 à 111, et silos de classe D, hausse de 71,1 %, de 38 à 65.

Bien que ces décisions de rationalisation reposent en partie sur la capacité d'une société céréalière à bénéficier des avantages financiers qu'il y a à expédier des grains par blocs de wagons multiples, le changement relatif du nombre et de la capacité de stockage des silos capables de charger des wagons par blocs donnant droit à des primes d'incitation représente le meilleur moyen d'étudier l'évolution de ces biens. Pendant la campagne 2001-2002, le nombre de ces installations a en fait connu une baisse marginale, de 319 à 292, alors que la capacité de stockage connexe demeurait essentiellement la même, à 5,1 millions de tonnes. [Voir tableaux 1C-4, 1C-5, et 1C-6 à l'annexe 3.]

De plus, alors que le nombre réel de silos capables de charger des wagons par blocs donnant droit à des primes d'incitation a en fait diminué de 299 à 292 (ou 2,3 %) au fil des trois dernières campagnes, la capacité de stockage connexe de ces installations a augmenté de 1,1 million de tonnes (ou 26,8 %).¹³ À la fin de la

Figure 8 : Silos agréés – Classes d'installations



¹¹ C'est en 1987 que les sociétés ferroviaires ont commencé à proposer à l'industrie du grain des incitatifs à l'expédition par trains-blocs multiples. Le principe était d'attirer des volumes de grain considérablement plus élevés vers des installations pouvant accommoder un groupe complet ou partiel de wagons. Pour la société ferroviaire, les économies internes de telles pratiques d'exploitation assurent en fait l'autofinancement de tout programme d'incitatifs. Les effets indirects de ces pratiques, principalement une meilleure utilisation de l'actif, permettent souvent un service plus fiable et d'autres économies. Ces incitatifs s'articulent autour de seuils d'expédition par wagons multiples qui se chiffrent à 25, 50 et 100 wagons. Au 1^{er} août 2000, les expéditions par blocs de 25 à 49 wagons bénéficiaient d'un rabais de 1 \$ la tonne par rapport au taux publié pour les mouvements par wagon unique; de 4 \$ pour les blocs de 50 à 99 wagons et de 6 \$ pour les blocs d'au moins 100 wagons.

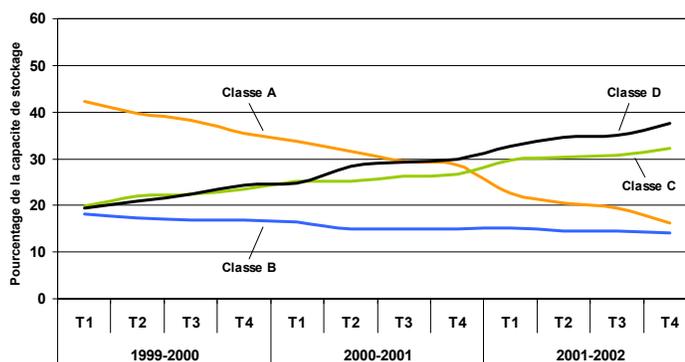
¹² Les statistiques des ouvertures et fermetures de silos sont imprécises, car elles ne permettent pas de distinguer les installations agréées qui ont pu être fermées par une société céréalière et réouvertes par une autre, en conséquence d'une vente de biens.

¹³ La mesure intégrale du progrès relatif des silos de classes C et D est masquée par l'inclusion des silos de classe B, qui ont diminué de 180 à 117 (à l'exclusion des rajustements pour les silos ayant perdu leur service ferroviaire) pendant la même période. Les gains relatifs pour les silos de classes C et D uniquement s'établissent à 57 silos (ou 47,9 %) et 1,5 million de tonnes (ou 54,3 %).

campagne 2001-2002, ces silos comptaient pour 58,4 % du total du SMTG, et 83,9 % de sa capacité de stockage connexe. Le contraste est frappant si l'on compare ces proportions relatives au début de la campagne 1999-2000, soit respectivement 29,8 % et 57,7 %.

On discerne plus clairement l'influence des silos de classes C et D qui commence à s'imposer. À la fin de la campagne 2001-2002, ces installations de plus grande taille représentaient 35,2 % de l'ensemble des silos, et comptaient pour 69,8 % de la capacité globale de stockage du SMTG, une progression considérable depuis les parts respectives de 11,9 % et 39,4 % au début du PSG.

Figure 9 : Part de la capacité de stockage – Classe de silo



Sociétés céréalières

La rationalisation des silos demeure du ressort des plus grandes sociétés céréalières. Le nombre imposant de leurs installations crée plus de possibilités de consolidation que pour une entreprise possédant moins de silos. Le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) reste le plus actif dans ce domaine, ayant réduit le nombre de ses silos de 237 (ou 77,7 %) au cours des trois dernières campagnes. Plus de la moitié de cette réduction, touchant 135 silos, s'est accomplie pendant la seule campagne 2001-2002.

Agricore Cooperative Ltd., au deuxième rang dans les efforts de réduction, a retranché 158 silos (ou 61,2 %) de son réseau au cours de la même période. De son côté, la United Grain Growers Limited a procédé à une réduction nette de 61 silos (ou 48,4 %). Ces deux entreprises ont intensifié leurs activités de rationalisation au cours de la campagne de 2001-2002, sans toutefois atteindre le niveau constaté à la SWP.¹⁴

Des réductions moindres ont été apportées par Pioneer Grain Company, Limited – 39 silos ou 37,1 %; Cargill Limited – 20 silos ou 33,9 %; N.M. Paterson & Sons Limited – 2 silos ou 4,0 %. À l'encontre de la tendance, Louis Dreyfus Canada Ltd. et AgPro Grain ont toutes deux ajouté trois silos, représentant des gains respectifs de 37,5 % et 27,3 %. Aucun changement n'a été signalé dans le nombre de silos exploités par ConAgra Limited ou Parrish and Heimbecker, Limited. [Voir tableau 1C-3 à l'annexe 3]

1.4 Infrastructures ferroviaires [sous-série de mesures 1D]

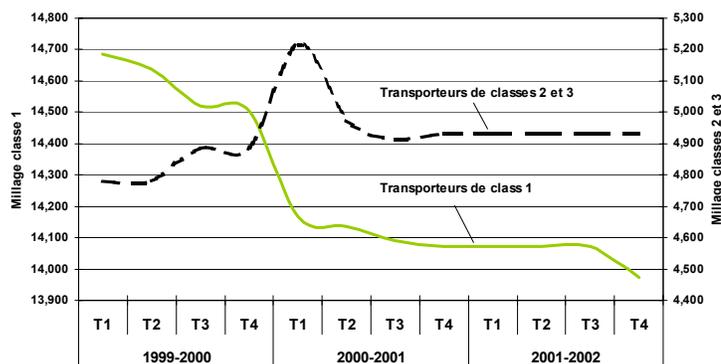
Comme le signalait le Surveillant dans son Rapport annuel pour 2000-2001, le rythme auquel les grandes sociétés ferroviaires rationalisaient leurs infrastructures au milieu des années 1990 s'est nettement ralenti. La plus grande partie des initiatives lancées au cours de cette période s'est traduite par l'abandon ou la vente de plus de 4 300 routes-milles de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada. Au début de la campagne agricole 1999-2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada englobait un total de 19 468,2 routes-milles. De ce total, les transporteurs de classe 1 possédaient 14 827,9 routes-milles (ou 76,2 %), tandis que les transporteurs de moindre envergure de classes 2 et 3 contrôlaient la portion restante de 4 640,3 routes-milles (ou 23,8 %).

Depuis, le réseau est demeuré en grande partie intact. À la fin de la campagne 2001-2002, le millage total du réseau avait reculé de 559,4 routes-milles (ou 2,9 %), pour un total de 18 908,8 routes-milles, ce recul s'étant

¹⁴ Le 1^{er} novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited fusionnaient officiellement pour devenir Agricore United. En tenant compte de ce facteur, les statistiques reformulées pour Agricore United indiquent que l'entreprise a retiré 219 silos (ou 57,0 %) de son réseau au cours des trois dernières campagnes. À compter de la campagne 2002-2003, les données historiques relatives à ces deux entreprises seront combinées et présentées comme relevant seulement d'Agricore United.

réalisé surtout pendant les deux premières campagnes du PSG. De plus, la majeure partie de cette réduction, soit 474,0 routes-milles (ou 84,7 %) porte sur des embranchements tributaires du grain à faible densité. Ce facteur est évident dans la différence entre les réductions nettes des réseaux tributaires et non tributaires du grain au cours des trois dernières campagnes, représentant respectivement 9,6 % et 0,6 %. Pendant la campagne 2001-2002, une autre tranche de 97,0 routes-milles d'embranchements tributaires du grain a été abandonnée en Alberta.¹⁵ Malgré ce contexte, aucune nouvelle compagnie d'intérêt local n'a été créée au cours de cette période. [Voir tableau 1D-1 à l'annexe 3.]

Figure 10 : Infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada (routes-milles)

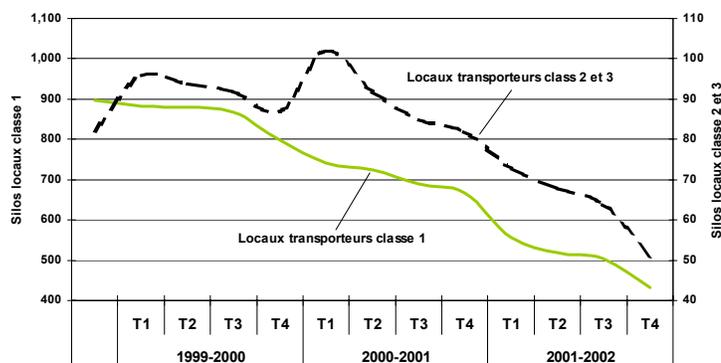


Il ne faudrait toutefois pas croire pour autant que les grandes sociétés ferroviaires canadiennes ont cessé de chercher des possibilités de rationalisation de leurs réseaux. Comme l'indique leur plan triennal de réseau, tant le CN que le CP prévoient toujours abandonner ou transférer des embranchements non rentables, et ont conclu des ententes qui se traduiraient par la création de nouvelles compagnies d'intérêt local au début de la campagne 2002-2003.¹⁶

Silos locaux

L'infrastructure ferroviaire en soi est demeurée stable, mais le nombre de silos rattachés à cette infrastructure a baissé considérablement. Le nombre de silos situés le long des trajets des grands transporteurs de classe 1 a chuté de 35,1 % pendant la campagne 2001-2002, passant de 667 à 433. Parallèlement, le nombre de silos rattachés à des transporteurs de classes 2 et 3 est tombé de 37,8 %, de 82 à 51. En contexte, depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre de silos desservis par des transporteurs de classe 1 a reculé de 51,7 %, tandis que le nombre de silos desservis par d'autres transporteurs diminuait de 37,8 %. [Voir tableau 1D-6 à l'annexe 3.]

Figure 11 : Silos locaux – Classe de transporteur



Parallèlement, la capacité de stockage connexe subissait une baisse nette considérable, soit de 11,6 % pour les silos rattachés à des transporteurs de classe 1, et de 25,3 % pour les silos rattachés aux transporteurs d'autres classes. Cette différence témoigne du fait que ce sont les silos situés le long des trajets des transporteurs de classe 1 qui ont bénéficié le plus des programmes d'investissement des sociétés céréalières. C'est là que l'on a construit des silos à haute capacité, et c'est aussi là que l'on a le plus modernisé d'autres silos. De plus, le déclin relatif tant du nombre que de la capacité de stockage des silos non desservis par les

¹⁵ Les 97,0 routes-milles mentionnés découlent de l'abandon de la subdivision Lomond du CP dans le sud de l'Alberta. Cette voie mentionnée dans le plan triennal de réseau de l'entreprise a été offerte en vente à d'éventuels exploitants en janvier 2002.

¹⁶ Les subdivisions du CN Blaine Lake, Cudworth et Turtleford faisaient partie des embranchements envisagés pour un transfert à de nouvelles compagnies d'intérêt local. Une entente pour la vente de la subdivision Winnipeg Beach du CP, annoncée en janvier 2002, ne s'est pas concrétisée. Le détail de ces transactions éventuelles n'est pas connu.

transporteurs de classe 1 s'est effectué à un rythme plus rapide que celui des silos desservis par les transporteurs de classe 1 pendant la deuxième moitié de la campagne 2001-2002.

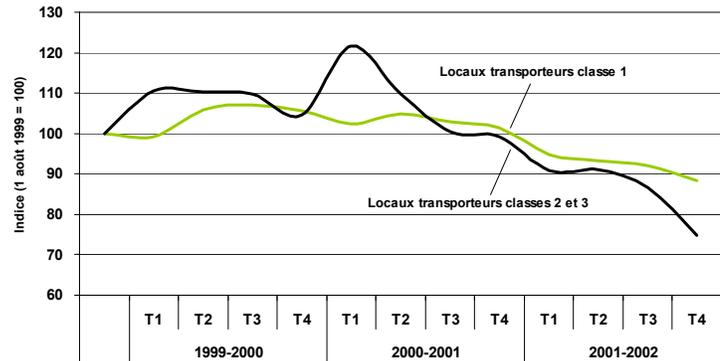
Réseau tributaire du grain

Ce taux d'élimination se manifeste également dans la fermeture d'installations situées le long d'embranchements tributaires et non tributaires du grain.¹⁷ Le nombre de silos situés le long du réseau tributaire du grain a chuté de 42,1 % pendant la campagne 2001-2002, passant de 309 à 179, alors que ceux situés le long du réseau non tributaire du grain diminuaient dans une proportion moindre de 30,7 %, passant de 440 à 305. Ce tableau général indique que les silos rattachés au réseau tributaire du grain disparaissent à un rythme marginalement plus rapide que les silos du réseau non tributaire du grain. Cette tendance s'applique aux trois années du PSG avec des baisses cumulatives représentant 57,4 % dans le premier cas, et 45,4 % dans l'autre.

Ces mêmes tendances deviennent également apparentes dans l'examen de l'évolution des silos en fonction de la voie ferrée et de la classe de transporteur. Le nombre de silos le long des embranchements tributaires du grain des transporteurs de classe 1 a chuté de 60,6 % depuis le 1^{er} août 1999, passant de 373 à 147. À titre comparatif, les silos rattachés aux activités des transporteurs régionaux et d'intérêt local ont connu une réduction de 31,9 %, soit de 47 à 32. Il faut signaler que cette dernière baisse suivait une période initiale d'expansion. Avant le début de la période de réduction, le nombre de silos rattachés à des embranchements tributaires du grain de transporteurs de classes 2 et 3 avait en fait atteint un sommet de 71 (pour un gain de 51,1 %). Les réductions du nombre de silos le long des réseaux non tributaires du grain de ces transporteurs ont suivi une tendance très similaire, soit une réduction de 45,4 % pour les transporteurs de classe 1, passant de 524 à 286, et de 45,7 % pour les transporteurs de classes 2 et 3, passant de 35 à 19.

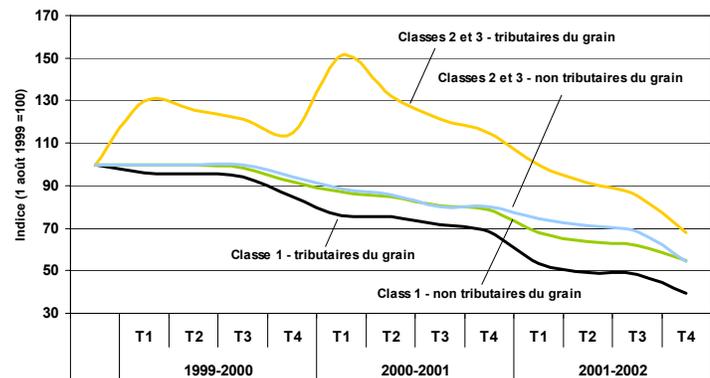
La baisse marquée du volume du trafic ferroviaire mentionnée précédemment semble s'être répartie également parmi les réseaux tributaires et non tributaires du grain. Le tonnage acheminé par le réseau tributaire a diminué de 25,9 % pendant la campagne 2001-2002, tombant de 8,4 à 6,2 millions de tonnes, tandis que le volume acheminé par le réseau non tributaire connaissait une réduction de 28,1 %, passant de 16,7 à 12,0 millions de tonnes. De plus, il n'y a pas eu de véritable changement dans la proportion des expéditions globales de grain

Figure 12 : Changement relatif de la capacité de stockage des silos locaux



Ce tableau général indique que les silos rattachés au réseau tributaire du grain disparaissent à un rythme marginalement plus rapide que les silos du réseau non tributaire du grain. Cette tendance s'applique aux trois années du PSG avec des baisses cumulatives représentant 57,4 % dans le premier cas, et 45,4 % dans l'autre.

Figure 13 : Changement relatif des silos locaux – Classe de voie ferrée



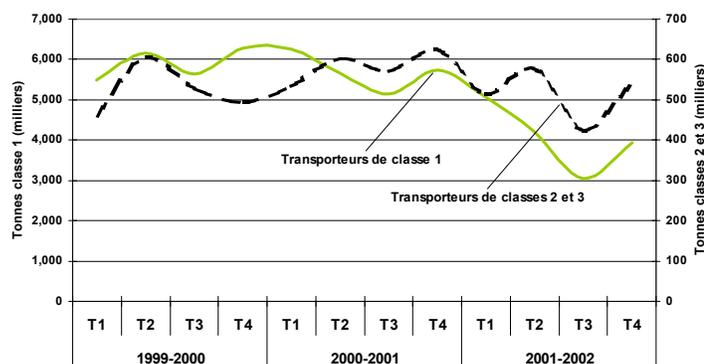
¹⁷ L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Étant donné que la Loi s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale exclusivement, les embranchements 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. Afin seulement de faciliter la comparaison, l'expression est utilisée 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.

qui proviennent du réseau non tributaire du grain, une proportion qui ne s'écarte pas beaucoup des deux tiers. [Voir tableau 1D-2 à l'annexe 3.]

Volumes du trafic

Cette répartition égale ne se retrouve cependant pas lorsque l'on examine le volume relatif de grain provenant des classes de transporteur. Les transporteurs de classe 1 ont acheminé un total de 16,2 millions de tonnes pendant la campagne 2001-2002, une baisse de 28,9 % par rapport à la même période l'année précédente, Par contre, le volume provenant des transporteurs d'intérêt local pendant cette même période, soit 2,1 millions de tonnes, représentait une réduction notablement moindre de 11,7 %. Ces résultats ont cependant comme effet de cacher une réalité, soit que la plupart des transporteurs d'intérêt local ont subi une baisse de trafic aussi grave, et même plus, que les transporteurs de classe 1.

Figure 14 : Volumes de grain par transporteur ferroviaire



Deux facteurs expliquent cette distorsion des résultats, soit l'inclusion du volume rattaché à une nouvelle société ferroviaire d'intérêt local, et les volumes compensatoires des quelques transporteurs dont l'aire de desserte a échappé aux rudes conditions de croissance qui ont eu un effet si négatif sur les volumes provenant d'autres transporteurs.¹⁸ [Voir tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'annexe 3.]

Malgré ces facteurs, le volume de trafic provenant des transporteurs d'intérêt local n'a pas diminué de façon aussi radicale que pourrait le laisser croire le déclin de leur réseau de silos locaux. Il semblerait que cela s'explique principalement par le fait que le chargement des wagons des producteurs a compensé, du moins partiellement, une partie du volume de grain qui aurait autrement été perdue à la suite de la fermeture des silos locaux.¹⁹ Effectivement, les données disponibles révèlent que les chargements des wagons des producteurs comptaient pour environ le quart du volume global acheminé par les transporteurs d'intérêt local au cours de la campagne 2001-2002.²⁰ Qui plus est, ce volume représente presque le double de celui relevé seulement deux ans auparavant, et pourrait fort bien représenter un facteur important dans la survie à long terme de ces transporteurs de moindre envergure.

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

Comme le soulignait le Rapport annuel 2000-2001 du Surveillant, le nombre de silos terminus agréés en service avait en réalité augmenté, passant de 14 à la fin de la campagne agricole 1999-2000 à 16 à la clôture de la campagne 2000-2001. Au deuxième trimestre de 2001-2002, un autre silo terminus s'est ajouté à ce nombre, avec l'agrément de Western Grain By-Products Storage Ltd., une installation de 30 000 tonnes à Thunder Bay.²¹ Avec l'ouverture de ce silo, la capacité de stockage globale des silos agréés dans les ports de

¹⁸ Une nouvelle société ferroviaire d'intérêt local constituée à partir de l'ancienne subdivision Arborfield du CN a été créée en avril 2001.

¹⁹ Plusieurs installations de chargement des wagons des producteurs ont été créées à partir de silos achetés de sociétés céréalières qui les avaient fermés. La plupart du temps, les producteurs locaux utilisent ces silos pour le stockage le long de la voie ferrée, et afin de faciliter le chargement de wagons en lots de plus grande taille qu'ils ne le pouvaient auparavant.

²⁰ Données de la Commission canadienne des grains. La section 5 traite plus en détail des activités de chargement des wagons des producteurs.

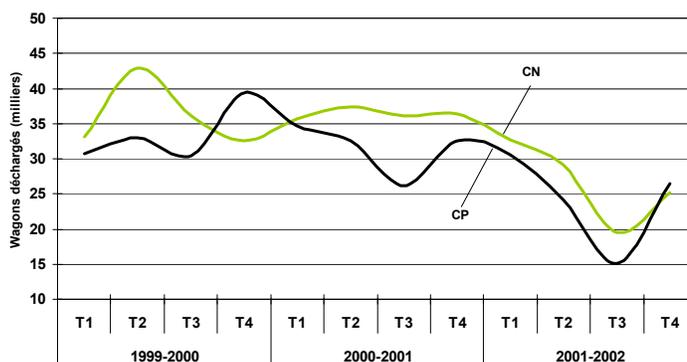
²¹ Western Grain By-Products Storage Ltd. fonctionnait depuis plusieurs années à titre d'installation céréalière non agréée. Ce n'est qu'en 2001 que l'entreprise a obtenu un permis de la Commission canadienne des grains. Le Programme de surveillance du grain

l'Ouest du Canada a augmenté d'un modeste 1,1 % pour atteindre un peu plus de 2,7 millions de tonnes. [Voir tableau 1E-1 à l'annexe 3.]

Déchargements dans les silos terminus

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos-terminus agréés au cours de la campagne 2001-2002 a baissé de 25,3 % par rapport à l'année précédente, tombant de 271 606 à 202 943 wagons.²² Dans une large mesure, ces tendances des opérations de manutention correspondent aux tendances mentionnées précédemment, le CN et le CP ayant tous deux enregistré des réductions importantes. Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés par le CN au cours de la campagne 2001-2002 a diminué de 26,8 %, passant de 145 630 à 106 588 wagons. L'entreprise a constaté d'importantes réductions de ses opérations de manutention à Prince Rupert et Churchill, respectivement de 53,8 % et 37,0 %.²³ Des baisses moindres de 24,0 % et 18,3 % ont été signalées pour Thunder Bay et Vancouver respectivement.

Figure 15 : Déchargements dans les silos terminus – CN et CP



De son côté, le CP a connu une baisse marginalement plus faible de 23,5 % dans l'ensemble de ses opérations de manutention, tombant de 125 976 à 96 355 wagons. Toutefois, les opérations de manutention du CP différaient de celles du CN, baissant d'une proportion notablement moindre de 2,1 % à Thunder Bay, mais plus élevée à Vancouver avec 35,8 %. Ces différences n'ont pas entraîné de véritable changement dans la proportion relative du volume global de grain déchargée par le CP au cours de la campagne 2001-2002, soit 47,5 % comparativement à 46,4 % l'année précédente. [Voir tableau 1E-2 à l'annexe 3.]

1.6 Observations sommaires

La production de grain de l'Ouest du Canada pour la campagne agricole 2001-2002 a atteint 42,5 millions de tonnes, un recul de 21,3 % par rapport aux 54,1 millions de tonnes enregistrées la campagne précédente. Cette baisse s'explique principalement par une sécheresse étendue, qui a touché la plus grande partie des Prairies. On ne peut trop insister sur les effets de la sécheresse sur le SMTG. Au cours des deux dernières saisons de croissance, les conditions de sécheresse ont continué de s'aggraver, créant des difficultés financières pour de nombreux intervenants dans l'industrie agricole. Non seulement la production totale de grain de l'Ouest du Canada a-t-elle chuté du quart au cours de la dernière campagne agricole, mais en plus, la gravité de la sécheresse de 2002 a accentué le recul de la production des principales cultures céréalières pour la campagne agricole de 2002-2003.

Au chapitre des changements dans le SMTG, ce contexte rend des plus difficiles la distinction entre les changements découlant de niveaux de production anormalement faibles, et ceux qui pourraient provenir d'une réforme gouvernementale ou d'autres facteurs. Chacun de ces facteurs exerce sans doute une influence, mais

conserve des données seulement sur le nombre d'installations céréalières agréées à l'intérieur du Système de manutention et de transport du grain.

²² Les statistiques mentionnées ici sont extraites des registres de la Commission canadienne des grains. Même si elles concordent avec les volumes dont on dit qu'ils ont été manutentionnés par les compagnies de chemin de fer, les chiffres diffèrent en raison de méthodes différentes de collecte et de tabulation des données.

²³ La Hudson Bay Railway dessert directement le Port de Churchill. Le trafic destiné à Churchill est pris en charge depuis le CN au point d'échange de The Pas (Manitoba).

ni l'un ni l'autre ne peut être interprété comme l'élément déterminant qui favorise l'efficacité, l'efficacé et la compétitivité du SMTG dans son ensemble.

La manifestation la plus évidente de cette combinaison de facteurs pourrait se trouver dans la rationalisation qui continue de modifier la structure du SMTG. Plus précisément, l'infrastructure des silos a beaucoup plus changé que l'infrastructure ferroviaire qui la dessert. Depuis le début de la campagne 1999-2000, le nombre de silos primaires et de transformation agréés dans l'Ouest du Canada a chuté de 50,2 %, alors que le réseau ferroviaire qui les dessert a connu une réduction de seulement 2,9 %, et surtout au niveau d'embranchements à faible densité tributaires du grain. De plus, le rythme de cette rationalisation, du moins dans ses aspects touchant l'infrastructure de silos du SMTG, s'est notablement accéléré au cours de la campagne 2001-2002. Bien que cela puisse s'expliquer en partie par la baisse marquée du volume de grain à transporter en conséquence de la sécheresse, cette évolution reste l'aboutissement d'une stratégie commerciale visant à rehausser l'efficacité économique des installations de silos.

Le maintien et l'élargissement des incitatifs financiers offerts par les sociétés ferroviaires pour promouvoir l'expédition de grain par trains-blocs multiples et non plus simples ont contribué notablement à cette évolution. Du point de vue d'une société céréalière, ces incitatifs donnent l'occasion de concrétiser les avantages financiers inhérents d'installations à haute capacité. L'ouverture de chaque nouveau silo rendait marginale l'exploitation des silos classiques voisins, que l'on a fermé pour tirer avantage des économies d'échelle. Les données révèlent effectivement que les seules classes de silo dont le nombre a réellement augmenté au cours des trois dernières campagnes sont les installations à haute capacité de classes C et D, dont le nombre s'est accru respectivement de 37,0 % et 71,1 %. Parallèlement, le nombre de silos de moindre taille de classes A et B tombait respectivement de 70,6 % et 35,0 %.

L'orientation stratégique des sociétés ferroviaires indique clairement que la tendance à la réduction du réseau de silos se poursuivra au cours des prochaines campagnes. L'évolution du SMTG va dans le sens d'un réseau de moindre envergure regroupant des installations plus grandes et plus efficaces que celles d'aujourd'hui. La seule incertitude porte sur l'envergure exacte que prendra ce réseau, ainsi que l'infrastructure ferroviaire qui le soutiendra.

Cela dit, il faut souligner que l'infrastructure ferroviaire a relativement peu changé. À la fin de la campagne 2001-2002, le millage total du réseau n'avait reculé que de 2,9 %, pour un total de 18 908,8 routes-milles, et ce principalement pendant les deux premières campagnes du PSG. Cependant, comme l'indique leur plan triennal de réseau, tant le CN que le CP prévoient toujours abandonner ou transférer des embranchements non rentables, et ont conclu des ententes qui se traduiraient par la création de nouvelles compagnies d'intérêt local au début de la campagne 2002-2003.

L'infrastructure ferroviaire en soi est demeurée stable, mais le nombre de silos rattachés à cette infrastructure a baissé considérablement : de 51,7 % dans le cas des silos desservis par des transporteurs de classe 1, et de 37,8 % pour ceux non desservis par des transporteurs de classe 1. Compte tenu de cette tendance, et de la baisse marquée des volumes de grain, il semble de plus en plus probable que le potentiel de rentabilité des exploitations d'embranchement à faible densité continue de s'amenuiser. Leur survie, et celle de certains transporteurs d'intérêt local, demeure incertaine.

Malgré ces facteurs, le volume de trafic provenant des transporteurs d'intérêt local n'a pas diminué de façon aussi radicale que pourrait le laisser croire le déclin de leur réseau de silos locaux. Il semblerait que cela s'explique principalement par le fait que le chargement des wagons des producteurs a compensé, du moins partiellement, une partie du volume de grain qui aurait autrement été perdue à la suite de la fermeture des silos locaux.²⁴ Effectivement, les données disponibles révèlent que les chargements des wagons des producteurs comptaient pour environ le quart du volume global acheminé par les transporteurs d'intérêt local au cours de la campagne 2001-2002. Qui plus est, ce volume représente presque le double de celui relevé seulement deux ans auparavant, et pourrait fort bien représenter un facteur important dans la survie à long terme de ces transporteurs de moindre envergure.

²⁴ Plusieurs installations de chargement des wagons des producteurs ont été créées à partir de silos achetés de sociétés céréalières qui les avaient fermés. La plupart du temps, les producteurs locaux utilisent ces silos pour le stockage le long de la voie ferrée, et afin de faciliter le chargement de wagons en lots de plus grande taille qu'ils ne le pouvaient auparavant.

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 progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. D'ici la campagne agricole 2002-2003, la CCB a pris l'engagement d'adjuger par appel d'offres au moins la moitié de ses expéditions de grain vers les ports de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill.

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 2001-2002

Appels d'offres

- 416 appels d'offres lancés par la CCB pendant la campagne 2001-02.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 5,0 millions de tonnes à des postes d'exportation.
 - Livraison à Vancouver – 54,5 %.
 - Livraison à Thunder Bay – 27,8 %.
 - Livraison à Prince Rupert – 14,5 %.
 - Livraison à Churchill – 3,2 %.
- 2 177 soumissions reçues de 22 sociétés céréalières.
 - Offre globale de 11,4 millions de tonnes.
 - Soumission de 2,3 tonnes pour chaque tonne de l'appel.
 - Hausse importante de participation au programme suite à l'accord entre les sociétés membres de WGEA /ITAC et la CCB.
- 654 contrats adjugés pour le transport de 3,5 millions de tonnes.
 - Livraisons à Vancouver – 58,2 %; Thunder Bay – 30,5 %; Prince Rupert – 9,9 %; Churchill – 1,5 %.
 - Cinq contrats supplémentaires adjugés pour 71 300 tonnes d'orge de brasserie.
 - Le total représente 27,9 % des volumes transportés de la CCB dans des ports de l'Ouest du Canada.
 - Conforme à l'engagement d'un minimum de 25 %.
- Soumissions pour 30,0 % du tonnage visé – 1,5 million de tonnes – non conformes partiellement ou entièrement.
 - 541 000 tonnes – aucune soumission.
 - 404 000 tonnes – prix inacceptable.
 - 475 000 tonnes – quantité insuffisante.
 - 68 000 tonnes – non-conformité au cahier des charges.
- La proportion du volume transporté en blocs de wagons multiples atteint 94,3 %.
 - Transport de 69,5 % d'au moins 50 wagons.
- 4 059 wagons sanctionnés pour non-conformité du grade ou de la teneur en protéines.
 - Taux de non-conformité de 10 % considérablement plus élevé qu'en 2000-2001.
- 46,8 % de l'ensemble des mouvements partent de Saskatchewan; baisse par rapport aux 90,5 % de 2000-2001.
- La CCB estime que les économies pour 2001-2002 provenant des soumissions des sociétés, des rabais de transport et de silo et des sanctions financières pour non-conformité représentent 40,9 millions \$.
 - Des avantages retournent aux producteurs par les comptes de mise en commun de la CCB.

Autres

- Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited fusionnent pour créer Agricore United le 1^{er} novembre 2001.
 - Devient le plus important manutentionnaire de grain dans l'Ouest du Canada.
 - Enjoint par le Bureau fédéral de la concurrence de se défaire de biens pour régler des préoccupations concurrentielles.
- Des positions contraires se manifestent sur l'incidence et l'efficacité du programme d'appels d'offres de la CCB.
- La Commission canadienne des grains consent des exemptions à de nouvelles installations de chargement des wagons des producteurs.
 - Cinq installations exemptées à la fin de la campagne 2001-2002.
- L'Office des transports du Canada rejette la demande de Ferroequus Railway Company pour des droits de circulation sur des voies du CN.
 - La demande visait le transport de grain de Saskatchewan et d'Alberta vers Prince Rupert.
- L'Office des transports du Canada conclut que le CN ne s'est pas acquitté de ses obligations de transporteur public dans l'examen d'une plainte de niveau de service déposée par Naber Seeds.
 - CN tenu de prendre des mesures définies pour assurer à l'expéditeur suffisamment de wagons.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

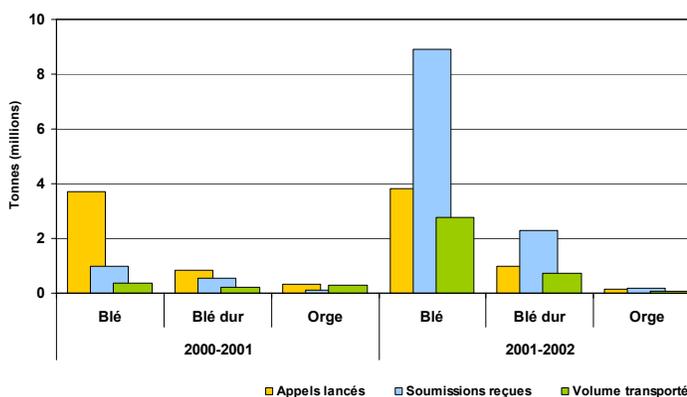
Tableau	Description	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			2000-2001	2001-2002	VAR %	
Appels d'offres [sous-série 2A]						
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grain	}	4 888,0	4 961,4	1,5 % ▲	
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grade					
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – Grain		}	1 629,2	11 400,8	599,8 % ▲
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – Grade					
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grain	(2)	}	858,6	3 566,0	315,3 % ▲
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grade	(2)				
2A-7	Mouvements soumissionnés non remplis (milliers de tonnes)		4 312,4	1 487,3	-65,5 % ▼	
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Non adjugés au moins disant		0,0	96,1	n.d. ▲	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		280,8	71,3	-74,6 % ▼	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – En stockage		577,8	3 494,7	504,8 % ▲	
2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – Ports	(3)				
2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – Compagnies de chemin de fer	(3)				
2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples	(3)				
2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – Sanctions	(3)				
2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – Province/Classe de silo	(3)				
2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – Mois	(3)				
<p>(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 2000-2001 et 2001-2002 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.</p> <p>(2) – Englobe les volumes soumissionnés d'orge de brasserie.</p> <p>(3) – Les mesures 2A-10 à 2A-15 portent sur différents aspects des mouvements soumissionnés. Cet examen vise à mieux expliquer les mouvements eux-mêmes, qui ne peuvent être décrits dans le présent cadre sommaire. Le lecteur est invité à consulter au besoin les tableaux de données détaillées à l'annexe 3.</p>						

2.1 Relations commerciales – Appels d'offres [sous-série de mesures 2A]

Le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) a été mis en œuvre par la conclusion d'un protocole d'entente entre la CCB et le ministre responsable de la CCB, qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Cependant, comme on l'expliquait dans le Rapport annuel du Surveillant pour 2000-2001, peu de sociétés céréalières ont choisi au départ de participer au programme d'appels d'offres, à cause de l'absence de normes et processus acceptés par l'industrie.

Cet obstacle a été surmonté le 10 août 2001, lorsque la CCB, la Western Grain Elevator Association (WGEA), et l'Inland Terminal Association of Canada (ITAC), ont annoncé la conclusion d'un accord de trois ans sur les modalités d'administration du programme d'appels d'offres de la CCB.²⁵ En termes généraux, cet accord tripartite énonce la façon d'administrer le

Figure 16 : Appels d'offres de la CCB – Appels d'offres lancés, soumissions reçues et volume transporté



²⁵ Les membres de la WGEA sont les principales sociétés céréalières, et la WGEA fait office d'organe représentatif au sujet des grands intérêts des sociétés céréalières. L'ITAC compte parmi ses membres des silos terminus indépendants et remplit les mêmes fonctions pour ses membres.

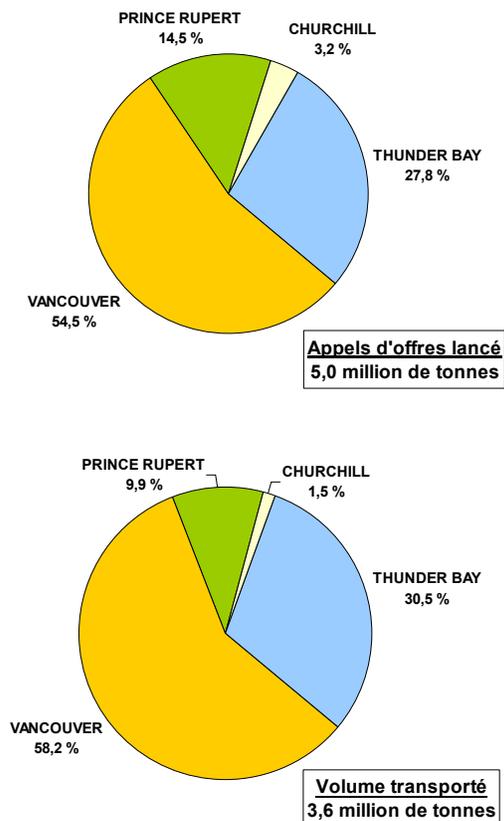
programme d'appels d'offres et comporte des dispositions prévoyant des incitatifs de rendement et des sanctions. À compter de ce moment, la participation au programme d'appels d'offres de la CCB a considérablement augmenté.

Figure 17 : Mouvements soumissionnés – Port de destination

Appels d'offres lancés

Durant la campagne 2001-2002, la CCB a lancé un total de 416 appels d'offres pour des expéditions se chiffrant à environ 5,0 millions de tonnes de grain, soit seulement 1,5 % de plus que le nombre d'appels de l'année précédente. La plus grande partie de ce volume, quelque 3,8 millions de tonnes (ou 77,0 %), portait sur des expéditions de blé. Une autre tranche de 1,0 million de tonnes (ou 19,8 %) touchait le blé dur, tandis que l'orge comptait pour le reste, soit 0,2 million de tonnes (ou 3,2 %).

Plus des deux tiers de ce volume étaient destinés à l'exportation par les ports de la côte Ouest, c'est-à-dire 54,5 % livrés à Vancouver, et 14,5 % livrés à Prince Rupert. Une autre tranche de 27,8 % était destinée à Thunder Bay, et Churchill devait recevoir les 3,2 % restants. [Voir tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'annexe 3]



Ces appels d'offres ont suscité un total de 2 177 soumissions de la part de 22 sociétés céréalières, représentant globalement une offre de transport de 11,4 millions de tonnes. Témoinnant d'une plus forte participation de l'industrie, ce volume soumissionné est sept fois plus important que celui de l'année précédente.

Au chapitre des tendances relevées, les volumes soumissionnés correspondaient de près à ceux mentionnés dans les appels d'offres, soit à 78,3 % pour l'expédition de blé, et à 68,6 % pour livraison dans les ports de la côte Ouest. De manière générale, on pourrait en déduire que les soumissionnaires examinent équitablement tous les appels d'offres, et qu'ils n'ont pas de préjugé favorable ou défavorable pour un type de grain particulier, un grade ou un port de destination. [Voir tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'annexe 3.]

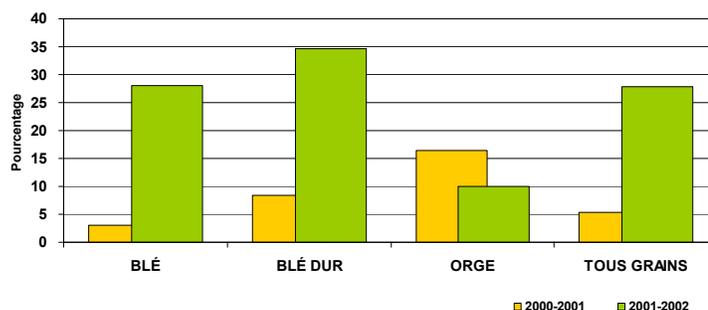
Contrats adjudgés

Dans l'ensemble, 654 contrats ont été adjudgés par la suite pour le transport d'environ 3,5 millions de tonnes de grain, ce qui représente 70,4 % de la quantité visée par les appels d'offres du programme de la CCB. En comptant cinq autres contrats pour le transport de 71 300 tonnes d'orge de brasserie, le volume total transporté en vertu des contrats conclus à l'issue d'appels d'offres s'établissait à 3,6 millions de tonnes.²⁶ Cette quantité représente 27,9 % du volume total de grain expédié par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada pendant toute la campagne 2001-2002, ce qui surpasse l'engagement minimal de 25 % prévu au protocole d'entente. [Voir tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'annexe 3.]

²⁶ L'orge de brasserie faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la conclusion du protocole d'entente. C'est pourquoi le tonnage d'orge de brasserie est abordé de manière distincte des volumes administrés en vertu du protocole, mais il fait partie du calcul du volume total transporté par la CCB en régime d'appels d'offres.

Du total de 3,5 millions de tonnes transportées en vertu du protocole d'entente, une proportion de 58,2 % a été expédiée à Vancouver, 30,5 % à Thunder Bay, 9,9 % à Prince Rupert, et 1,5 % à Churchill. Bien que ces proportions correspondent aux objectifs des appels d'offres lancés, les proportions effectivement expédiées à Vancouver et Thunder Bay dépassaient marginalement les quantités prévues à l'origine. Par contre, les ports nordiques de Prince Rupert et Churchill ont reçu une proportion réduite du même ordre des mouvements soumissionnés qui leur avaient été affectés au départ. Il est plus pertinent de signaler que les volumes de grain soumissionnés effectivement acheminés à Vancouver et Thunder Bay s'établissaient respectivement à 24,8 % et 22,8 % de moins que le niveau des appels d'offres, tandis que les volumes connexes acheminés à Prince Rupert et Churchill représentaient une proportion de beaucoup moindre, soit inférieurs respectivement de 52,3 % et 66,5 %. [Voir tableau 2A-10 à l'annexe 3.]

Figure 18 : Mouvements soumissionnés – Pourcentage du total des expéditions de la CCB



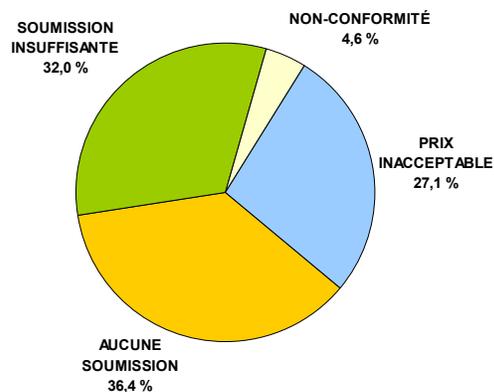
Il est plus pertinent de signaler que les volumes de grain soumissionnés effectivement acheminés à Vancouver et Thunder Bay s'établissaient respectivement à 24,8 % et 22,8 % de moins que le niveau des appels d'offres, tandis que les volumes connexes acheminés à Prince Rupert et Churchill représentaient une proportion de beaucoup moindre, soit inférieurs respectivement de 52,3 % et 66,5 %. [Voir tableau 2A-10 à l'annexe 3.]

Volumes visés par les appels d'offres et non adjugés

Du total de 5,0 millions de tonnes visé par les appels d'offres, près de 1,5 million de tonnes (ou 30 %) n'ont pas été adjudgées, ou ne l'ont été que partiellement. Dans ce groupe, une tranche de quelque 540 800 tonnes (ou 36,4 %) n'a suscité aucune soumission. Un autre bloc de 475 300 tonnes (ou 32,0 %) a fait l'objet de soumissions portant sur une quantité insuffisante. Une part supplémentaire de 67 700 tonnes (ou 4,6 %) n'a pas abouti à l'adjudication d'un contrat, les soumissionnaires n'ayant pas respecté le cahier des charges figurant dans l'appel proprement dit. Aucun contrat n'a été adjudgé pour 403 600 tonnes (ou 27,1 %) parce que le prix de la soumission était jugé inacceptable. [Voir tableau 2A-7 à l'annexe 3.]

Des 416 appels d'offres lancés, 20 contrats ont été adjudgés à des entreprises dont la soumission ne proposait pas le prix le moins élevé. Portant sur un volume total de 96 100 tonnes, ces soumissions au plus faible prix n'ont pas abouti à un contrat parce qu'elles comportaient des conditions qui ne pouvaient pas toujours être acceptées. Ces conditions prévoyaient que la soumission complète (prévoyant un nombre minimum de wagons) devait être acceptée, ou que la soumission était conditionnelle à l'acceptation d'une soumission connexe. Cependant, la présence de telles conditions ne signifiait pas le rejet automatique de la soumission. Parfois, ces conditions n'excluaient pas l'adjudication d'un contrat conformément aux critères énoncés dans l'accord tripartite.²⁷ [Voir tableau 2A-8 à l'annexe 3.]

Figure 19 : Répartition des volumes visés par les appels d'offres et non adjugés



²⁷ L'accord tripartite énonce les critères appliqués par la CCB dans l'adjudication des contrats : 1) plus bas prix (plus grandes économies pour l'agriculteur); 2) consolidation des stocks dans trois silos terminus ou moins; 3) si les deux premiers critères ne permettent pas d'adjudger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement antérieur des sociétés céréalières dans l'exécution des contrats adjudgés par appels d'offres sert à choisir la soumission retenue.

Orge de brasserie

Au cours de la campagne 2001-2002, deux appels d'offres ont été lancés pour l'orge de brasserie, qui ont abouti à l'adjudication de cinq contrats pour le transport subséquent de 71 300 tonnes à Vancouver. ce volume représentait à peine 3,4 % du tonnage total transporté à Vancouver dans le régime d'appel d'offres, et 2,0 % du volume acheminé aux quatre ports de l'Ouest du Canada. L'orge de brasserie demeure le seul grain transporté en régime d'appels d'offres qui est vendu franco à bord (FOB). [Voir tableau 2A-9 à l'annexe 3].

Transporteurs

Près des deux tiers, soit 65,7 %, du volume transporté en régime d'appels d'offres pendant la campagne 2001-2002 ont été livrés au port de destination par le CP, un progrès marqué par rapport aux 44,6 % du volume traité par le CP la première année du programme d'appels d'offres de la CCB. Il ne s'agirait pas d'un déplacement d'avantage concurrentiel pour le CN ou le CP, l'ensemble des données disponibles suggérant plutôt que cette hausse de part découle simplement d'une plus grande disponibilité du grain, des grades visés par les appels d'offres, dans les aires desservies par le CP. La situation était cependant différente pour le transport de 71 300 tonnes d'orge de brasserie. Dans ce secteur, le CN était le transporteur principal, livrant 55,7 % du volume total comparativement à 44,3 % pour le CP. En plus des volumes acheminés par ces transporteurs de plus grande envergure, une très petite proportion, soit 0,1 %, a été livrée à Vancouver par la BCR. [Voir tableau 2A-11 à l'annexe 3.]

Trains-blocs multiples

Comme on le mentionnait dans le Rapport annuel du Surveillant pour la campagne 2000-2001, la grande majorité du grain transporté en régime d'appels d'offres, soit 85,9 %, a été acheminée par trains-blocs multiples. Ce mode était également caractéristique des volumes transportés lors de la campagne 2001-2002, acheminés à 94,3 % en blocs de 25 wagons ou plus.

En plus d'une moindre proportion de trains en blocs de 25 wagons ou moins, on a également constaté un recul marqué des blocs de 25 à 49 wagons. Alors que cette catégorie comptait pour près du tiers du

Figure 20 : Volumes visés par les appels d'offres – Transporteur

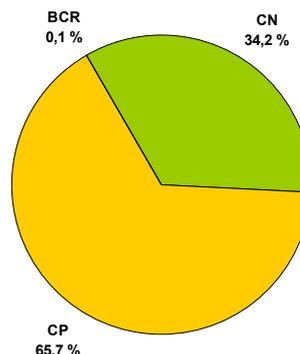
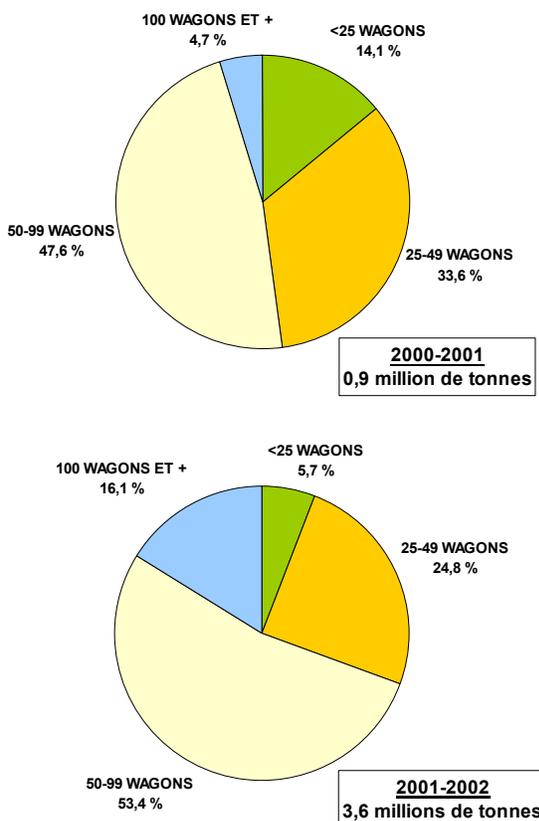


Figure 21 : Volumes visés par les appels d'offres – Trains-bloc multiples



volume total pendant la campagne 2000-2001, elle ne représentait qu'un peu moins du quart des transports pendant la campagne 2001-2002.

Cette tendance a hissé la proportion des expéditions admissibles aux rabais les plus élevés des sociétés ferroviaires à 69,5 % du volume total en régime d'appels d'offres, comparativement à 52,3 % l'année précédente. La catégorie des wagons en blocs de 100 ou plus a enregistré la progression la plus marquée, passant de 4,7 % à 16,1 % du total. Les blocs de 50 à 99 wagons ont connu une moindre progression, passant tout de même de 47,6 % lors de la campagne 2000-2001 à 53,4 %.²⁸ [Voir tableau 2A-12 à l'annexe 3.]

Sanctions

Un total de 4 059 wagons, comptant pour environ 10,2 % du volume soumissionné total déchargé à destination, a fait l'objet de sanctions pour ne pas avoir respecté le cahier des charges de l'appel d'offres relativement aux grades ou aux protéines. Il s'agit d'une hausse marquée par rapport au niveau de 1,6 % relevé lors de la campagne précédente. Près des deux tiers du volume visé par des sanctions, soit 65,8 %, présentaient une teneur en protéines non conforme.²⁹ [Voir tableau 2A-13 à l'annexe 3.]

Origine des volumes soumissionnés

Près de la moitié du grain transporté en régime d'appels d'offres pendant la campagne 2001-2002, soit 46,8 %, provenait de la Saskatchewan. L'Alberta arrivait au deuxième rang, fournissant 38,0 % du volume total, suivie du Manitoba à 15,2 %. Environ 83,4 % de ce volume provenait de silos à haute capacité. À parts égales, les proportions provinciales s'écartaient peu de la moyenne pour

Figure 22 : Volumes visés par les appels d'offres - Sanctions

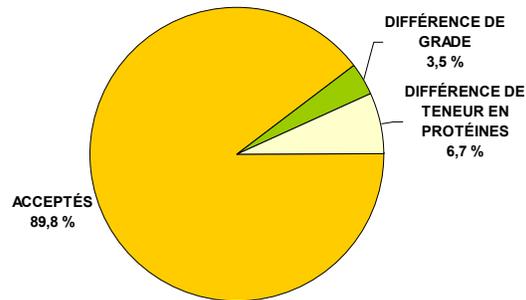
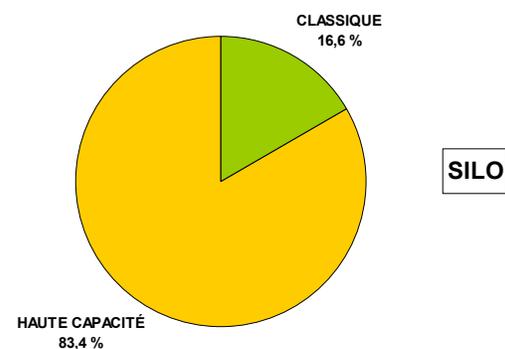
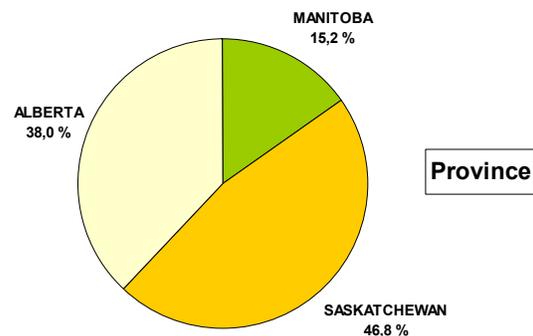


Figure 23 : Volumes visés par les appels d'offres - Origine



²⁸ Il n'existe pas de données sur le transport du grain non soumissionné par opposition au grain soumissionné dans le cadre d'un train-bloc multiple. Les estimations du nombre de wagons qui se déplacent en trains-blocs multiples doivent donc être considérées comme un minimum.

²⁹ La teneur en protéines spécifiée se situe dans une marge très restreinte. Cette teneur peut être particulièrement difficile à garantir lorsque le grain est recueilli dans une grande aire géographique, ce qui est le cas du grain transporté en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB. Une expédition n'atteignant pas le niveau spécifié de grade ou de teneur en protéines fait l'objet d'une sanction de 200 \$ par wagon. La sanction lorsque le niveau spécifié est dépassé correspond à la différence de prix entre le grade ou la teneur de l'expédition reçue et le paiement initial prévu au contrat céréalier.

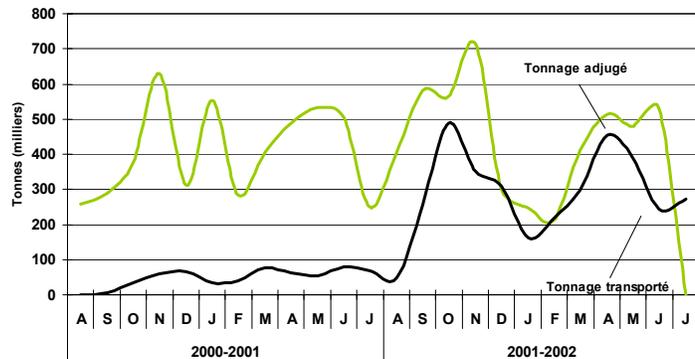
l'ensemble de l'Ouest du Canada.³⁰ [Voir tableau 2A-14 à l'annexe 3.]

Répartition mensuelle

Une proportion de 56,8 % des appels d'offres lancés pendant la campagne 2001-2002 l'ont été au cours de la première moitié de l'année. Le mois de novembre a connu la plus forte activité, avec le lancement d'appels d'offres portant sur 715 000 tonnes de grain, soit 14,4 % du volume total en régime d'appels d'offres. La proportion du tonnage global transporté pendant cette période, mesurée en wagons déchargés, était notablement moindre à 46,3 %. Cet écart provient du délai systémique entre le moment du lancement de l'appel d'offres, et celui où le volume est effectivement livré au port, un délai de quatre à six semaines.

Les derniers appels d'offres pour le transport de grain dans la campagne 2001-2002 ont été lancés le 20 juin 2002. Les volumes de grain visés par les appels d'offres ont continué d'être transportés et déchargés tout au long du mois d'août 2002. Des appels d'offres pour l'orge de brasserie ont été lancés en janvier et mars, et le transport subséquent des volumes adjugés s'est étalé sur une période de cinq mois, de février à juin. [Voir tableau 2A-15 à l'annexe 3.]

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



Économies financières

Selon la CCB, les progrès réalisés dans son programme d'appels d'offres se sont traduits par des rendements financiers considérables, qui aboutissent aux producteurs par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun. Ces rendements, dérivés en grande partie des économies de frais de transport inhérentes au processus de soumission, comprennent également des rabais de transport et de silo terminus, ainsi que des sanctions financières pour non-exécution. La CCB estime que les économies découlant de ces activités pour la campagne 2001-2002 représentaient 40,9 millions \$.

2.2 Relations commerciales – Autres événements

Agricore United

Le 1^{er} novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers (UGG) officialisaient leur fusion annoncée au début de la campagne 2001-2002. La nouvelle entité créée par cette union, Agricore United (AU), supplantait le Saskatchewan Wheat Pool pour assumer le rang de plus important manutentionnaire dans l'Ouest du Canada.

Cette fusion, du fait de sa nature et de son envergure, devait recevoir l'aval du Bureau de la concurrence. Pour accorder son autorisation, le Bureau a statué qu'AU devait se dessaisir de certaines installations afin de régler des problèmes d'accès concurrentiel soulevés en conséquence de ses plans de fusion. L'entreprise a accepté de vendre plusieurs de ses silos primaires au Manitoba et en Alberta, et elle a effectivement déjà vendu ou transféré la propriété de plusieurs de ces installations.

Cependant, le Bureau et AU n'ont pas réussi à s'entendre sur la cession d'une partie de la participation de la nouvelle entreprise dans divers silos terminus au Port de Vancouver. L'enjeu était la part de 51 % d'AU dans la propriété de près des deux tiers de la capacité des silos terminus dans la région de Vancouver. De plus,

³⁰ Les silos à haute capacité sont réputés être ceux qui peuvent charger des rames d'au moins 50 wagons (silos de classes C et D).

l'entreprise détenait également une part substantielle de la propriété du seul silo terminus de Prince Rupert, la Prince Rupert Grain Ltd. Le Bureau a demandé à AU de vendre soit son silo terminus en propriété entière de l'UCG, soit sa participation de 70 % dans Pacific Elevators Limited (PEL), tous deux situés sur la rive sud de Burrard Inlet à Vancouver. AU a présenté une contre-proposition offrant de vendre une partie de ses intérêts dans PEL, mais le Bureau a jugé cette solution insatisfaisante, et la question a été transmise au Tribunal de la concurrence pour règlement.

Environ une semaine avant le début des audiences du Tribunal, AU annonçait qu'elle acceptait les exigences du Bureau. Peu après, l'entreprise annonçait qu'elle avait également acquis, avec l'autorisation du Bureau, la participation de 30 % de PEL que détenait le Saskatchewan Wheat Pool. Comme cette acquisition conférait à AU l'entière propriété des silos terminus d'UCG et de PEL, on estimait généralement que l'entreprise consolidait ses intérêts commerciaux avant d'entreprendre une cession finale de l'une ou l'autre installation. Le Bureau confirme l'existence d'un échéancier pour qu'AU vende un silo terminus, sans toutefois préciser la date ou l'installation qu'il faudrait vendre.

Chargement des wagons des producteurs

En novembre 2001, la Commission canadienne des grains (CCG) amorçait une consultation publique de trois mois pour établir les modalités de réglementation des installations de chargement des wagons des producteurs. L'enjeu portait sur l'opportunité de délivrer des permis pour les installations de chargement des wagons des producteurs. Dans un contexte de modalités plus structurées de chargement des wagons des producteurs, comme la création d'une installation spécialisée par le groupe West Central Road and Rail à proximité d'Eston (Saskatchewan) on prévoit de manière générale une augmentation des chargements des wagons des producteurs. À la fin d'avril 2002, la CCG annonçait avoir terminé ses consultations, et décidé que les installations de chargement des wagons des producteurs seraient exemptes des dispositions d'agrément de la Loi sur les grains du Canada, en autant que ces installations respectent certaines conditions minimales³¹.

Avant la clôture de la campagne 2001-2002, la CCG avait délivré un total de cinq exemptions d'agrément à des installations de chargement des wagons des producteurs situées en Saskatchewan. En plus de l'installation déjà établie à Eston, ces exemptions portaient sur des installations à Briercrest, Eastend, Southey, et Verwood. Cette expansion se poursuit, alors qu'en novembre 2002, le nombre de ces installations exemptées atteignait les 25. Bien que la majorité de ces installations se trouve en Saskatchewan, les provinces du Manitoba et de l'Alberta en comptent également chacune deux de ce type.

Droits de circulation

Comme le mentionnait le Rapport annuel du Surveillant pour la campagne 2000-2001, l'Office des transports du Canada a rendu deux décisions marquantes se traduisant par le rejet de demandes de la Hudson Bay Railway Company et de la Ferroequus Railway Company, qui sollicitaient le droit de se servir de l'infrastructure d'un autre transporteur (ce que l'on appelle couramment les droits de circulation). Malgré cette décision, la Ferroequus Railway Company a choisi de revenir à la charge, et a présenté une deuxième demande de droits de circulation sur les voies du CN à partir des points de départ intérieurs de Lloydminster (Saskatchewan) et Camrose (Alberta) jusqu'au port de Prince Rupert. De manière générale, la demande de Ferroequus visait à offrir aux expéditeurs de grain de ces régions un service ferroviaire de remplacement vers ce port.

Après plusieurs motions, oppositions et décisions préliminaires, l'Office a entrepris des audiences publiques sur la demande de l'entreprise le 29 avril 2002. Le 10 septembre 2002, l'Office rejetait la demande de Ferroequus, se fondant sur l'absence de preuve concluante d'une nécessité courante et d'intérêt public pour l'imposition de droits de circulation dans ce cas. Dans sa décision, « l'Office conclut que l'octroi de droits de circulation en vertu de la loi constitue une mesure exceptionnelle et exige qu'il soit clairement démontré qu'il y

³¹ En vertu de la Loi sur les grains du Canada, les exploitants de silos et les négociants en grain doivent être agréés par la CCG et déposer une caution couvrant leurs responsabilités envers les producteurs de grain. La CCG exempt des dispositions d'agrément de la Loi les installations de chargement des wagons des producteurs, à condition que l'installation satisfasse des conditions visant à protéger les producteurs et à assurer l'intégrité du système d'assurance de la qualité. Ces conditions sont les suivantes : l'installation manutentionne au nom des producteurs seulement le grain destiné au chargement dans les wagons du producteur; l'installation affiche un avis à l'effet que cette dernière n'est pas agréée en vertu de la Loi et que la CCG n'interviendra pas dans les différends opposant l'installation et le producteur, sauf lorsqu'ils surviennent au lieu du port; l'installation n'achète pas et ne vend pas de grain; l'installation permet à la CCG de consulter ses registres.

a abus ou inefficacité du marché avant qu'une demande soit approuvée en vertu de l'article 138 de la LTC ». Plus particulièrement, dans le cas présent, FE n'a pas établi qu'il existe un problème au chapitre des tarifs ou des services dans les marchés visés. De plus, elle n'a pas démontré que l'octroi de droits de circulation permettrait d'éliminer ou d'atténuer tout manque de concurrence suffisante et efficace.³²

Obligations des transporteurs publics

L'Office des transports du Canada a également rendu une décision sur deux plaintes déposées par Naber Seed and Grain, qui avançait que le CN avait dérogé à ses obligations de transporteur public et de niveau de service prévu par la loi au cours de la campagne 2000-2001. La cause a également fait l'objet d'une audience publique à Saskatoon, au début de février.

L'Office a par la suite déterminé que le réseau de manutention et de transport du grain du CN n'était pas conçu pour satisfaire les besoins d'expéditeurs de cultures spéciales comme Naber, mais plutôt pour optimiser l'exploitation de son propre actif et satisfaire les besoins de sa clientèle céréalrière de plus grande envergure. Par conséquent, l'Office concluait que le CN ne s'était pas acquitté de ses obligations de transporteur public, et qu'en conséquence de son défaut d'offrir un service adéquat et pertinent par le rationnement des wagons-trémies, le CN avait causé un préjudice injustifié à Naber.

Naber avait demandé à l'Office d'autoriser la Hudson Bay Railway à lui offrir un service de remplacement empruntant l'infrastructure du CN, mais l'Office a conclu qu'il existait d'autres moyens de corriger les problèmes de service de Naber. C'est ainsi que l'Office a imposé au CN d'adopter une série de mesures traitant spécifiquement de la commande des wagons, de l'affectation, du placement et d'autres éléments afin de corriger les problèmes de niveau de service subis par Naber.³³

Il s'agissait de la deuxième fois que l'Office statuait que le CN avait manqué à ses obligations de transporteur public à l'égard de Naber. Toutefois, la veille de cette dernière décision par l'Office, Naber était mise sous séquestre et a depuis cessé ses activités.

2.3 Observations sommaires

Le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) a été mis en œuvre par la conclusion d'un protocole d'entente entre la CCB et le ministre responsable de la CCB, qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Cependant, peu de sociétés céréalrières ont choisi au départ de participer au programme d'appels d'offres, à cause de l'absence de normes et processus acceptés par l'industrie. Cet obstacle a été surmonté l'année suivante, lorsque la CCB, la Western Grain Elevator Association (WGEA), et l'Inland Terminal Association of Canada (ITAC), ont annoncé la conclusion d'un accord de trois ans sur les modalités d'administration du programme d'appels d'offres de la CCB.

Pendant la campagne 2001-2002, 654 contrats ont été adjugés par la suite pour le transport d'environ 3,5 millions de tonnes de grain, ce qui représente 70,4 % de la quantité visée par les appels d'offres du programme de la CCB. En comptant cinq autres contrats pour le transport de 71 300 tonnes d'orge de brasserie, le volume total transporté en vertu des contrats conclu à l'issue d'appels d'offres s'établissait à 3,6 millions de tonnes. Cette quantité représente 27,9 % du volume total de grain expédié par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada pendant toute la campagne 2001-2002, ce qui surpasse l'engagement minimal de 25 % prévu au protocole d'entente.

Les progrès réalisés dans le programme d'appels d'offres se sont traduits par des rendements financiers considérables, qui aboutissent aux producteurs par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun de la CCB. Cette dernière estime que les économies découlant de ces activités pour la campagne 2001-2002 représentaient 40,9 millions \$. Le programme d'appels d'offres demeure cependant un objet de controverse, et les opinions diffèrent sur son incidence et son efficacité. Facteur déterminant, les expéditeurs eux-mêmes

³² Décision de l'Office des transports du Canada n° 505-R-2002, le 10 septembre 2002.

³³ Décision de l'Office des transports du Canada n° 323-R-2002, le 11 juin 2002.

semblent divisés sur la question. Certains se disent satisfaits du rendement du programme d'appels d'offres jusqu'à maintenant, et appuient une augmentation de la proportion de grain de la CCB transportée en régime d'appels d'offres bien au-delà de l'engagement d'un minimum de 50 % pour la campagne 2002-2003. D'autres affirment que le programme n'atteint pas ses objectifs déclarés.

Certains avancent que même si le programme actuel d'appels d'offres visait à créer de meilleures possibilités de commercialisation pour les producteurs, il pourrait bien avoir finalement l'effet contraire. Si les producteurs se retrouvent avec moins d'options de livraison en conséquence de la consolidation de l'industrie, cette réduction de la concurrence pourrait entamer les économies de transport de la CCB que leur procurent maintenant des soumissions par l'intermédiaire des comptes des livraisons en commun de la CCB.

Cette opinion n'est cependant pas partagée par l'ensemble des sociétés céréalères. Certaines avancent que les expéditeurs ont investi énormément dans la modernisation de leur réseau de manutention du grain, en s'attendant à profiter pleinement de cet investissement dans un contexte commercial plus concurrentiel. C'est pourquoi ces sociétés céréalères qui attendent une hausse de la proportion des expéditions de la CCB en régime d'appels d'offres accueillent favorablement cette occasion de fonctionner de manière plus concurrentielle. Tout en admettant qu'une consolidation plus poussée du SMTG se prépare, ils affirment que le problème pertinent en est un de surcapacité du réseau, et non de fonctionnement du programme d'appels d'offres en soi.

Dans une certaine mesure, cette possibilité concurrentielle se manifeste déjà dans les volumes de grain de la CCB manutentionnés pendant la campagne 2001-2002. Plus précisément, les grandes sociétés céréalères ont réussi à obtenir 84,6 % du volume total de grain transporté en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB, le reste se répartissant parmi des expéditeurs de plus petites taille. Parallèlement, elles étaient à l'origine de 73,8 % du volume de grain non visé par les appels d'offres de la CCB. Cette différence fait ressortir un effort apparent de leur part pour obtenir une plus grande part des contrats de la CCB adjugés par appels d'offres. Comme au moins 50 % du volume total de grain de la CCB pour la campagne 2002-2003 sera transporté en régime d'appels d'offres, le processus de soumission représente pour ces sociétés un important mécanisme en vue d'obtenir une part encore plus grande des futures expéditions de grain de la CCB.

Par contre, certaines petites sociétés céréalères se retrouvent dans une situation concurrentielle encore plus désavantageuse. Alors que près de 95 % des expéditions adjugées par appels d'offres s'effectuent par trains-blocs multiples, et les deux tiers d'entre elles en rames de 50 wagons ou plus, les sociétés céréalères de moindre envergure ne possèdent pas nécessairement les biens stratégiques nécessaires pour exploiter les mêmes facteurs d'efficacité et d'économie d'échelle mis au point par leurs concurrents plus importants. À mesure qu'augmente la proportion du grain de la CCB transporté en régime d'appels d'offres, il se peut que les plus petites sociétés céréalères traitent une part toujours moindre de ce volume. Il reste à établir si cette situation favorisera une consolidation plus poussée de l'industrie, ou si elle incitera certains à se tourner vers des marchés plus spécialisés.

Une chose est claire, c'est que l'évolution est amorcée. Beaucoup de sociétés céréalères, petites et grandes, ont une santé financière chancelante. Les fusions comme celle qui a créé Agricore United ne représentent que l'un des moyens d'assurer la survie de ces entreprises dans un contexte concurrentiel toujours plus féroce. Parallèlement, la croissance des installations de chargement des wagons des producteurs illustre les efforts déployés pour satisfaire le besoin de services concurrentiels dans les marchés spécialisés de moindre envergure.

Dans une égale mesure, les petits expéditeurs comme les grands se sont montrés plus disposés à évoquer les dispositions de la Loi sur les transports au Canada pour préserver leur compétitivité. Ces dernières années, les plaintes sur le niveau de service déposées contre les sociétés ferroviaires ont donné lieu à des décisions créant des précédents pour confirmer les droits des expéditeurs de grain. De plus, la plainte déposée par Naber Seed and Grain a non seulement abouti à la confirmation de ces droits, mais également démontré la mesure dans laquelle l'Office des transports du Canada pouvait obliger un transporteur à corriger un problème de service sous-jacent. Cette décision a également explicité pour les intervenants de l'industrie quelles seraient les circonstances exceptionnelles que l'Office devrait reconnaître pour envisager de consentir le recours sollicité par Naber, soit des droits de circulation.

SECTION 3 : EFFICIENCE DU SYSTEME

L'un des principaux objectifs que visait le gouvernement lorsqu'il a pris la décision de donner une orientation plus commerciale au SMTG était d'améliorer l'efficacité globale du système. Le gouvernement est en effet convaincu qu'un système plus efficace 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 de l'efficacité 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 tous les éléments du système).



Points saillants - Campagne agricole 2001-2002

Camionnage

- L'indice composé des taux marchandises pour le transport par camion sur de courtes distances a baissé à 100,0 au cours du quatrième trimestre.
 - Dénote une réduction de 2,4 % découlant de l'élimination des suppléments carburant.

Silos de collecte

- Le débit pour la campagne agricole de 2001-2002 a baissé de 22,1 % pour s'établir à 25,9 millions de tonnes.
- Le taux de rotation moyen aux silos a baissé de 10,0 % pour s'établir à 4,5 rotations.
 - Baisse plus forte évitée en raison d'une réduction de 1,0 million de tonne de la capacité de stockage des silos.
- Le nombre moyen de jours en stockage a baissé de 0,8 % pour s'établir à 38,0 jours.
 - De grandes variations ont été observées parmi les produits et les provinces.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition est demeuré inchangé à 5,4.
 - Indique un resserrement des stocks face à une diminution des expéditions.
 - Baisse relative pour le blé, le blé dur, le seigle et le lin; hausses pour l'orge, le Canola et l'avoine.
- Les taux affichés pour les activités de manutention aux silos ont augmenté depuis la dernière campagne agricole.
 - Réception, ensilage et chargement : 4 % - 20 %.
 - Nettoyage : 1 % - 25 % pour la plupart des produits.
 - Stockage : 15 % - 50 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a augmenté de 4,9 % pour s'établir à 17,5 jours.
 - Une hausse importante a été observée au troisième trimestre, ce qui correspond à une réduction des volumes de grain.
 - Le temps de transit moyen des wagons chargés est demeuré inchangé à 9,1 jours.
- La proportion du trafic de grain expédié par bloc de wagons multiples progresse à 76,9 %.
 - Les gains les plus imposants sont liés à l'utilisation des blocs de 50 à 99 wagons et d'au moins 100 wagons; l'utilisation des blocs de 25 à 49 wagons est à la baisse.
 - Les paiements incitatifs ferroviaires sont estimés à 57,2 millions \$, en baisse de 4,8 %.
 - Cette baisse correspond aux volumes réduits et à une plus grande proportion des volumes expédiés par blocs d'au moins 50 wagons.
- Les taux marchandises ferroviaires affichés pour les mouvements de wagons simples ont augmenté d'environ 4,0 % le 1^{er} août 2001.
- L'Office des transports du Canada détermine que tant le CN que le CP ont affiché des revenus sous leur revenu admissible maximal.

Performance des silos terminus et des ports

- Le débit aux silos terminus a baissé de 24,8 % pour s'établir à 18,0 millions de tonnes.
 - Près des deux tiers du volume expédié vers les ports de la côte Ouest.
- 764 navires chargés ont mouillé dans les ports de la côte Ouest durant la campagne agricole 2001-2002.
 - Baisse du temps moyen passé au port de 16,9 % , pour se situer à 4,9 jours en raison d'une réduction des délais d'attente des navires.
- Les taux tarifaires affichés pour les activités de manutention aux silos ont augmenté depuis la dernière campagne agricole.
 - Réception, ensilage et chargement : 2 % - 10 %.
 - Stockage : 1 % - 4 %.
 - Beaucoup plus forte hausse du taux à Churchill : 11 % - 44 %.

Série de mesures 3 – Efficience du système

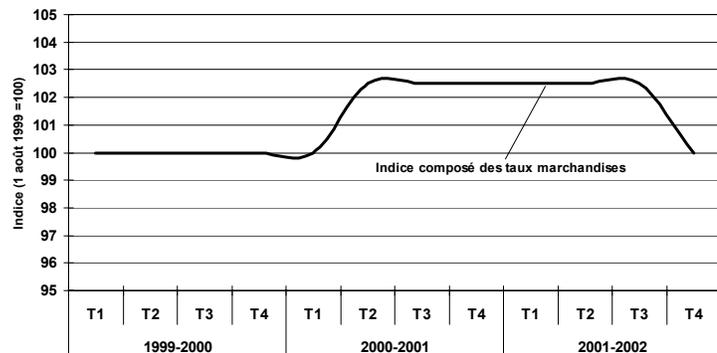
Tableau	Description	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			2000-2001	2001-2002	VAR %
Camionnage [sous-série de mesures 3A]					
3A-1	Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances		102,5	100,0	-2,4 % ▼
Silos de collecte [sous-série de mesures 3B]					
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		33 281,9	25 923,8	-22,1 % ▼
3B-2	Coefficient moyen de rotation aux silos		5,0	4,5	-10,0 % ▼
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire (milliers de tonnes)		3 494,7	2 699,8	-22,7 % ▼
3B-4	Nombre moyen de jours en stockage (jours)		38,3	38,0	-0,8 % –
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain		5,4	5,4	0,0 % –
3B-6	Frais de manutention moyens – Destinations de livraison	(2)			
Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3C]					
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Province	}	25 156,8	18 276,6	-27,3 % ▼
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		7,6	8,4	10,5 % ▲
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit des wagons chargés		9,1	9,1	0,0 % –
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – Temps de transit total des wagons		16,7	17,5	4,9 % ▲
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Non incitatif		7,898,9	4,217,2	-46,6 % ▼
3C-5	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Incitatif		17 257,9	14 059,4	-18,5 % ▼
3C-6	Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – Valeur du rabais incitatif		60,1 \$	57,2 \$	-4,8 % ▼
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau tributaire du grain		451,4	342,0	-24,1 % ▼
3C-7	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – Réseau non tributaire du grain		289,4	208,8	-27,9 % ▼
3C-7	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – Réseau total		328,8	240,7	-26,8 % ▼
3C-8	Taux marchandises composés – 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)		25,83 \$	25,28 \$	-2,1 % ▼
Performance des silos terminus et des ports [sous-série de mesures 3D]					
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – Grain		23 941,3	18 004,6	-24,8 % ▼
3D-2	Coefficient de rotation moyen aux silos terminus		8,9	6,6	-25,9 % ▼
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminus (milliers de tonnes)		1 192,7	1 113,6	-6,6 % ▼
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage – Saison d'exploitation (jours)		17,5	20,6	17,7 % ▲
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)		5,9	4,9	-16,9 % ▼
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)			
3D-9	Répartition des amarrages par navire	(2)			
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		16,1 \$	2,9 \$	-81,8 % ▼
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		13,3 \$	7,0 \$	-47,8 % ▼
3D-11	Frais de manutention moyens – Silos terminus	(2)			
<p>(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 2000-2001 et 2001-2002 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.</p> <p>(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.</p>					

3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A]

Le Surveillant effectue un sondage des taux commerciaux affichés qui se rattachent aux services de camionnage « internes » des principales sociétés céréalières au titre des services de collecte et de livraison du grain gravitant autour d'un échantillon représentatif de 37 postes de livraison du grain. Ces taux sont ensuite regroupés pour créer un barème des taux composé illustrant le coût d'un mouvement par camion. Les taux de ce barème servent à la fois comme indicateur et comme baromètre des coûts de camionnage commercial.

Tel qu'indiqué dans le Rapport annuel du Surveillant pour 2000-2001, les résultats de ce sondage ont révélé que ces sociétés céréalières ont offert aux producteurs des services de camionnage équivalents, encore qu'à des coûts légèrement différents. De plus, l'application sélective des suppléments carburant avait accru le coût global réel du camionnage à la fin de la campagne 2000-2001 de 2,5 % par rapport à ceux qui étaient en vigueur durant l'année de référence. Vers la fin du troisième trimestre de la campagne 2001-2002, ces suppléments carburant étaient toutefois éliminés. Par conséquent, le barème des taux composé utilisé pour actualiser ces coûts d'intrant est revenu au niveau précédent son application, et a effectivement baissé de 2,4 %. [Voir tableau 3A-1 à l'annexe 3.]

Figure 25 : Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances



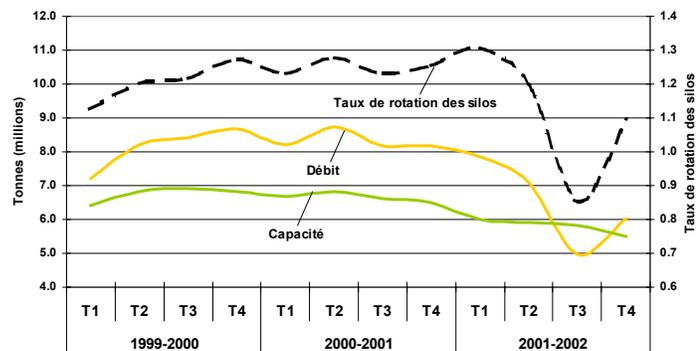
3.2 Silos de collecte [sous-série de mesures 3B]

Le débit total des silos de collecte (mesuré en fonction des expéditions des silos primaires) a affiché une diminution marquée au cours de la campagne agricole 2001-2002. Le volume global a diminué de 22,1 % pour se situer à 25,9 millions de tonnes par rapport aux 33,3 millions de tonnes l'année précédente. Des expéditions de la Saskatchewan, de l'Alberta, et du Manitoba ont enregistré des baisses respectives de 24,0 %, 21,9 %, et 18,2 %. Ces baisses étaient particulièrement prononcées durant le troisième trimestre, et un certain redressement s'est produit au quatrième trimestre. Seul le débit des silos de la Colombie-Britannique, dont les expéditions se sont élevées au total à 243 700 tonnes de grains, a affiché une augmentation annuelle de 15,1 %. [Voir tableau 3B-2 à l'annexe 3.]

Rotation aux silos

Cette baisse du volume correspond aussi à une baisse du taux de rotation du réseau des silos primaires, soit de 10,0 % ou de 5,0 rotations à 4,5 rotations. Elle touche aussi les taux de rotation provinciaux qui ont tous diminué, mais à des degrés divers. En Alberta et en Saskatchewan, où la baisse du volume a été la plus marquée, les taux de rotation ont baissé de 14,0 % et de 11,5 % respectivement. Les taux relatifs au Manitoba et à la Colombie-Britannique ont affiché des baisses plus modestes de 6,5 % et 5,4 % respectivement.

Figure 26 : Capacité, débit et rotation des silos primaires



Cependant, dans une grande mesure, l'obtention de ces résultats a été facilitée par une réduction de 1,0 million de tonne (ou 15,5 %) de la capacité des silos primaires durant la campagne agricole 2001-2002. Tout

au long des campagnes de 1999-2000 et 2000-2001, le taux de réduction de la capacité du réseau des silos primaires a effectivement suivi un rythme plus rapide que celui d'une baisse quelconque du volume. On peut le constater en observant les taux de rotation trimestriels qui ont augmenté progressivement de 1,1 rotation à 1,3 rotation au cours de cette période de deux ans. Dans l'ensemble, cela correspond aux efforts des sociétés céréalières visant à améliorer l'utilisation de leurs immobilisations en silos selon des conditions d'exploitation presque normales. [Voir tableau 3B-2 à l'annexe 3.]

Cette forte réduction du volume qui a caractérisé la campagne 2001-2002 a cependant pour effet de masquer ces efforts et diminue aussi les taux de rotation annuels des silos. Si la capacité du réseau de silos primaires n'avait pas été réduite d'une quantité supplémentaire de 1,0 million de tonnes durant la campagne agricole 2001-2002, le taux de rotation annuel aurait baissé encore plus, sous le niveau des 4,0 rotations.

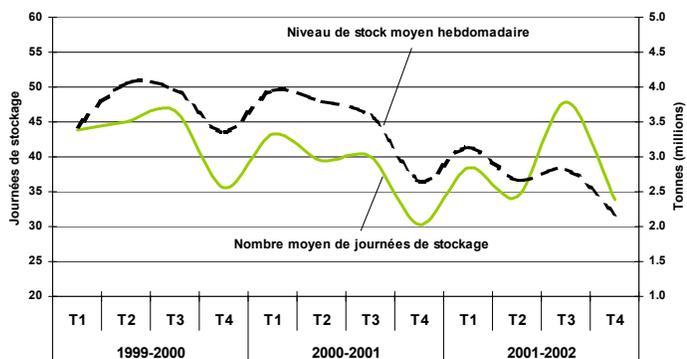
Stocks des silos

On estime en grande partie l'efficacité des silos de collecte par la gestion des stocks par opposition à la capacité de stockage. Au-delà des niveaux de stock réels, deux indicateurs du PSG servent également à évaluer l'efficacité : le nombre moyen de jours de stockage du grain en inventaire, et l'ampleur relative de ces stocks entre les expéditions. Ces deux indicateurs découlent de l'utilisation des coefficients moyens de rotation fondés sur les expéditions hebdomadaires et les niveaux de stock.

Parallèlement à la réduction de la capacité de stockage du réseau de silos primaires, la quantité de grain gardée en stock a aussi été à la baisse. En fait, le niveau de stock moyen hebdomadaire a baissé de 22,7 % au cours de la campagne 2001-2002, pour s'établir à 2,7 millions de tonnes par rapport à 3,5 millions de tonnes l'année précédente. En outre, la moyenne trimestrielle a diminué progressivement, d'une pointe de 4,1 millions de tonnes durant le deuxième trimestre de la campagne 1999-2000 jusqu'au bas niveau de 2,2 millions de tonnes durant le quatrième trimestre de la campagne 2001-2002. [Voir tableau 3B-3 à l'annexe 3.]

Le nombre moyen de jours en stockage pendant la campagne 2001-2002 dénote peu de changement appréciable par rapport au nombre observé l'année précédente (baisse de 38,3 jours à 38,0 jours). Les moyennes de chacun des grains ont varié considérablement selon la province et le produit. On constate des baisses pour le blé, le blé dur et le lin de 8,6 % (à 40,6 jours), de 16,7 % (à 56,3 jours) et de 17,9 % (à 32,3 jours) respectivement. L'orge, le Canola, l'avoine et le seigle ont pour leur part affiché des hausses respectives de 30,9 % (1,0 jours), de 8,9 % (23,2 jours), de 19,3 % (25,9 jours), et de 14,0 % (77,3 jours). [Voir tableau 3B-4 à l'annexe 3.]

Figure 27 : Niveaux de stock et journées de stockage dans les silos primaires



Pourtant, le nombre moyen de jours en stockage dépend aussi du volume des expéditions. Dans un contexte d'expéditions relativement stables pendant les deux premières années du PSG, le nombre moyen de jours en stockage a affiché une baisse qui correspondait effectivement à la réduction systématique des niveaux de stock. Lorsque les expéditions ont commencé à baisser au cours du premier trimestre de la campagne 2001-2002, les niveaux de stock ont commencé à remonter, et le nombre moyen de jours en stockage a commencé à augmenter. Cette remontée a été exacerbée durant le troisième trimestre alors que les expéditions ont baissé de 29,9 % par rapport aux niveaux du deuxième trimestre, et le nombre moyen de jours en stockage a grimpé de 39,4 % jusqu'à une moyenne trimestrielle de 47,8 jours. Une reprise partielle des expéditions du quatrième trimestre, associé à un resserrement des niveaux de stock, a aidé à réduire le temps stockage à une moyenne trimestrielle de 33,9 jours.

Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition des principaux grains dans l'Ouest du Canada s'est situé à 5,4 pendant la campagne 2001-2002, soit au même niveau que l'année précédente. Des réductions annuelles

des rapports touchant le blé, le blé dur, le seigle et le lin ont été observés, ainsi que des hausses dans le cas de l'orge, du Canola et de l'avoine. Le troisième trimestre a fortement influencé ces résultats. Les réductions progressives des rapports constatées aux premier et deuxième trimestres ont été compensées par des augmentations marquées au cours du troisième trimestre, provoquées par la baisse considérable des expéditions précédemment mentionnée. Dans l'ensemble, ces résultats dénotent un resserrement systématique des stocks de grain à l'intérieur du réseau de silos primaires. [Voir tableau 3B-5 à l'annexe 3.]

Frais de manutention moyens

Les taux de réception, d'ensilage et de chargement du grain aux silos primaires ont, en majeure partie, affiché des hausses variant entre 4 % et 20 % depuis la dernière campagne agricole. Toutefois, des différences importantes ont été observées en fonction des produits particuliers et des provinces.

Les taux d'enlèvement des impuretés et de nettoyage aux silos terminus ont affiché des hausses plus appréciables.³⁴ Ces hausses varient aussi énormément selon le produit. L'orge et le lin ont enregistré de fortes augmentations entre 7 % et 25 %, tandis que d'autres produits connaissaient des hausses plus modestes entre 1 % et 12 % ont. Les bonds les plus spectaculaires ont été constatés à l'égard des prix de stockage des principaux grains aux silos de collecte, entre 15 % et 50 % selon le produit et la province. [Voir tableau 3B-6 à l'annexe 3.]

3.3 Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3]

Comme nous l'avons vu plus haut, les volumes de grain transportés sur le réseau ferroviaire du pays à destination des postes d'exportation de l'Ouest du Canada ont reculé de 27,5 % pour atteindre 18,8 millions de tonnes durant la campagne agricole 2001-2002 (voir Section 1, sous-série de mesures 1B). Il faut préciser toutefois que ces chiffres englobent le trafic qui n'a pas été manutentionné par le réseau des silos terminus et qui a quand même été expédié dans des wagons couverts, des remorques ou des conteneurs. Pour permettre des comparaisons plus systématiques, les indicateurs présentés ici traitent exclusivement du volume de grain qui a été acheminé dans des wagons-trémies couverts.³⁵

À un niveau de 18,3 millions de tonnes, le volume global de grain transporté dans des wagons-trémies couverts durant la campagne agricole 2001-2002 affiche une baisse de 27,3 % par rapport à l'année précédente. Les volumes destinés à tous les ports ont subi de fortes baisses. Les plus durement touchés ont été les ports nordiques de Prince Rupert et de Churchill, où les volumes ont plongé de 54,9 % et 34,8 % respectivement. À Thunder Bay, le volume a diminué de 20,7 %, passant de 7,3 à 5,8 millions de tonnes. Le volume acheminé à Vancouver, qui représente 59,9 % du tonnage global, a diminué de 25,9 % pour s'établir à 10,9 millions de tonnes.

Même en faisant abstraction de la variation de la contribution respective de chacune des provinces productrices au débit des divers ports, le volume relatif de grain provenant de celles-ci a beaucoup diminué. Près des deux tiers de la diminution observée durant la campagne agricole 2001-2002 peuvent être attribués aux volumes réduits provenant de la Saskatchewan, où les expéditions ferroviaires ont baissé de 4,3 millions de tonnes (ou 32,2 %). L'Alberta suit avec une réduction de 1,7 million de tonnes (ou 21,0 %), et le Manitoba avec une réduction de 0,9 million de tonnes (ou 23,5 %). Le volume provenant de la Colombie-Britannique, bien qu'il ait baissé de 22,6 %, a eu relativement peu d'incidence perceptible étant donné le volume considérablement plus faible du trafic de base de 54 400 tonnes.³⁶

³⁴ Les prix d'enlèvement des impuretés et de 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 leur grain.

³⁵ Ces rajustements représentent une baisse inférieure à 3 % par rapport à la quantité de 18,8 millions de tonnes citée dans la sous-série de mesures 1B.

³⁶ Le volume de grain mentionné pour décrire les expéditions de la Colombie-Britannique a trait surtout à la portion des expéditions par les lignes des transporteurs de classe I. Ce chiffre est très loin des 243 700 tonnes mentionnées à la section 3.2 comme étant le débit lié aux silos de cette province. Cette différence est attribuable au fait que le premier calcul exclut les volumes de grain expédiés par BC Rail, tandis que le deuxième les inclut.

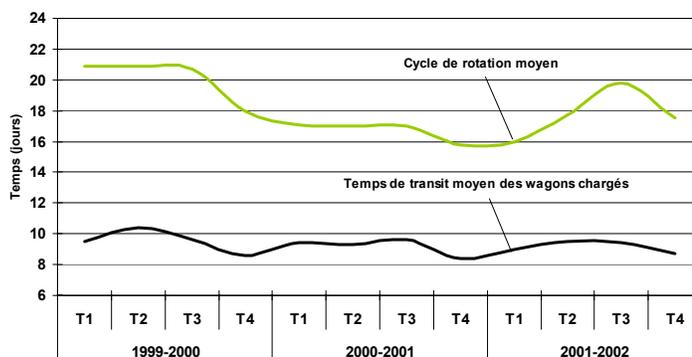
On a également constaté des variations dans le volume relatif de certains grains transitant par le port de Vancouver. Malgré les baisses générales précédemment indiquées, la proportion de blé transitant par le port pendant la période des derniers 36 mois a augmenté par rapport aux autres produits. S'établissant à environ 5,8 millions de tonnes au total, le blé compte maintenant pour 53,3 % du tonnage global de grain transitant par le port de Vancouver. Cette augmentation s'est produite en grande partie aux dépens des volumes de blé transitant habituellement par Prince Rupert qui, en raison des longues périodes de fermeture au cours des dernières années, n'avait pas commencé à décharger le grain avant la deuxième semaine de novembre. [Voir tableaux 3C-1, 3C-2, et 3C-3 à l'annexe 3.]

Cycle de rotation des wagons

Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure avec efficacité le temps qu'il faut à une compagnie de chemin de fer pour livrer un chargement de grain au port et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Le cycle de rotation des wagons dans le transport du grain de l'Ouest du Canada s'est situé en moyenne à 17,5 jours durant la campagne 2001-2002. Cela représente une augmentation de 4,9 % par rapport aux 16,7 jours observés une année auparavant. Examinés sous l'angle des principaux couloirs, les mouvements à destination de Vancouver affichent une augmentation de 6,0 %, puisque la durée moyenne est passée de 16,8 à 17,8 jours. Les mouvements à destination de Thunder Bay ont enregistré une hausse plus modeste de 3,7 %, le cycle de rotation moyen passant de 15,7 à 16,3 jours.³⁷ [Voir tableau 3C-4 à l'annexe 3.]

Notons toutefois que ce rendement global ne permet pas d'apprécier celui qui a été observé à chaque trimestre. Le cycle de rotation global des wagons enregistré au cours du premier trimestre, qui s'établissait à 16,0 jours, a compté parmi les meilleurs obtenus jusqu'à maintenant dans le contexte du SMTG. Bien que l'on puisse s'attendre à une fluctuation de la durée des cycles de rotation des wagons, la moyenne de 19,8 jours du troisième trimestre est de 23,8 % supérieure à celle enregistrée durant le premier trimestre. Une bonne partie de ce rendement découle d'une augmentation de 5,7 jours (ou 37,5 %) de la durée du cycle lié au couloir de Vancouver, qui est passé d'une moyenne de 15,2 jours à 20,9 jours au cours de la même période.

Figure 28 : Cycle de rotation des wagons



Bien que le cycle de rotation global des wagons ait fluctué, il faut souligner que le temps de transit des wagons chargés du cycle est demeuré relativement stable, oscillant autour d'une moyenne trimestrielle de 9,3 jours tout au long des trois dernières campagnes agricoles. En fait, le temps de transit moyen des wagons chargés pour la campagne 2001-2002 s'est situé à 9,1 jours, soit le même que celui observé l'année précédente. L'augmentation du cycle de rotation global pendant la campagne agricole 2001-2002 peut être retracée en bout de ligne au temps de transit des wagons vides du mouvement, qui a effectivement augmenté de 10,5 % pour atteindre 8,4 jours. Dans une grande mesure, cela correspond à une diminution de la demande touchant le parc des wagons-trémies, et à la capacité inutilisée, suite à la diminution des volumes de grain mentionnée précédemment.

³⁷ Le calcul du cycle de rotation des wagons dans l'Ouest canadien de 17,5 jours susmentionné comprend les mouvements à destination de Prince Rupert. Étant donné le nombre insuffisant de documents acceptables, des statistiques touchant les couloirs pour les mouvements à destination de Prince Rupert ne sont pas présentées.

Blocs de wagons multiples

Une partie de l'amélioration à long terme du cycle de rotation des wagons pourrait bien être attribuable à la proportion toujours croissante de wagons qui se déplacent en blocs de wagons multiples. Du point de vue des chemins de fer, la véritable clé de l'amélioration du cycle de rotation des wagons consiste à tirer profit des efficacités opérationnelles découlant des opérations par trains-blocs (à la fois de wagons chargés et vides) par rapport aux opérations de manutention plus coûteuses et plus longues liées aux wagons simples.

Durant le premier trimestre de la campagne 1999-2000, une proportion estimative de 43,6 % du tonnage global à destination des postes d'exportation a été transportée en bloc d'au moins 25 wagons. Depuis lors, la proportion du tonnage transporté par train-bloc a continué de grimper. Au troisième trimestre de la campagne 2001-2002, cette proportion avait atteint un sommet d'environ 83,9 %. [Voir tableau 3C-5 à l'annexe 3.]

Pour la campagne 1999-2000 au complet, plus de la moitié de toutes les expéditions par wagons-trémies, soit 50,4 %, ont été effectuées par bloc d'au moins 25 wagons. La proportion globale avait grimpé jusqu'à 68,6 % à la clôture de la campagne 2000-2001 et jusqu'à 76,9 % durant la campagne 2001-2002.

Il convient peut-être davantage de souligner la composition relative de ces mouvements incitatifs. Depuis la clôture de la campagne 1999-2000, la proportion de 22,6 % du tonnage expédié par le plus petit de ces blocs (25 à 49 wagons) a baissé constamment : à 20,5 % pour la campagne 2000-2001, et à 13,7 % pour la campagne 2001-2002.

Ce volume semble s'être déplacé vers les blocs comportant plus de wagons, qui ont connu des taux de croissance plus élevés depuis le début du SMTG. À partir d'une proportion estimative de 20,2 % du volume pour la campagne 1999-2000, les mouvements incitatifs par bloc de 50 à 99 wagons ont grimpé à 35,1 % durant la campagne 2000-2001, et à 40,1 % pendant la campagne 2001-2002. Les mouvements incitatifs par bloc d'au moins 100 wagons ont connu une hausse correspondante en passant de 7,6 % pour la campagne 1999-2000 à 13,0 % pour la campagne 2000-2001 et à 23,1 % pour la campagne 2001-2002.

Avec la hausse constante de la proportion de grain bénéficiant d'un rabais au cours des trois dernières campagnes agricoles, on estime que la valeur associée de ces rabais, sur le plan des économies potentielles en frais d'expédition, est passé de 31,1 millions \$ au cours de la campagne 1999-2000, à 60,1 millions \$ durant la campagne 2000-2001, et à 57,2 millions \$ durant la campagne 2001-2002.

Figure 29 : Volume ferroviaire expédié par bloc de wagons multiples

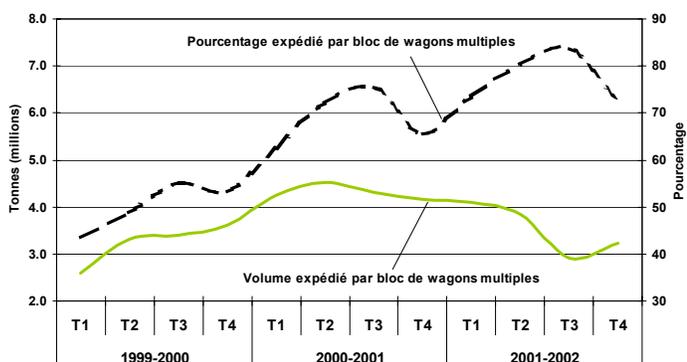
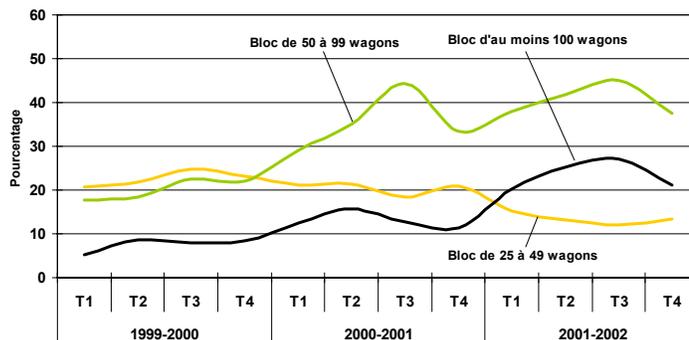


Figure 30 : Composition des blocs de wagons multiples



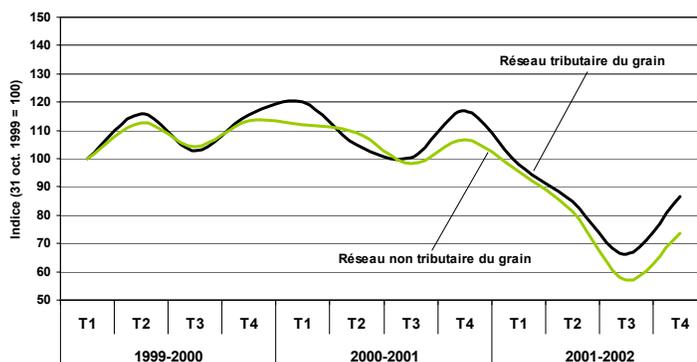
Par tonne, le rabais effectif reçu pour le tonnage expédié en vertu de ces programmes incitatifs a augmenté régulièrement à partir de 2,41 \$ pour la campagne 1999-2000, à 3,48 \$ pour la campagne 2000-2001, et à 4,07 \$ pour la campagne 2001-2002.³⁸ [Voir tableau 3C-6 à l'annexe 3.]

Densité du trafic

Un indicateur général très utilisé de l'efficacité du système à l'intérieur de l'industrie ferroviaire est la densité du trafic, déterminée en établissant le rapport entre les volumes trimestriels de grain et le nombre total de routes-milles parcourus dans les limites du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin de chaque trimestre.³⁹ La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours des trois dernières campagnes agricoles a toutefois rendu cet indicateur très sensible aux seuls changements du volume de trafic. La densité moyenne du trafic pour la campagne 2001-2002 de 240,7 tonnes par route-mille, une baisse de 26,8 % par rapport à 328,8 tonnes par route-mille l'année précédente, nous permet de constater ce facteur.

Les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain nous permettent aussi de percevoir cette évolution. La densité moyenne dans le premier cas a baissé de 24,1 % pour atteindre 342,0 tonnes par route-mille, et a baissé un peu plus dans le deuxième cas, soit de 27,9 % pour se situer à 208,8 tonnes par route-mille. La similarité entre les deux évolutions est principalement attribuable au fait que le taux de fermeture de silos a été comparable dans les deux réseaux. La baisse relativement moins forte de la densité moyenne dans le réseau tributaire du grain s'explique par deux facteurs : la concentration d'abandon d'embranchements à l'intérieur de ce réseau, et une augmentation des chargements des wagons des producteurs, qui compense partiellement la perte de trafic découlant des silos fermés. [Voir tableau 3C-7 à l'annexe 3.]

Figure 31 : Densité du trafic ferroviaire du grain – Classe de la ling



Taux marchandises ferroviaires

Les réformes gouvernementales de mai 2000 visaient à créer un système de manutention et de transport du grain plus commercial, concurrentiel et imputable. L'une de ces réformes mettait fin à une politique de longue date, qui consistait à fixer par voie réglementaire les taux maximaux de fret du grain, pour plutôt instituer un « revenu admissible maximal » qui permet une plus grande latitude dans la tarification des mouvements ferroviaires, mais qui limite les revenus bruts qui peuvent être tirés de ce segment des opérations de l'industrie du transport ferroviaire. En même temps, cette réforme politique prévoyait une réduction générale de 18 % des revenus céréaliers estimatifs *qu'on aurait pu escompter sans elle*. La formule du revenu admissible maximal est entrée en vigueur le 1^{er} août 2000.

Pour réaliser cette réduction, les sociétés ferroviaires ont choisi une approche à deux volets. Premièrement, les taux affichés pour les mouvements de wagon simple au cours de la campagne 2000-2001 ont été réduits d'environ 3,0 % par rapport aux taux établis lors de la campagne 1999-2000.⁴⁰ Toutefois, puisque cette

³⁸ Le rabais estimatif par tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs vers les quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

³⁹ L'utilisation de données annualisées n'autorise pas une comparaison directe avec les données trimestrielles en raison du fait qu'il est impossible de répartir dans le temps le nombre de routes-milles liées aux infrastructures. Même si le quotient extrait d'une comparaison sur 12 mois est directement comparable, son calcul donne un aperçu limité des changements que l'on pourrait mieux observer en utilisant la série chronologique plus longue provenant de l'utilisation des données trimestrielles.

⁴⁰ La réduction de taux de 3,0 % mentionnée représente la réduction moyenne pondérée des taux publiés pour les mouvements par wagons simples, déterminée par l'Office des transports du Canada pour le CN et le CP combinés (voir la décision numéro 669-R-2001). Les réductions de taux réels diffèrent de manière appréciable parmi les transporteurs et les couloirs. Par exemple, le CN a affiché des réductions de taux dans les couloirs de Vancouver, Thunder Bay et Churchill d'environ 4,0 %, tandis que ceux du CP se

réduction permettait aussi d'éviter une hausse des taux imminente de 4,5 % autorisée en vertu de l'ancien programme des taux maximaux, ces taux de wagons simples ont produit un écart de 7,5 % par rapport à ceux qui se seraient appliqués sans les réformes de la politique. Cela se traduisait concrètement par une augmentation de taux évitée, en août 2000, pour tous les producteurs qui expédiaient leur grain par voies ferroviaires.

Les sociétés ferroviaires ont choisi de réaliser le reste de la réduction de revenus prescrite par le maintien des rabais incitatifs s'appliquant au grain expédié par blocs de wagons multiples. Utilisés depuis longtemps dans d'autres segments de l'industrie du transport ferroviaire comme instrument de concurrence, ces rabais avaient comme objectif stratégique de livrer des volumes de grain nettement plus importants aux silos qui permettent le mouvement de trains entiers soit complets, soit partiels. Ces incitatifs, qui offrent des rabais généraux pouvant aller jusqu'à 6,00 dollars la tonne, peuvent effectivement réduire le coût de transport ferroviaire d'un expéditeur jusqu'à concurrence d'un tiers lorsque le rabais s'applique aux taux des wagons simples relatifs aux mouvements sur une courte distance comme entre Winnipeg et Thunder Bay.⁴¹

Avec le début de la campagne 2001-2002, les taux marchandises publiés des wagons simples ont été haussés d'environ 4,0 %. Cela a donné lieu à une structure tarifaire assez similaire à celle qui était en vigueur pendant la campagne agricole 1999-2000. Néanmoins, les taux marchandises des wagons simples payés par les divers producteurs pendant la campagne 2001-2002 étaient quand même inférieurs aux taux estimatifs qui auraient été en vigueur sans l'adoption du revenu admissible maximal, alors que l'on prévoyait une augmentation des taux de 4,5 %. Bien que difficile à cerner précisément, l'écart entre les deux structures tarifaires semblerait se situer dans les 7,3 %.⁴² [Voir tableau 3C-8 à l'annexe 3.]

Tel qu'indiqué précédemment, les rabais incitatifs actuels ont été haussés pour les blocs de wagons multiples plus importants au début de la campagne 2000-2001. Ceux-ci n'ont pas changé durant la campagne 2001-2002. [Voir tableau 3C-9 à l'annexe 3.]

Réformes de la politique gouvernementale

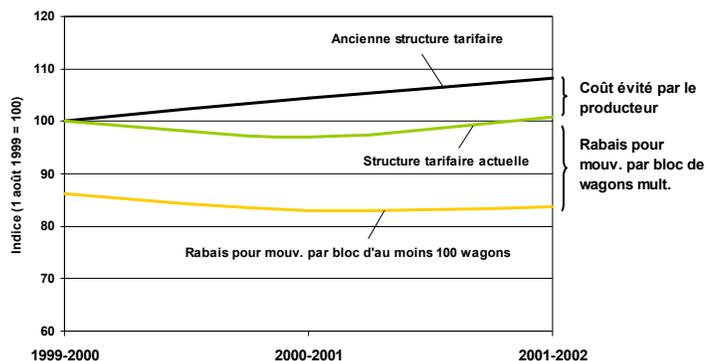
La pleine mesure de ces réductions globales est évaluée annuellement par l'Office des transports du Canada lors de sa détermination de la conformité au revenu admissible maximal des sociétés ferroviaires. En décembre 2002, l'Office a déterminé que les revenus réglementaires du grain tant pour le CN que le CP s'élevaient à 280,2 millions \$ et à 277,9 millions \$ respectivement, soit des revenus combinés de

situait entre 2,0 % et 3,0 %. En outre, les taux des wagons simples du CN pour le grain à destination de Prince Rupert à partir de points d'origine du Manitoba, de Saskatchewan et de l'Alberta, ont été effectivement réduits de 9,0 %, tandis que le CP a cessé de publier des taux des wagons simples pour le grain à destination de Prince Rupert en octobre 2000.

⁴¹ En plus des rabais généraux mentionnés, les sociétés ferroviaires 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. Considérés de manière générale comme étant des « services de navette » par le Surveillant, les mouvements d'au moins 100 wagons bénéficient d'un rabais supplémentaire de 0,50 \$ par tonne. En plus de ces rabais, le CP offre un autre rabais de 0,50 \$ par tonne lorsque des trains complets d'au moins 112 wagons sont garantis.

⁴² Par exemple, le graphique ci-joint (figure 32) établit une comparaison entre l'ancien régime et le nouveau pour un mouvement sur une distance d'environ 1 000 milles. La différence mentionnée ici suppose que l'échelle tarifaire maximale pour les campagnes 2000-2001 et 2001-2002, si celle-ci était demeurée en vigueur, aurait grimpé de 4,5 % et 3,5 % respectivement. La courbe illustrant le rabais potentiel maximal connexe est fondée sur les incitatifs publiés par les sociétés ferroviaires pour les mouvements par blocs d'au moins 100 wagons : 5,00 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 et 6,00 \$ par tonne au début de la campagne 2000-2001. On reconnaît toutefois que ces résultats différeront énormément selon d'autres distances et d'autres paramètres. On rappelle au lecteur que les données indiquées ici ne sont présentées qu'à titre d'exemple.

Figure 32 : Taux marchandises ferroviaires – Structure générale



558,1 millions \$.⁴³ L'Office a déterminé que le CN et le CP avaient respecté les prescriptions relatives au revenu admissible maximal durant la campagne 2001-2002. En fait, les deux compagnies ont dépassé leurs cibles respectivement de 4,6 % et 3,0 % respectivement. Les revenus combinés du grain des sociétés ferroviaires ont été inférieurs de 22,2 millions \$ (ou 3,8 %) au revenu admissible maximal.⁴⁴

Bien que les revenus réglementaires du grain aient été de beaucoup inférieurs à ceux de la campagne précédente, l'écart par rapport au revenu admissible maximal s'est beaucoup élargi. Durant la campagne 2000-2001, les revenus réglementaires du grain tant du CN que CP ont été inférieurs au revenu maximal prescrit par une marge beaucoup plus faible de 0,8 % et 0,7 % respectivement (0,75 % en pourcentages combinés). L'élargissement de cet écart indique que non seulement les sociétés ferroviaires ont concédé un montant plus élevé de revenu que celui autorisé par la loi, mais il confirme aussi le rôle important joué par les rabais incitatifs dans l'obtention de ce résultat. En outre, il porte fortement à croire que le milieu concurrentiel favorise la baisse des taux marchandises ferroviaires réels à un niveau inférieur à celui prévu à l'origine par le Parlement [Voir tableau 3C-10 à l'annexe 3.]

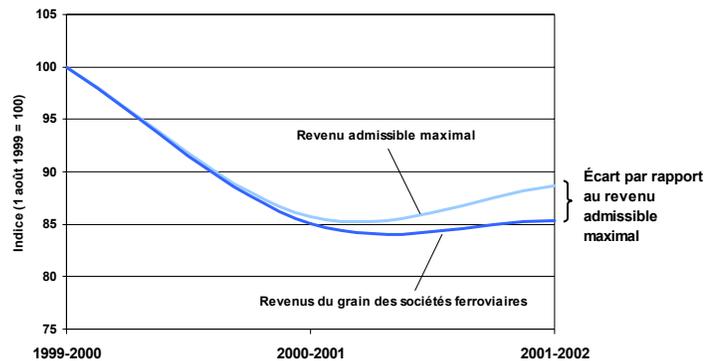
Lorsque le gouvernement fédéral a adopté le revenu admissible maximal, il a stipulé que les revenus des sociétés ferroviaires pour la campagne 2000-2001 ne devaient pas dépasser un total de 710,9 millions \$ (ou 27,00 \$ par tonne), environ 5,92 \$ par tonne de moins que le montant de ces revenus en l'absence des réformes de la politique. Ce calcul part des données ferroviaires de 1998, qui ont servi à établir une référence de tonnage et de longueur moyenne du parcours de 26,3 millions de tonnes et 967 milles respectivement.

Cependant, le revenu admissible maximal permet des rajustements à ce plafond qui prennent en compte l'effet des changements touchant le tonnage réel et la distance moyenne du déplacement de ce tonnage. Pour la campagne 2000-2001, ces rajustements ont fixé le revenu maximal à 760,8 millions \$ ou 26,02 \$ par tonne, environ 5,72 \$ par tonne de moins que le montant de ce revenu en l'absence des réformes de la politique.

Lors de sa détermination initiale de la conformité des sociétés ferroviaires au revenu admissible maximal pour la campagne agricole 2000-2001, l'Office a indiqué que les principaux éléments contribuant à cette réduction de 5,72 \$ par tonne étaient les suivants : élimination des hausses de taux prévues, 1,37 \$ par tonne; réductions générales des taux, 1,00 \$ par tonne; incidence combinée des frais moins élevés en raison des incitatifs liés aux blocs de wagons multiples, des rabais liés au volume et autres réductions semblables et la déduction pour les contribution au Fonds de développement industriel, 3,15 \$ par tonne et l'incidence nette de plusieurs autres éléments, 0,20 \$ par tonne.

Ce tableau de la situation nous permet de constater qu'un montant de 2,37 \$ (ou 41,4 %) de cette réduction de 5,72 \$ par tonne serait restitué aux producteurs sous la forme du taux moindre par wagon simple mentionné précédemment. En même temps, un autre montant de 3,35 \$ par tonne (ou 58,6 %) était en fait encaissé par les sociétés céréalières en raison des rabais incitatifs dont elles ont bénéficié, ainsi que d'autres éléments accessoires. Toutefois, l'Office n'a pas fourni de ventilation détaillée de ces éléments lorsqu'il a déterminé que

Figure 33 : Revenu admissible maximal – Conformité des sociétés ferroviaires

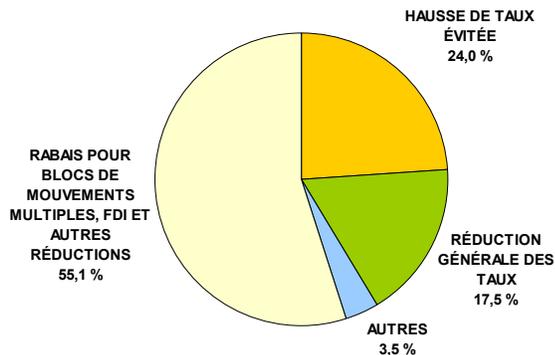


⁴³ Le calcul des revenus du grain prescrits pour les sociétés ferroviaires en vertu du revenu admissible maximal prend en compte un certain nombre d'éléments secondaires comme les montants reçus pour assurer l'approvisionnement en wagons ou un service supérieur. En outre, la soustraction de certains montants de ces revenus est aussi autorisée, notamment les montants amortis pour l'expansion des installations liées au grain dont la société ferroviaire 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 revenus réglementaires du grain, veuillez consulter les décisions 114-R-2001 et 664-R-2001 de l'Office des transports du Canada.

⁴⁴ Voir la décision no 670-R-2002 de l'Office des transports du Canada, en date du 17 décembre 2002.

le revenu admissible maximal combiné pour les deux transporteurs pour la campagne 2001-2002 était de 580,3 millions \$ (ou 26,28 \$ par tonne).

Figure 34 : Revenu admissible maximal – Sources de réduction du revenu (2000-2001)



La décision des sociétés ferroviaires d'accroître les rabais incitatifs accordés pour les mouvements par blocs d'au moins 50 wagons signalait leur intention d'inciter les sociétés céréalières à déplacer une proportion encore plus grande de leur production de cette façon. Prémunément, les économies à l'interne pour les sociétés ferroviaires permettraient de plus que compenser les sommes additionnelles à verser au titre des programmes incitatifs établis.

Dans une grande mesure, les faits observés sembleraient appuyer ce point de vue. Durant la campagne agricole 2001-2002, les sociétés ferroviaires ont signalé des revenus du grain de 25,28 \$ par tonne, soit 1,00 \$ complet par tonne de moins que le montant autorisé en vertu du revenu admissible maximal. Il convient de signaler que cette valeur est cinq fois plus grande que le montant de 0,19 \$ par tonne observé pendant la campagne 2000-2001. En outre, il fait peu de doute que la proportion croissante de grain expédié par blocs de wagons multiples alimente cette réduction plus poussée des revenus du grain des sociétés ferroviaires. Lorsque les forces du marché n'entrent pas en jeu, il est raisonnable de conclure que l'écart entre les revenus réels du grain des sociétés ferroviaires et le plafond imposé par le revenu admissible maximal ne se serait pas élargi autant qu'il l'a fait pendant la campagne 2001-2002.

De toute façon, puisque les sociétés céréalières plutôt que les producteurs bénéficient des rabais incitatifs liés à ces mouvements par blocs de wagons multiples, cet écart se manifeste en bout de ligne pour elles comme une autre économie en coût de transport. Bien que le producteur ne profite pas directement de ces rabais incitatifs, il en profite *indirectement* lorsque les sociétés céréalières choisissent d'utiliser ces économies pour lancer des initiatives visant à être plus concurrentielles. Ces initiatives se présentent souvent sous deux formes. La première consiste à offrir aux producteurs divers incitatifs financiers pour attirer le grain vers leurs installations (primes de transport par camion, promotions de grade et rabais sur les fournitures agricoles). La deuxième constitue les soldes restitués aux agriculteurs par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun de la Commission canadienne du blé lorsque les sociétés céréalières choisissent d'acheminer leurs économies en frais de transport (ou une partie de celles-ci) par la CCB dans les offres présentées pour l'obtention des contrats de transport du grain.⁴⁵

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

Le débit des ports durant la campagne 2000-2001, tel que mesuré par le volume de grain expédié par le silo terminus et les installations de chargement en vrac situées dans les quatre ports de l'Ouest du Canada, s'est chiffré au total à 18,0 millions de tonnes.⁴⁶ Cela représente une baisse de 24,8 % par rapport aux 23,9 millions de tonnes enregistrées une année auparavant, ce qui correspond aux grandes tendances mentionnées précédemment. [Voir tableau 3D-1 à l'annexe 3.]

Plus de 11,3 millions de tonnes (ou 62,8 %) de ce volume ont transité par les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest, le premier comptant pour 10,2 millions de tonnes (ou 90,0 %) du volume combiné. Néanmoins, le débit côtier global a baissé de près de 5,0 millions de tonnes (ou 30,5 %). Avec une réduction

⁴⁵ Ce sont des éléments pris en compte dans le calcul du revenu net du producteur. Voir la section 5 (Incidences sur le producteur) pour un traitement plus complet de la façon dont ces avantages sont restitués au producteur.

⁴⁶ Englobe les grains, les oléagineux et les cultures spéciales visées par la *Loi sur les grains du Canada* tels qu'enregistrés par la Commission canadienne des grains.

de 49,5 %, Prince Rupert a affiché la plus forte baisse, tandis que les expéditions de Vancouver ont diminué de 27,5 %. À l'Est, les résultats n'ont pas été très différents : Thunder Bay, la principale porte d'entrée de l'Est a affiché une baisse de 11,1 % et un débit total de 6,2 millions de tonnes, tandis le volume de Churchill a diminué de 28,3 % pour se situer à 477 100 tonnes.

Rotation aux silos

Cette réduction du volume a entraîné une baisse correspondante de 25,9 % du coefficient de rotation pour les silos du SMTG, pour passer de 8,9 à 6,6 rotations. La diminution des rotations dans les ports nous permet de le constater : baisse de 31,0 % pour Vancouver ; de 49,1 % pour Prince Rupert; de 33,3 % pour Churchill, et de 12,2 % pour Thunder Bay. Un facteur qui a légèrement contenu ce coefficient a été l'agrément d'un silo terminus supplémentaire à Thunder Bay durant la campagne 2001-2002, qui compte pour un gain de 1,1 % de la capacité de stockage des silos terminus du SMTG. [Voir tableau 3D-2 à l'annexe 3.]

Inventaires des silos terminus

Compte tenu du volume réduit de grain transitant par le réseau des silos terminus, la quantité de grain conservée en inventaire a aussi baissé. En fait, le niveau de stock moyen hebdomadaire a diminué pour s'établir à 1,1 million de tonnes tout au long de la campagne 2001-2002, soit une réduction de 6,6 % par rapport à la moyenne de 1,2 million de tonnes observée une année auparavant. Une bonne partie de cette réduction nette est attribuable à une réduction de 15,2 % du stock de blé, qui représentait environ la moitié de tout le stock du réseau. L'orge s'est révélé à contre-courant de la tendance générale, avec une augmentation du niveau de stock moyen hebdomadaire de 67,3 % par rapport à l'année précédente. [Voir tableau 3D-3 à l'annexe 3.]

Dans une grande mesure, la baisse du débit des silos terminus s'est traduite par le vieillissement des stocks de grain entreposé. Le nombre moyen global de jours en stockage pour la campagne 2001-2002 affiche une hausse marquée, grimant de 17,7 % pour passer à 20,6 jours par rapport à 17,5 jours l'année précédente. Les moyennes de chacun des grains ont varié considérablement selon le produit et le port. Le seul produit touché par une baisse a été le blé, dont le nombre moyen global de jours en stockage a baissé de 4,2% pour s'établir à 15,9 jours. On a observé la hausse la plus importante pour l'orge, dont le nombre moyen global de jours en stockage a augmenté de 202,9 %, pour s'établir à 62,7 jours par rapport à 20,7 jours l'année précédente. Cette hausse est principalement attribuable à une baisse prononcée des exportations d'orge provoquée par les prix intérieurs élevés de l'orge de provende et un approvisionnement restreint d'orge de brasserie. Le blé dur, le canola, l'avoine et le lin ont pour leur part affiché des hausses respectives de 25,5% (25,6 jours), de 88,9% (20,4 jours), de 76,4% (24,7 jours), et de 17,5% (24,9 jours). [Voir tableau 3D-4 à l'annexe 3.]

Pour calculer les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition touchant les principaux grains dans chacun des quatre ports de la côte Ouest du Canada, on utilise les statistiques établies par la Commission canadienne des grains. Cette mesure révèle le degré d'efficacité avec lequel les stocks sont gérés dans chaque port. En

Figure 35 : Ports canadiens de l'Ouest – Débit du grain

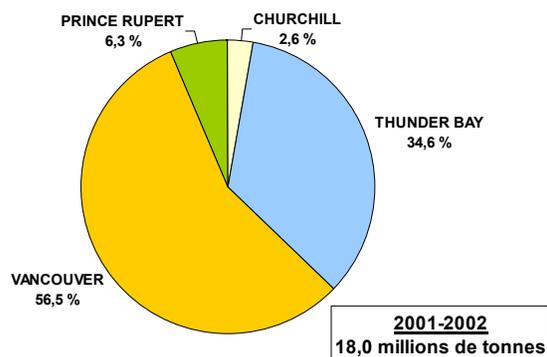
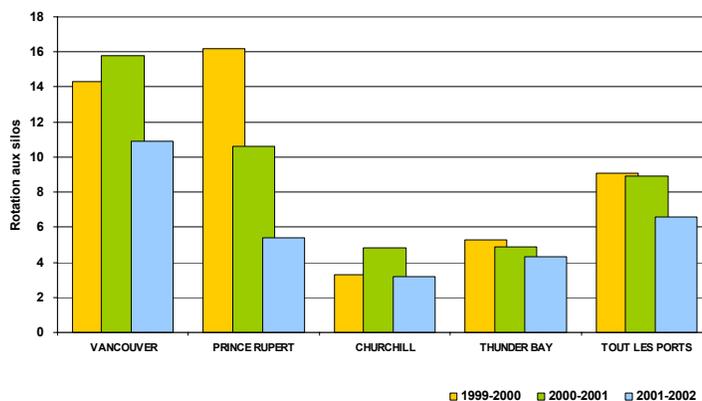


Figure 36 : Taux de rotation moyen aux silos terminus



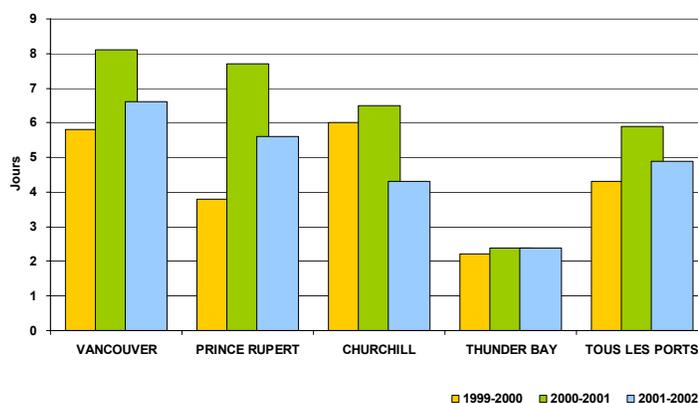
raison du caractère inégal des déchargements de grain, du niveau des stocks et des expéditions effectives par navire, on constate une forte variabilité dans la comparaison sur sept jours de ces rapports. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 3.]

Les rapports moyens stock-expédition à Vancouver touchant les principaux grains affichent des résultats mitigés en comparaison de ceux affichés pour la campagne 2000-2001. Cependant, ils sont tous demeurés solidement supérieurs à 2,0. Le rapport relatif au blé dur a baissé de 11,1 %, tandis que les rapports touchant le blé, l'orge, le canola et le lin ont augmenté respectivement de 17,4 %, 35,0 %, 75,8, % et 22,1%. À Prince Rupert, le rapport moyen relatif au blé a grimpé de 10,7% pour se situer à 2,2.⁴⁷ Churchill a affiché une forte hausse du rapport moyen relatif au blé, qui a grimpé de 61,2%, pour s'établir à 2,9 et une hausse plus modeste du rapport moyen relatif au blé dur de 9,4%, pour s'établir à 1,3. Thunder Bay a aussi enregistré des résultats mitigés avec une baisse des rapports moyens touchant le blé, l'avoine, et le lin tandis que ceux qui touchent le blé dur, l'orge et le canola ont subi une hausse appréciable. Ici également, tous les rapports moyens se sont situés bien au-dessus de la valeur de 2,0. Ces mesures confirment simplement en bonne partie un vieillissement des niveaux d'inventaire compte tenu d'un débit à la baisse. Les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition, reposant sur le grade, affichent des écarts encore plus importants. Cela est principalement attribuable aux distorsions qui résultent du mélange que l'on fait souvent pour produire du « blé de l'Ouest canadien » pour les expéditions outre-mer.⁴⁸ [Voir tableau 3D-6 à l'annexe 3.]

Opérations portuaires

Environ 764 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne 2001-2002. Le temps moyen que ces navires ont passé au port a été de 4,9 jours, une baisse appréciable par rapport au temps de 5,9 jours au port enregistré la campagne précédente. À Vancouver (où un peu plus de la moitié des navires ont fait escale), le temps moyen passé au port a été de 6,6 jours, dont 3,0 jours en attente du chargement du grain et 3,6 jours nécessaires au chargement.⁴⁹ À Thunder Bay, le temps moyen passé par les navires est demeuré inchangé par rapport à l'année précédente et constitue le temps le plus court enregistré parmi tous les ports. De ce total, 1,0 jour a été passé en attente du chargement et 1,4 jours a été consacré au chargement. Ces résultats confirment généralement la conclusion selon laquelle, le SMTG ayant subi peu de contraintes générales durant la campagne 2001-2002, la disponibilité du grain aux silos terminus a permis aux navires d'éviter les retards et d'améliorer leur délai d'escale au port. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 3.]

Figure 37 : Temps moyen des navires passé au port



La répartition du temps passé par les navires au port révèle que moins de navires que l'année précédente ont dû passer plusieurs jours au port. À Vancouver, la proportion de navires ayant passé plus de 10 jours au port a baissé, de 26,8 % à 18,6 %. À Prince Rupert, seulement 16,2 % des navires ont passé plus de 10 jours au port par rapport à 28,5% l'année précédente. À Churchill, les navires en attente de chargement ont aussi passé

⁴⁷ Le blé est le seul grain dont les expéditions au départ de Prince Rupert affichent une uniformité suffisante pour permettre le calcul d'un rapport stock-expédition.

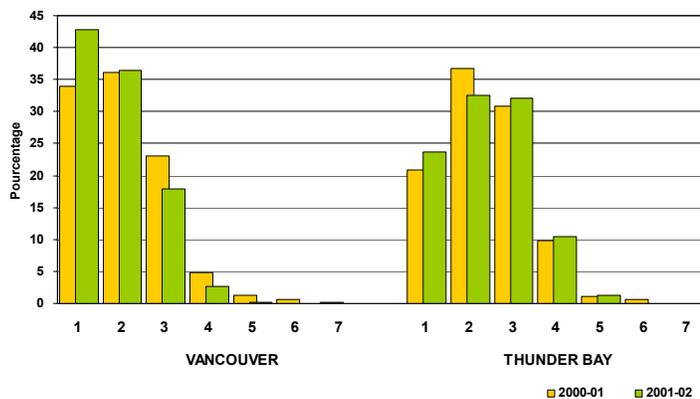
⁴⁸ Le « blé de l'Ouest canadien » n'est pas un grain stocké. Il s'agit plutôt de l'appellation donnée au mélange destiné à l'exportation de plusieurs grades de blé en fonction des critères définis par l'acheteur.

⁴⁹ Le nombre de jours qu'un navire passe à attendre représente la différence entre le moment où le navire a été inspecté par le gardien de port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le moment où le chargement commence.

moins de temps au port ; seulement 20,0 % sont restés au port plus de 5 jours, en comparaison avec 25,9 % l'année précédente.⁵⁰ [Voir tableau 3D-8 à l'annexe 3.]

La proportion de navires nécessitant des postes d'amarrage multiples pour charger du grain à Vancouver a baissé, passant de 66,0% durant la campagne 2000-2001 à 57,2 % au cours de la campagne 2001-2002. À Thunder Bay, la baisse a été plus modeste, la proportion de navires passant de 79,2 % à 76,4 %. Il faut préciser que le nombre de postes d'amarrage que chaque navire peut occuper avant l'imposition de redevances supplémentaires est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement. Les contrats relatifs aux plus gros navires contiennent sans doute des dispositions qui les autorisent à accoster plus fréquemment que les plus petits navires sans encourir de sanctions financières. [Voir tableau 3D-9 à l'annexe 3.]

Figure 38 : Nombre d'amarrages par navire



Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité pour les trois campagnes agricoles étudiées.⁵¹ Le long du littoral pacifique, les frais de surestaries pour la campagne 2001-2002 ont nettement baissé, passant de 15,5 millions \$ à 2,8 millions \$ (ou 82,1%). Cela cadre avec diminution considérable mentionnée plus haut du nombre moyen de jours passés par les navires au port. D'autre part, les primes de célérité ont reculé d'environ 9,1 millions \$ à 4,2 millions \$ (ou 53,8%). Les frais de surestaries annuels des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont baissé de 75,0% (passant de 606 900 \$ à 151 700 \$). Les primes de célérité dans l'Est du pays ont baissé de 35,0% (passant de 4,3 millions \$ à 2,8 millions \$). [Voir tableau 3D-10 à l'annexe 3.]

La communication 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 canadien. La forte baisse globale durant la campagne 2001-2002 indique que le temps de chargement des navires correspond davantage aux jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement. Cela se traduit dans une grande mesure par la réduction du temps moyen passé au port par ces navires. Il est toutefois important de mettre en contexte ces statistiques et de connaître les diverses stratégies de gestion des risques employées parmi les exportateurs. Le nombre de jours de planche est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement et ne constitue qu'une partie des activités de marchandisage de ces exportateurs.

Frais de manutention moyens

Les taux tarifaires de manutention affichés aux silos terminus ont généralement augmenté dans chacun des ports durant la campagne 2001-2002. À Vancouver, les augmentations des taux moyens affichés pour la réception, l'ensilage et le déchargement de la plupart des grains ont varié entre 0,8% et 4,6%. Cependant, le taux tarifaire moyen pour le seigle a baissé de 2,1%, pour s'établir à 10,02 \$ par tonne, après avoir grimpé de 8,24 \$ à 10,19 \$ par tonne l'année précédente. À Prince Rupert, les taux tarifaires affichés ont produit des hausses minimales pour le canola, l'avoine et le seigle, tandis que le blé et l'orge ont été touchés par une hausse plus prononcée de 4,1 %. Une augmentation de 2,3 % a aussi été observée pour le lin. À Churchill, les taux tarifaires affichés pour le blé, les pois, le seigle et le lin ont augmenté entre 5,1% et 10,8 %. Par ailleurs,

⁵⁰ Une comparaison semblable ne peut être établie pour Thunder Bay puisque la date d'arrivée des navires au port n'a pas été consignée systématiquement ces dernières années.

⁵¹ Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

les taux relatifs au canola et à l'avoine sont demeurés inchangés, tandis que le taux pour l'orge a baissé de 6,6 %. À Thunder Bay, l'augmentation moyenne du taux pour la plupart des produits a varié entre 1,9% et 6,7 %, à l'exception du seigle dont le taux a augmenté de 13,7 %. [Voir tableau 3D-11 à l'annexe 3.]

Les taux de stockage affichés aux silos terminus à Thunder Bay et à Prince Rupert sont demeurés plus ou moins constants durant la campagne. À Churchill, où ces taux étaient restés inchangés durant les deux premières années du PSG, on a assisté à des hausses variant entre 12,9 % et 44,2 % au cours de la deuxième partie de la campagne 2001-2002. À Vancouver, une hausse des taux entre 1,4 % et 4,7 % a été observée pour tous les produits, sauf les pois dont le taux a fait un bond de 56,4 %. Il faut signaler que les observations précédentes sont fondées uniquement sur les silos terminus qui n'ont pas adopté un système de *frais de stockage progressifs*.⁵² Ces chiffres devraient donc être considérés comme la plus faible estimation des hausses des taux affichés.

3.5 Observations sommaires

Tel que mentionné précédemment, la sécheresse générale qui a sévi dans l'Ouest du Canada a rendu extrêmement difficile l'établissement d'une distinction entre les changements touchant l'efficacité entraînés par des volumes de grain anormalement faibles, et ceux qui pourraient avoir été provoqués par une réforme gouvernementale ou d'autres facteurs. Ce problème est particulièrement prononcé dans le cas des mesures de l'efficacité du système traitées plus haut.

La forte baisse des volumes de grain manutentionnés, que ce soit aux silos de collecte, à la compagnie de chemin de fer ou aux silos terminus, a eu une grande incidence négative sur ces mesures. Il faut donc faire preuve de prudence pour tirer des conclusions décisives concernant le changement relatif touchant l'efficacité du SMTG pendant une période où les volumes de grain sont anormalement bas.

Tel qu'indiqué dans des rapports antérieurs du Surveillant, trimestriels et annuels, le fait de considérer le SMTG dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement fournit une bonne structure qui permet d'analyser les rouages du SMTG dans son ensemble. En outre, les mesures traitées ci-dessus conviennent particulièrement à ce genre d'analyse. Selon les conclusions du Rapport annuel du surveillant pour la campagne agricole 2000-2001, le mouvement du grain depuis les Prairies jusqu'à un port de sortie est plus rapide. Plus précisément, on a observé que le grain devait passer 64,9 jours dans le SMTG, environ 4,9 jours (ou 7,0 %) de moins que le nombre moyen de jours totaux passés par le grain dans le système durant la campagne 1999-2000, soit 69,8 jours.⁵³ Un an plus tard, il faut signaler qu'une bonne partie de ce progrès semble avoir été perdue.

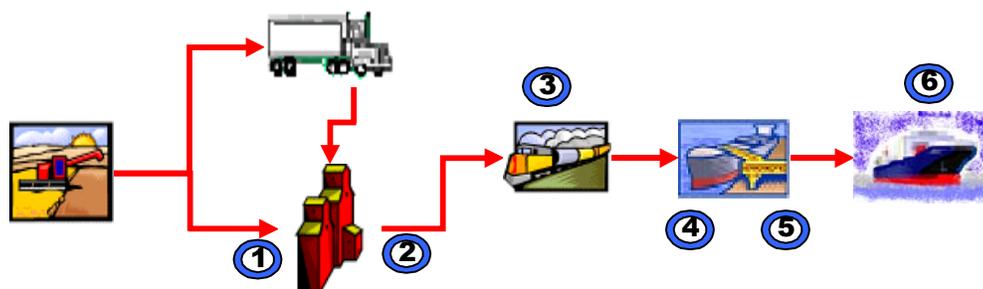
La majeure partie de ce recul est attribuable à une hausse de 17,7 % du nombre moyen de jours passés par le grain en entreposage aux silos terminus, qui a grimpé de 17,5 jours à 20,6 jours. Jusqu'à un certain point, cette hausse a été atténuée par une baisse de 0,8 % du nombre de jours passés par le grain en entreposage dans silos de collecte, soit de 38,3 jours à 38,0 jours. La hausse nette de 2,8 jours allonge effectivement la période totale du grain dans le système, qui passe de 64,9 jours à 67,7 jours (ou 4,3 %).

L'autre facteur déterminant pour le calcul de la vitesse globale à laquelle le grain traverse le SMTG est le temps de transit moyen des wagons chargés, soit le nombre de jours nécessaires pour expédier le grain depuis le silo de collecte jusqu'au port. L'incidence de ce facteur a été neutre, c'est-à-dire que le nombre moyen de jours, 9,1 jours, est demeuré inchangé par rapport à l'année précédente.

⁵² Cinq terminus, deux à Thunder Bay et trois le long de la côte Ouest, ont affiché des taux fondés sur un système de *frais de stockage progressifs*, soit une série de taux progressivement plus élevés au fur et à mesure qu'augmente le nombre de jours en stockage. Sans données sur le nombre moyen de jours en stockage pour les terminus qui utilisent ce système de taux, il n'a pas été possible de calculer un taux exact pour intégration aux moyennes générales pour les ports.

⁵³ Le nombre moyen de jours passés par le grain dans le SMTG durant les campagnes agricoles 1999-2000 et 2000-2001, 69,8 jours et 64,9 jours respectivement, a été indiqué encore une fois pour tenir compte des changements subséquemment apportés au calcul de certaines mesures. Ces changements ont été apportés afin d'améliorer l'exactitude des calculs eux-mêmes et ils ne tranchent pas avec les conclusions d'alors. Les valeurs réelles mentionnées dans le Rapport annuel du Surveillant pour la campagne 2000-2001 étaient de 71,1 jours et de 67,1 jours respectivement.

Figure 39 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



ÉLÉMENT DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	TABLEAU	1999-2000	2000-01	2001-02	EFFET SUR LA CHAÎNE D'APPROV.
<u>LIÉ À LA VITESSE</u>					
2 Silos de collecte – Nombre moyen de jours en stockage	3B-4	41,7	38,3	38,0	▼
3 Temps de transit moyen des wagons chargés (jours)	3C-4	9,5	9,1	9,1	–
5 Silos terminus – Nombre moyen de jours en stockage	3D-4	18,6	17,5	20,6	▲
Moyenne du total des jours dans le SMTG		69,8	64,9	67,7	▲
<u>LIÉ AU SERVICE ET AUX BIENS</u>					
1 Coefficient moyen de rotation aux silos de collecte	3B-2	4,8	5,0	4,5	▼
4 Coefficient moyen de rotation aux silos terminus	3D-2	9,1	8,9	6,6	▼
3 Cycle moyen des wagons (jours)	3C-4	20,2	16,7	17,5	▲
6 Temps moyen du navire au port (jours)	3D-7	4,3	5,9	4,9	▼

Compte tenu de la baisse du volume global de grain, une grande partie de la capacité de manutention du SMTG est restée inutilisée. On peut le constater dans la mise à l'écart des silos terminus à Prince Rupert et Churchill, et la baisse marquée des coefficients de rotation associée tant aux silos de collecte qu'aux silos terminus, de 10,0 % et 25,9 % respectivement .

Il faut signaler que l'écart entre ces deux baisses de coefficients est entièrement lié à l'élimination d'une capacité d'entreposage de 1,0 million de tonnes des silos de collecte durant la campagne agricole 2001-2002. En général, cela soutient les efforts continus des sociétés céréalieres visant à réduire une surcapacité apparente du SMTG dans son ensemble. En vertu de volumes normalisés, ce rajustement aurait produit une amélioration importante du coefficient de rotation dans le réseau des silos terminus. Il réduit plutôt l'ampleur de la baisse qui se serait autrement produite.

Dans une même mesure, la durée plus longue du cycle moyen global des wagons, qui est passée de 16,7 jours à 17,5 jours, découle en grande partie d'une augmentation de 10,5 % du temps de transit moyen des wagons vides. Cette situation aussi correspond à une diminution de l'utilisation du parc de wagons-trémies, et de la capacité inhérente de manutention qui est donc restées inutilisée.

Néanmoins, certains gains d'efficacité ont accompagné cette baisse du volume du grain. Mentionnons tout particulièrement l'amélioration des opérations portuaires. Le nombre moyen de jours d'escale des navires dans les ports de l'Ouest canadien a baissé à 4,9 jours, une diminution marquée par rapport au nombre moyen de 5,9 jours enregistrés l'année précédente. À Vancouver, où un peu plus de la moitié des navires ont fait escale,

le temps moyen passé au port est passé de 8,1 jours à 6,6 jours. Une bonne partie de cette baisse, en moyenne 1,4 jour, est attribuable à une réduction de la période pendant laquelle ces navires ont attendu avant d'être chargés.

D'autre part, les taux affichés pour de nombreux éléments de services du SMTG ont commencé à augmenter. Les coûts d'intrant nominaux liés au camionnage, à la manutention aux silos de collecte, au transport ferroviaire, à la manutention aux silos terminus et à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, ont tous augmenté au cours des trois campagnes agricoles de mise en oeuvre du PSG, bien qu'à des degrés divers. En soit, une bonne partie de cette augmentation semblerait correspondre aux pressions inflationnistes et aux efforts visant à transférer la croissance des coûts à la clientèle. Pourtant, certaines de ces augmentations sont importantes et occupent une plus grande place dans le coût croissant global de la livraison de grain aux postes d'exportation. Ces coûts sont traités plus en détail à la section 5 – Incidence sur le producteur.

Cependant, le transport ferroviaire représente un domaine où les coûts réels ont vraiment baissé. Bien que les sociétés ferroviaires aient augmenté leurs taux de wagons simples de 4,0 % au début de la campagne 2001-2002, l'adoption du revenu admissible maximal s'est traduite pour les divers producteurs par une augmentation de taux évitée en août 2000, dont ils n'auraient pas joui autrement. Cet avantage, associé aux économies supplémentaires réalisées par les expéditeurs qui ont recours aux blocs de wagons multiples, se répercute sur le revenu du grain des sociétés ferroviaires, notablement inférieur au revenu admissible maximal. Qui plus est, l'écart entre ces deux revenus s'est élargi.

Une grande partie des économies réalisées par les sociétés céréalières est aussi partagée avec les agriculteurs. Le régime d'appels d'offres dont bénéficie en bout de ligne l'agriculteur, bien qu'indirectement par l'intermédiaire du compte des livraisons en commun de la CCB, ne représente qu'une des formes que revêt ce partage. Parmi les autres, on compte les primes par camion, les promotions de grade et les rabais sur les fournitures agricoles. Quant à savoir si ces mécanismes constituent la façon de procéder la plus efficiente, il s'agit d'une question plus vaste et complexe.

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 2001-2002

Performance des ports

- Le volume réduit n'a pas nui à la fiabilité globale du SMTG quant à la livraison du grain aux ports de l'Ouest du Canada.
- La fiabilité s'est traduite comme suit :
 - Réduction du temps moyen passé par les navires au port.
 - Niveaux des stocks aux silos terminus toujours supérieurs aux stocks nécessaires aux principaux ports de Vancouver et Thunder Bay.
 - Rapports stock-navire et stock-expédition généralement maintenus à un niveau supérieur à 2,0.
- Une diminution des expéditions de grain aux silos terminus de l'Ouest du Canada a entraîné des changements mixtes touchant les rapports stock-navire .
 - Vancouver
 - Blé – 2,3; baisse de 7,0 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Canola – 3,3; hausse de 70,2 %.
 - Thunder Bay
 - Blé – 4,3; baisse de 19,4 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Canola – 2,6; hausse de 36,2%.
- Les rapports stock-expédition étayaient les constatations relatives au débit réduit.
 - Vancouver
 - Grains de la CCB – 3,1; hausse de 7,7 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Grains hors CCB – 4,1; hausse de 56, %.
 - Thunder Bay
 - Grains de la CCB – 5,5; hausse de 5,2 % par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Grains hors CCB – 2,96; hausse de 1,9%.
- Baisse des revenus de manutention des silos terminus en raison du volume de grain réduit.
 - Revenus totaux à Vancouver de 139,7 million \$.
 - Baisse de 29,8% par rapport à la dernière campagne agricole .
 - Revenus totaux à Thunder Bay de 64,2 million \$.
 - Baisse de 15,0% par rapport à la dernière campagne agricole.
- Coûts d'entreposage de la CCB en grande partie inchangés par rapport à la dernière campagne agricole.
 - Les frais accrus pour l'ensilage et l'entreposage du grain ont annulé les économies découlant d'une diminution du débit des grains de la CCB.
 - Total des frais d'entreposage pour le littoral pacifique de 49,1 million \$.
 - Hausse de 1,8 % par rapport à la dernière campagne agricole .
 - Total des frais d'entreposage à Thunder Bay de 34,4 million \$.
 - Inchangé par rapport à la dernière campagne agricole.

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description	Notes	CAMPAGNE AGRICOLE (1)		
			2000-2001	2001-2002	VAR %
Performance des ports [sous-série de mesures 4A]					
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Blé		2,5	2,3	-7,0 % ▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Canola		1,9	3,3	70,2 % ▲
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Blé		5,3	4,3	-19,4 % ▼
4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Canola		1,9	2,6	36,2 % ▲
4A-2	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Grade	(2)			
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains Commission		2,9	3,1	7,7 % ▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains hors Commission		2,6	4,1	56,1 % ▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains hors Commission		5,2	5,5	5,2 % ▲
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains Commission		2,8	2,9	1,9 % ▲
4A-4	Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Vancouver		\$198,9	\$139,7	-29,8 % ▼
4A-4	Revenus de manutention des silos terminus (millions \$) – Thunder Bay		\$75,5	\$64,2	-15,0 % ▼
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		\$48,2	\$49,1	1,8 % ▲
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		\$34,4	\$34,4	0,1 % –
<p>(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 2000-2001 et 2001-2002 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.</p> <p>(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.</p>					

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

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire ont été calculés pour les principaux grains à Vancouver et Thunder Bay au moyen des données recueillies par la Commission canadienne des grains (CCG) et la Canadian Ports Clearance Association (CPCA). Le volume effectivement déclaré en stock chaque semaine par la CCG est ensuite rapproché avec les besoins selon les prévisions de la CPCA sur l'arrivée des navires pour la semaine à venir. En comparant les réserves stockées dans les silos terminus aux besoins des navires qui doivent arriver au port, il est possible d'estimer l'offre à court terme par rapport à la demande à court terme. Par exemple, un rapport à court terme de 2,5 indiquerait que 2,5 tonnes de grain ont été stockées pour chaque tonne de grain nécessaire pour charger les navires arrivant la semaine suivante.⁵⁴ Néanmoins, ces rapports affichent habituellement une grande variabilité. Cela s'explique en grande partie par le caractère irrégulier du débit de grain à destination des ports et transitant par ces derniers.

À Vancouver, on a constaté pour la deuxième année consécutive une baisse du rapport hebdomadaire moyen stock-navire en ce qui concerne le blé et le blé dur. Une réduction de 7,0 % du rapport moyen pour le blé (2,5 à 2,3) a été surpassée par une baisse de 15,5 % du rapport moyen pour le blé, qui est passé de 3,8 à 3,2. Toutefois, le rapport moyen pour le canola a grimpé de 70,2 %, passant de 1,9 à 3,3. À l'exception de l'avoine, dont le rapport s'est situé à 1,9, aucun de ces rapports n'a baissé sous la valeur de 2,0.

À Thunder Bay, on a observé des baisses marquées en ce qui concerne les rapports moyens pour le blé, l'avoine et le lin. Encore une fois, aucun des rapports moyens, sauf dans le cas de l'avoine, n'a reculé sous la valeur de 2,0. Le rapport moyen touchant le blé dur est passé de 4,7 à 5,9 (ou 24,3 %), tandis que les rapports moyens relatifs à l'orge et au canola ont augmenté de 50,9 % et 36,2 % respectivement. [Voir tableau 4A-1 à l'annexe 3.]

⁵⁴ Les rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les mouvements à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau de stock à court terme.

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire par grade ont été calculés selon la même méthodologie que celle décrite ci-dessus. Ces rapports hebdomadaires varient encore davantage 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 » [Voir tableau 4A-2 à l'annexe 3.]

Une mesure connexe comporte le calcul des rapports hebdomadaires moyens stock-expédition tant pour les grains de la CCB que pour les grains 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.

À des fins de segmentation, les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition relatifs au blé, au blé dur et à l'orge ont été attribués à la CCB, même si l'on sait qu'une faible proportion des stocks de blé et d'orge de même que les expéditions à Thunder Bay sont des grains de provende 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 augmenté de 7,7 % durant la campagne agricole 2001-2002, passant de 2,9 à 3,1. Le rapport hebdomadaire moyen pour les grains hors CCB a augmenté de 56,1 %, passant de 2,6 à 4,1. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB est passé de 5,2 à 5,5 (soit une hausse de 5,2 %), tandis que la moyenne pour les grains hors CCB a subi une faible hausse de 1,9 %, passant de 2,8 à 2,9. [Voir tableau 4A-3 à l'annexe 3.]

Le PSG prévoit la communication annuelle des revenus des silos terminus et des frais d'entreposage de la CCB aux silos terminus. Les membres de la WGEA ont conçu une méthode pour rendre compte des revenus totaux des silos terminus au moyen de certaines mesures financières clés, et ont fourni des données concernant leurs silos terminus de Thunder Bay et Vancouver. La CCB a pour sa part fourni une ventilation de ses coûts aux silos terminus à partir des données globales pour les silos terminus situés le long du littoral du Pacifique, ainsi que ceux de Thunder Bay. Il faut signaler toutefois que les différences qui existent dans les méthodes comptables rendent difficiles les comparaisons directes entre les revenus totaux et les coûts de la CCB. Les données sur les revenus et les coûts des silos terminus présentées ici n'ont pas été vérifiées. [Voir tableau 4A-4 à l'annexe 3.]

Les revenus totaux des silos terminus pour la campagne agricole 2001-2002 ont reculé de façon appréciable à Vancouver, passant de 198,9 millions \$ à 139,7 millions \$ (ou baisse de 29,8 %). À Thunder Bay, les revenus totaux des silos terminus ont subi une baisse quelque peu moins prononcée en passant de 75,5 millions \$ à \$64,2 millions \$ (ou baisse de 15,0 %). Ces baisses sont directement liées et conformes à la baisse générale du débit à ces ports mentionnée précédemment.

Figure 40 : Rapport stock-navire

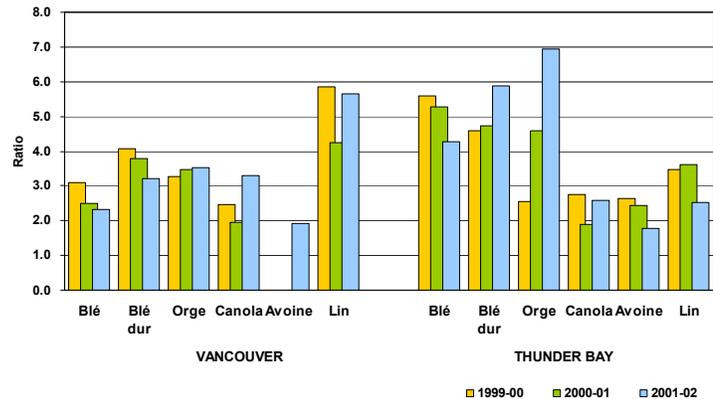
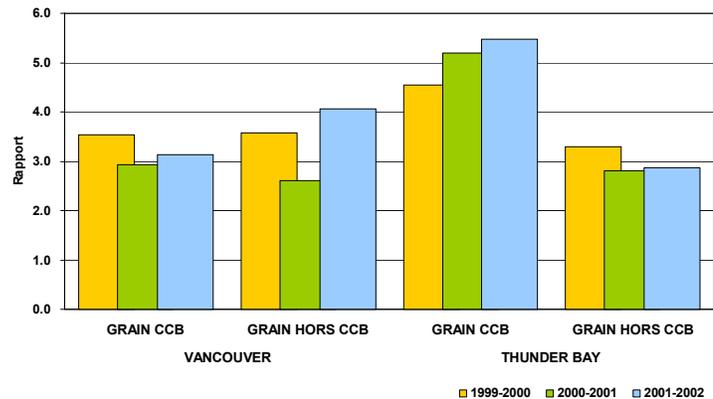


Figure 41 : Rapport stock-expédition



Le total des frais d'entreposage de la CCB le long du littoral pacifique a subi une modeste hausse de 1,8 % durant la campagne 2001-2002, pour s'établir à 49,1 millions \$ par rapport à 48,2 millions \$ l'année précédente. À Thunder Bay, les frais d'entreposage sont demeurés en grande partie inchangés à 34,4 millions \$. Des frais par tonne plus élevés pour l'ensilage et l'entreposage ont en fait annulé la réduction de coût qui aurait découlé de la baisse du débit du grain de la CCB.

4.2 Observations sommaires

Tel que mentionné précédemment, la sécheresse générale qui a sévi dans l'Ouest du Canada a rendu extrêmement difficile l'établissement d'une distinction entre les changements entraînés par des volumes de grain anormalement faibles, et ceux qui pourraient avoir été provoqués par d'autres facteurs. Il faut donc faire preuve de prudence pour tirer des conclusions décisives concernant le changement relatif de la fiabilité du SMTG pendant une période où les volumes de grain sont anormalement bas. Néanmoins, la performance globale des ports ne semble pas avoir été touchée par cette baisse du volume.

La baisse du volume global de grain a atténué la pression exercée sur l'ensemble du SMTG, et une grande partie de la capacité de manutention aux silos terminus est donc restée inutilisée. Cela s'est traduit dans une grande mesure par une augmentation du temps passé par le grain en entreposage aux silos terminus, et une baisse du nombre moyen de jours passé par les navires au port. D'autre part, aucune perturbation prolongée, qu'elle soit liée à la main-d'œuvre ou à la température, n'a entravé de façon exagérée le fonctionnement des ports de l'Ouest du Canada. Les rapports stock-navire et stock-expédition dont il a été question plus haut confirment simplement qu'une quantité suffisante de grain était disponible aux silos terminus pour répondre à la demande en cours. En autant que la fiabilité d'une chaîne d'approvisionnement puisse être jugée par sa capacité de livrer le produit au moment et au lieu prévus, il semblerait que la fiabilité du SMTG s'est révélée adéquate par rapport aux exigences.

L'établissement d'un équilibre touchant à la fois l'efficacité et la fiabilité à l'intérieur du SMTG constitue un défi que doivent constamment relever tous 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 réduire au minimum absolu le temps et le coût associés à un produit qui traverse la chaîne logistique, sans nuire à la fiabilité globale de la chaîne. Dans le contexte du SMTG, les rapports stock-navire et stock-expédition de 1,0 pourraient être considérés comme l'objectif ultime selon cette méthode, puisque ce rapport indiquerait qu'une quantité juste suffisante de grain est entreposée pour répondre à la demande immédiate.

Pourtant, les valeurs observées concernant ces rapports au cours des trois dernières campagnes agricoles ont dépassé la plupart du temps 2,0. Ces valeurs témoignent des efforts en vue de protéger la fiabilité du système sur le plan de la livraison du grain au port. Mais cette protection de la fiabilité est réalisée aux dépens de l'efficacité du système, puisque les stocks sont maintenus à un niveau bien supérieur à celui nécessaire pour répondre à la demande courante. Il est difficile, sinon impossible, de déterminer la bonne valeur du rapport qui optimiserait l'équilibre entre l'efficacité et la fiabilité du système; il s'agit là d'une tâche pour les exploitants des installations et les intervenants. Compte tenu de tous ces facteurs, le Surveillant est d'avis que le SMTG fonctionne actuellement d'une manière fiable.

SECTION 5 : INCIDENCES SUR LE PRODUCTEUR

L'un des principaux objectifs du SMTG réside dans la détermination des incidences sur le producteur découlant des changements relatifs au SMTG. La principale mesure à cet égard est le revenu net du producteur, une estimation du rendement financier après déduction du « seuil d'exportation » pour les producteurs. La méthode employée pour calculer ces mesures a été élaborée suite à une vaste étude réalisée dans le cadre du Programme de travaux supplémentaires au titre du SMTG, et son intégration aux principaux indicateurs du SMTG a récemment été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.



Points saillants - Campagne agricole 2001-2002

Revenu net du producteur et méthode d'échantillonnage

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

Seuil d'exportation et revenu net du producteur – Grains de la CCB

- Le prix moyen des grains de la CCB a augmenté de façon marquée.
 - Blé– augmentation de 26,2 %, passant de 167,58 \$ par tonne durant la campagne agricole 1999-2000 à 211,54 \$ durant la campagne agricole 2001-2002.
 - Blé dur – augmentation de 27,5 %, passant de 206,79 par tonne durant la campagne agricole 1999-2000 à 263,74 \$ durant la campagne agricole 2001-2002.
- Le seuil d'exportation moyen dans l'Ouest canadien pour les grains de la CCB a baissé légèrement.
 - Blé– diminution de 7,7 %, passant de 54,58 \$ par tonne durant la campagne agricole 1999-2000 à 50,39 \$ durant la campagne agricole 2001-2002.
 - Blé dur – diminution de 6,8 % passant de 67,63 par tonne durant la campagne agricole 1999-2000 à 63,05 durant la campagne agricole 2001-2002.
- Les coûts directs moyens ont baissé de 0,7 % pour le blé et de 1,6 % pour le blé dur entre la campagne agricole 1999-2000 et la campagne agricole 2001-2002.
 - Les coûts de fret pondérés applicables ont augmenté de 1,4 % pour le blé et ont baissé de 3,7 % pour le blé dur.
 - Une augmentation de 16,5 % du facteur d'ajustement du fret a été le principal facteur ayant contribué à l'augmentation du coût de fret.
 - L'augmentation a été compensée par l'offre d'un rabais au transport de fret par le port de Churchill au cours de 2000-2001 pour les postes situés dans l'aire de collecte de Churchill.
- Les avantages pour les producteurs font plus que doubler dans le cas des grains de la CCB.
 - Les primes de camionnage moyennes ont augmenté considérablement.
 - Blé– augmentation de 56,0 %, passant de 2,32 \$ par tonne à 3,62 \$.
 - Blé dur– augmentation de 31,5 % passant de 3,14 \$ par tonne à 4,13 \$.
 - Les économies de transport de la CCB se sont élevées en moyenne à 2,47 \$ par tonne durant la campagne agricole 2001-2002.

Seuil d'exportation et revenu net du producteur – Produits hors CCB

- Le prix moyen des produits hors CCB a augmenté de façon marquée.
 - Canola – augmentation de 22,0 %, passant de 291,61 \$ par tonne à 355,67 \$.
 - Pois – augmentation de 38,2 %, passant de 202,54 \$ par tonne à 279,85 \$.
- Le seuil d'exportation moyen dans l'Ouest canadien pour les produits hors CCB :
 - Canola – diminution de 20,0 %, passant de 52,51 \$ par tonne à 42,01 \$.
 - Pois jaunes – augmentation de 29,6 %, passant de 54,76 \$ par tonne à 70,97 \$.

Chargement par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement de wagon par les producteurs a baissé de 27,3 %, passant de 706 au 1^{er} août 1999 à 513 au 31 juillet 2001.
 - Les installations liées aux chemins de fer de d'intérêt local ont doublé, passant de 63 à 127.
 - Croissance des installations de chargement par les producteurs ne détenant pas de permis.
- Les expéditions par les producteurs ont augmenté, passant de 91,3 % à 6 583 depuis la campagne agricole 1999-2000.

Série de mesures 5 – Incidences sur le producteur

Tableau	Description	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			VAR %
		1999-2000	2000-2001	2001-2002	
Seuil d'exportation					
Est du Manitoba					
5A-1A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$54,20	\$51,18	\$47,40	-7,4% ▼
5A-1B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$60,29	\$62,12	\$56,57	-8,9% ▼
5A-1C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$61,58	\$56,68	\$52,37	-7,6% ▼
5A-1D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,93	\$72,95	\$71,61	-1,8% ▼
Ouest du Manitoba					
5A-2A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$57,80	\$56,17	\$54,32	-3,3% ▼
5A-2B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$65,37	\$66,04	\$60,99	-7,6% ▼
5A-2C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$58,67	\$57,25	\$52,42	-8,4% ▼
5A-2D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,93	\$72,95	\$71,61	-1,8% ▼
Nord-Est de la Saskatchewan					
5A-3A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$58,10	\$53,07	\$51,98	-2,1% ▼
5A-3B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$68,31	\$70,62	\$66,05	-6,5% ▼
5A-3C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$54,38	\$53,66	\$47,60	-11,3% ▼
5A-3D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,93	\$72,79	\$70,96	-2,5% ▼
Nord-Ouest de la Saskatchewan					
5A-4A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$56,42	\$54,04	\$51,23	-5,2% ▼
5A-4B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$70,53	\$72,36	\$66,26	-8,4% ▼
5A-4C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$50,88	\$48,35	\$39,88	-17,5% ▼
5A-4D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,84	\$72,62	\$71,43	-1,6% ▼
Sud-Est de la Saskatchewan					
5A-5A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$59,40	\$57,56	\$56,21	-2,3% ▼
5A-5B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$65,22	\$67,04	\$61,92	-7,6% ▼
5A-5C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$57,47	\$50,18	\$46,97	-6,4% ▼
5A-5D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,72	\$72,93	\$71,60	-1,8% ▼
Sud-Ouest de la Saskatchewan					
5A-6A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$57,22	\$54,11	\$51,49	-4,8% ▼
5A-6B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$68,12	\$69,21	\$64,10	-7,4% ▼
5A-6C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$55,75	\$49,44	\$43,71	-11,6% ▼
5A-6D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,66	\$72,76	\$70,67	-2,9% ▼
Nord de l'Alberta					
5A-7A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$53,20	\$50,89	\$48,59	-4,5% ▼
5A-7B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$71,67	\$71,81	\$67,61	-5,8% ▼
5A-7C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$50,39	\$46,23	\$40,76	-11,8% ▼
5A-7D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,29	\$72,95	\$70,04	-4,0% ▼
Sud de l'Alberta					
5A-8A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$48,81	\$47,58	\$44,23	-7,0% ▼
5A-8B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$66,06	\$67,82	\$59,75	-11,9% ▼
5A-8C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$48,07	\$41,23	\$35,53	-13,8% ▼
5A-8D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,93	\$70,74	\$69,60	-1,6% ▼
Peace River					
5A-9A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$53,57	\$52,70	\$49,75	-5,6% ▼
5A-9B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$71,00	\$74,58	\$69,27	-7,1% ▼
5A-9C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$52,14	\$49,52	\$41,08	-17,0% ▼
5A-9D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,93	\$72,95	\$71,61	-1,8% ▼
Ouest du Canada					
5A-10A	1 RPOC (\$ par tonne)	\$54,58	\$52,29	\$50,39	-3,6% ▼
5A-10B	1 DAOC (\$ par tonne)	\$67,63	\$68,71	\$63,05	-8,2% ▼
5A-10C	1 Canola du Canada (\$ par tonne)	\$52,51	\$49,11	\$42,01	-14,5% ▼
5A-10D	Gros pois jaunes canadiens - no 2 ou mieux (\$ par tonne)	\$54,76	\$72,72	\$70,97	-2,4% ▼
Chargement par les producteurs					
5B-1	Installations de chargement par les producteurs(nombre) – Transporteurs de classe 1	415	381	386	1,3 % ▲
5B-1	Installations de chargement par les producteurs(nombre) – Transporteurs de classe 2 et 3	120	122	127	4,1 % ▲
5B-2	Expéditions par les wagons de producteur (nombre) –wagons-trémies couverts	3,441	4,724	6,583	39,4 % ▲
(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les deux campagnes agricoles de 2002-2001 et 2001-2002 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.					
(2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : fret (ajusté pour la FAF et le RTFPC les cas échéant), camionnage, ensilage, enlèvement des impuretés, pesée et inspection, coûts de la CCB, primes au camionnage et économies de transport de la CCB.					

5.1 Notions élémentaires sur le seuil d'exportation et le revenu net du producteur [sous-série de mesures 5A]

L'un des principaux objectifs établis pour le PSG par le gouvernement du Canada comportait l'estimation du coût de logistique global pour le transport du grain des Prairies vers le marché, couramment appelé « seuil d'exportation », et du « revenu net » qui en découle pour les producteurs.⁵⁵ Par définition, tant le calcul du seuil d'exportation que celui du revenu net sont rattachés à un emplacement particulier et comprennent des frais pour l'ensilage, le nettoyage des silos et l'entreposage dans les silos, et le transport (qu'il soit routier, ferroviaire ou maritime). Ces frais prennent aussi en compte tout incitatif ou rabais qui peut être applicable.

Avec un réseau de 329 points de livraison répartis dans l'ensemble des Prairies vers la fin de la campagne agricole 2001-2002, on comptait au total 1 316 couplages origine-destination distincts pouvant servir à transporter le grain de l'Ouest canadien vers les quatre points de passage de la région.⁵⁶ En outre, étant donné la grande diversité des grains, des grades de grain, des frais de service des sociétés céréalières et des taux marchandises, les permutations inhérentes au calcul du seuil d'exportation et des revenus nets des divers producteurs acquièrent une complexité inimaginable. Ces calculs peuvent facilement devenir des centaines de milliers d'estimations distinctes. La seule façon pratique de gérer ces calculs repose sur la normalisation des estimations autour d'un échantillon représentatif de grains et de postes de livraison du grain.

Compte tenu de ce qui précède, les responsables du PSG ont délibérément limité ces estimations à quatre grains particuliers : blé, blé dur, canola et pois.⁵⁷ Ils avaient également approuvé l'emploi d'un échantillon adéquat de postes de livraison du grain pour l'estimation du seuil d'exportation et du revenu net du producteur pour ces grains. Toutefois, la sélection d'un échantillon adéquat devrait être réalisée par des moyens statistiquement valables. À cette fin, le Surveillant a retenu les services de M. Edy Wong, vice-doyen, University of Alberta School of Business, afin de fournir des conseils d'expert en vue de l'élaboration d'une méthode d'échantillonnage permettant adéquatement la sélection d'un échantillon représentatif et sans biais de postes de livraison du grain sur lesquels pourraient se fonder ces estimations.

Méthode d'échantillonnage

M. Wong a proposé comme méthode d'échantillonnage le « modèle de l'échelle pondérée », méthode visant à établir un indice objectif pour les différents postes de livraison du grain conformément à des critères définis. Ce type de modèle repose sur le principe que divers facteurs peuvent contribuer à la conception de n'importe quel échantillonnage, que ces facteurs peuvent être pondérés grâce à une opinion d'expert ou une opinion réfléchie, et que les résultats peuvent alors être classés objectivement afin de déterminer les meilleurs candidats pour inclusion dans un échantillon représentatif. L'avantage d'utiliser un tel modèle découle du fait que la notation pondérée de multiples facteurs atténue effectivement le biais découlant du choix d'un seul facteur en tant que facteur déterminant.

Cette méthode a été adoptée et utilisée pour choisir 43 postes de livraison du grain distincts comme échantillon représentatif pour le calcul du seuil d'exportation et du revenu net du producteur. Ces postes de livraison du grain ont alors été groupés en neuf zones géographiques, comprenant chacune entre quatre et six postes de livraison du grain, soit :⁵⁸

⁵⁵ Fondamentalement, le revenu net du producteur est égal au résultat de la soustraction du coût de logistique du prix de vente d'un grain.

⁵⁶ Les 329 postes de livraison cités découlent de la liste en date du 15 juillet 2002 de la Commission canadienne des grains. Couramment appelés postes ou postes de livraison du grain, ils correspondent uniquement aux lieux qui comprennent au moins un silo primaire agréé. Ils ne comprennent pas les installations de chargement par les producteurs désignées par les sociétés ferroviaires.

⁵⁷ En plus des grains eux-mêmes, le PSG a aussi précisé les grades à utiliser, notamment : 1 RPOC; 1 DAOC; 1 Canola du Canada; et gros pois jaunes canadiens (no 2 ou mieux).

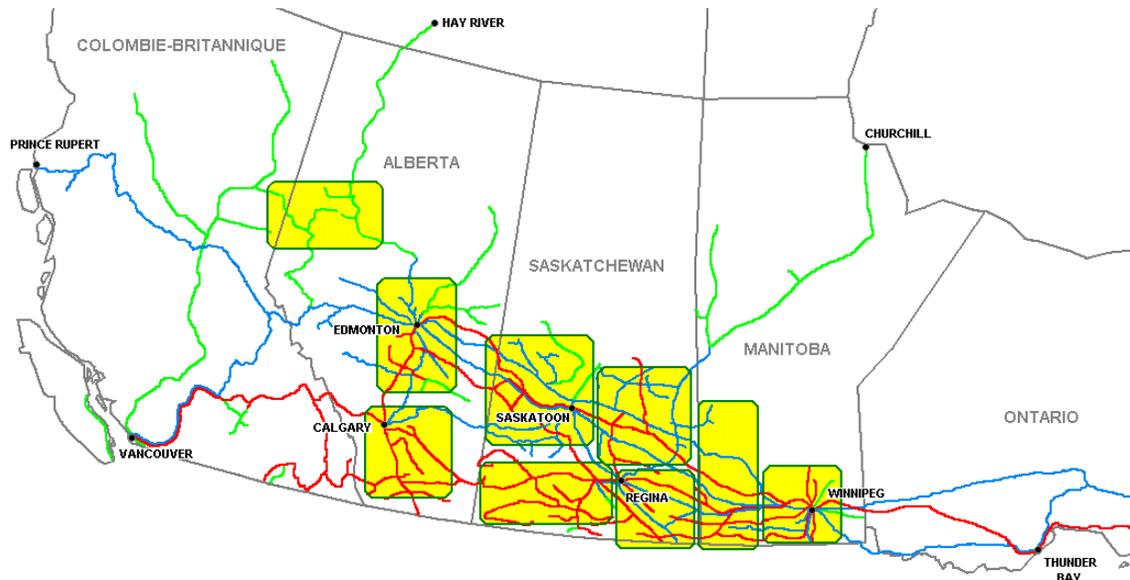
⁵⁸ Compte tenu des pressions de la concurrence, bon nombre des intervenants du SMTG ont recours à une certaine forme d'incitatif financier pour attirer des volumes de grains dans leurs installations (c.-à-d. silos de collecte) ou leurs systèmes (c.-à-d. chemins de fer). Plusieurs de ces incitatifs sont de nature commerciale hautement confidentielle. Afin de protéger tous ces renseignements, les estimations du seuil d'exportation et du revenu net du producteur sont calculées à un niveau de regroupement plus élevé que le poste de livraison du grain.

- 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 décrites à la figure 42. Dans un contexte plus vaste, ces 43 postes de livraison du grain comprennent :

- 30 postes avec au moins un silo à grains à débit élevé;
- 27 postes avec au moins un silo à grains conventionnel;
- 19 postes locaux du réseau ferroviaire des embranchements;
- 10 postes desservis directement par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Figure 42 : zones de l'échantillonnage



Éléments du calcul

La méthode utilisée par le Surveillant pour calculer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net du producteur a été élaborée suite à de vastes consultations avec les intervenants du SMTG. Bien qu'un certain nombre de suggestions utiles aient été présentées et que plusieurs d'entre elles aient été mises en oeuvre, il s'est révélé impossible en bout de ligne d'adopter à l'unanimité une méthode particulière. La méthode adoptée par le Surveillant pour le calcul des valeurs qui suivent a été approuvée pour utilisation dans le cadre du PSG à l'été 2002.⁵⁹

⁵⁹ La méthode a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, et elle est présentée dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « *Report on the development and formulation of a methodology for the calculation of Producer Netback Measures* », mai 2002. Les lecteurs intéressés peuvent télécharger le rapport à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

Il est important de garder à l'esprit que la structure de coûts de chaque producteur est différente. Par conséquent, aucune méthode générale de calcul ne devrait permettre de déterminer précisément le seuil d'exportation et le revenu net propre à chaque agriculteur. La méthode employée ici vise à décrire la situation particulière de chacune des neuf zones géographiques. Il faut donc faire preuve de prudence pour toute comparaison entre les valeurs générales présentés et celles attribuables aux divers producteurs à l'intérieur de chacune de ces zones.

Une attention particulière est accordée aux activités de marchandisage distinctes liées aux produits de la CCB et aux produits hors CCB, exigeant le recours à des méthodes distinctes pour le calcul du seuil d'exportation et du revenu net du producteur dans le cas des deux produits. Les différences entre ces deux méthodes sont définies dans le tableau ci-joint. On encourage le lecteur à bien comprendre ce document avant de tenter de tirer une conclusion particulière à partir de l'information présentée ci-après.

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

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Prix du grain	<p>Le prix pour le blé roux de printemps de l'Ouest canadien 1 et le blé dur ambré de l'Ouest canadien 1 sont les prix réels finaux indiqués par la CCB dans son rapport annuel.</p> <p>Puisque les prix réels finaux sont exprimés en montants nets des 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 finaux rajustés de la CCB.</p>	<p>Le prix pour le 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 pour le gros pois jaune canadien 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>
Fret applicable pondéré	<p>Pour chaque poste dans une zone géographique donnée, le producteur paie le montant le moins élevé du taux marchandises par wagon simple à Vancouver⁴, et du taux correspondant à Thunder Bay plus le facteur d'ajustement du fret (FAF).⁵ Le taux 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 transport de fret par le port de Churchill	<p>Le rabais au transport de fret par le port de Churchill a été offert au cours de la campagne agricole de 2000-2001 en tant que mécanisme pour transmettre aux 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 de silo primaire	<p>Les détenteurs de permis de silo primaire sont tenus d'afficher les taux de silo primaire auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1er août de chaque campagne agricole.</p>	
Coûts de nettoyage des impuretés	<p>Les détenteurs de permis de silo primaire sont tenus d'afficher les taux de silo primaire auprès de la CCG, au début de chaque campagne agricole et chaque fois qu'ils changent, soit les taux d'ensilage, de nettoyage des impuretés, d'entreposage et de services connexes. Les coûts indiqués pour les silos primaires sont fondés sur la moyenne provinciale applicable présentée au tableau 3B-6 au 1er août de chaque campagne agricole.</p>	

ÉLÉMENT	GRAINS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Coûts de pesée et d'inspection de la CCG	<p>Les coûts d'inspection et de pesée de la CCG sont évalués de diverses façons selon la société céréalière. Certaines sociétés ont intégré une disposition à cet égard dans leurs tarifs de silo primaire. 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 primaire, 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>	
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 le coût intégré par tonne du fret, de l'ensilage, du stockage et de tout autre élément accessoire. Ce coût englobe 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 la même façon, 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 sociétés céréalières indiquent les primes de camionnage qu'elles payent 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 sociétés céréalières utilisent leur seuil (l'écart entre leur encaisse et le prix à terme à échéance la plus proche) comme mécanisme pour attirer les livraisons de producteur. Le rétrécissement du seuil, aboutissant à un rendement plus élevé pour les producteurs, est le signal qu'une société a besoin d'un produit. Inversement, un seuil large indique une absence de demande pour le produit. Toutefois, certaines sociétés offrent des primes au-dessus de leur seuil pour attirer des livraisons de quelques produits hors Commission. Ces primes, prenant 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 sociétés qui font appel à 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 suite à l'appel d'offres de la société céréalière, aux rabais de silo terminus et de fret 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 appliqués 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 avec des données hebdomadaires de livraison du producteur et les données d'exportation mensuelles. En consultation avec la Bourse des marchandises de Winnipeg, la pondération en fonction des exportations mensuelles a été estimée 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 de producteur, permettant ainsi d'éviter l'intégration d'un facteur de pondération.</p>		

- 4) – Les taux marchandises par wagon simple employés correspondent à ceux trouvés parmi les tarifs affichés à la fin de chaque campagne agricole (31 juillet).
- 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 taux marchandises de la Voie maritime.
- 6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « *Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Producer Netback Methodology* », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).
- 7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport.
- 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 1er août 2002 et grimpera à 1,00 % le 1er août 2003.
- 9) – Diverses expressions sont utilisées par les sociétés céréalières pour décrire les primes offertes aux producteurs pour attirer les livraisons vers leurs installations, c.-à-d. primes de camionnage, primes de marchandisage et primes d'emplacement. L'expression la plus courante reste toutefois « prime de camionnage » et elle sert généralement pour le calcul du seuil d'exportation.

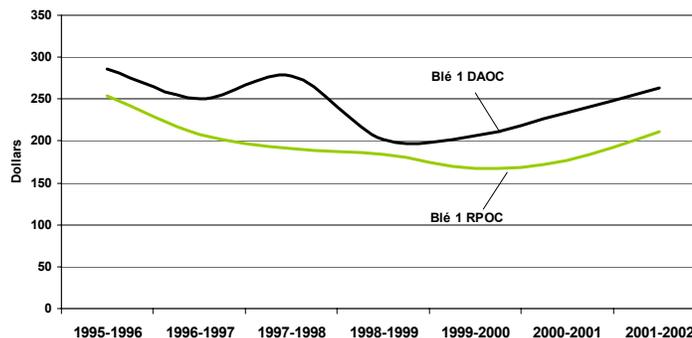
5.2 Seuil d'exportation et revenu net du producteur – Grains de la CCB (blé et blé dur)

Une amélioration marquée du prix du marché à la fois du blé 1 RPOC et du blé 1 DAOC, ainsi qu'une réduction de leur seuil d'exportation respectif, ont entraîné des rendements par tonne constamment supérieurs pour les producteurs de grains au cours des trois dernières campagnes agricoles. Tout particulièrement, le prix du marché s'est révélé le facteur clé de l'amélioration générale observée du revenu net du producteur pour les grains de la CCB.⁶⁰ [Voir tableaux 5A-1 à 5A-10 à l'appendice 3.]

Prix du grain

Le prix réel final du blé 1 RPOC est passé de 167,58 \$ par tonne durant la campagne agricole 1999-2000 à 176,89 \$ durant la campagne 2000-2001. Il convient de noter que cette augmentation de 5,6% était la première augmentation depuis la campagne 1995-1996.⁶¹ La diminution des stocks de blé mondiaux, et la perspective d'un approvisionnement plus restreint des États-Unis, ont été les principales forces à la source de cette reprise. Toutefois, la reprise a été atténuée par un report des stocks presque record dans les autres principaux pays d'exportation, la concurrence des pays d'exportation non traditionnels, et une demande mondiale plus faible.

Figure 43 : Prix des grains de la CCB (dollars par tonne)



Durant la campagne 2001-2002, le prix du blé 1 RPOC a grimpé d'un autre 19,6 % pour s'établir à 211,54 \$ par tonne. Cette hausse a découlé principalement des conditions de sécheresse qui se sont abattues sur le Canada ainsi que sur d'autres pays producteurs. Une grave chute de production au Canada, aux États-Unis et en Australie en 2002 a entraîné une amélioration marquée du prix du blé dur du printemps de haute qualité.

De la même façon, le prix du blé dur a aussi augmenté suite à plusieurs années de baisse. En dépit d'une production accrue au Canada, aux États-Unis et dans les pays de l'Union européenne en 2000, le prix réel final du blé 1 DAOC est passé de 206,79 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 234,17 \$ durant la campagne 2000-2001. Cette hausse initiale a été provoquée par un approvisionnement limité de blé dur de meunerie de grade élevé, mais la mauvaise saison de culture qui avait considérablement réduit la production

⁶⁰ Il est peu question des prix du grain puisque ceux-ci sont en grande partie hors du champ d'intérêt du Surveillant, soit les coûts que renferme le seuil d'exportation.

⁶¹ Le prix réel final du blé 1 RPOC avait baissé de 254,16 \$ par tonne au cours de la campagne de 1995-1996 à 167,58 \$ par tonne au cours de la campagne de 1999-2000, une réduction de 34,1 %.

nord-américaine pendant l'été 2002 a effectivement haussé le prix du blé dur à 263,74 \$ par tonne durant campagne 2001-2002.

Seuil d'exportation – blé 1 RPOC

Le seuil d'exportation associé au blé 1 RPOC a baissé régulièrement au cours des trois dernières campagnes agricoles. D'un sommet de 54,58 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, le seuil d'exportation a baissé à 52,29 \$ durant la campagne 2000-2001, et à 50,39 \$ durant la campagne 2001-2002. Cela représente une amélioration nette de 4,19 \$ par tonne (ou 7,7 %).

Le seuil d'exportation comporte deux éléments structuraux. Le premier de ceux-ci a trait aux coûts directs engagés par les producteurs pour la livraison du grain vers le marché. Ces coûts comprennent le fret, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage des impuretés, la pesée et l'inspection par la CCG, ainsi que les coûts d'exploitation applicables de la Commission canadienne du blé (coûts bruts de la CCB). Le deuxième élément englobe tous les avantages financiers dont bénéficient les producteurs dont les dépenses sont réduites de façon compensatoire, habituellement, en raison des primes de camionnage et des économies de transport de la CCB. En fait, c'est ce dernier élément qui a contribué à réduire le seuil d'exportation.

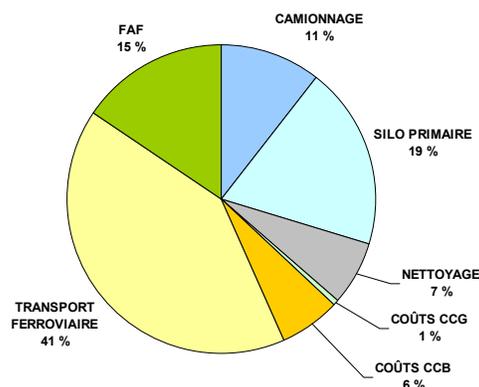
Les coûts directs payés par les producteurs de blé 1 RPOC ont baissé de 56,90 \$ en moyenne par tonne durant la campagne 1999-2000 à 56,48 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002, soit une baisse de 0,7 %. Des augmentations du coût du fret, d'ensilage et de nettoyage des impuretés ont été atténuées par une baisse de 33,1 % des coûts nets de la CCB.

L'élément particulier le plus important des coûts directs liés aux grains de la CCB est le fret applicable. Cela comprend non seulement les frais directs pour le transport ferroviaire par wagon simple, mais aussi le facteur d'ajustement du fret (FAF), s'il y a lieu. Ensemble, ces éléments définissent les frais de fret associés au transport du grain vers un port de la côte est ou ouest. Le fret applicable pondéré moyen pour du blé 1 RPOC dans l'Ouest canadien s'élevait à 31,87 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, et représentait 56,0 % des coûts directs. Vers la fin de la campagne 2001-2002, ces valeurs avaient légèrement augmenté à 32,31 \$ par tonne et 57,2 % respectivement.

Dans l'ensemble, cette augmentation a été alimentée par une hausse de 1,67 \$ par tonne (ou 16,5 %) du FAF moyen. Le FAF s'applique au blé livré à tous les postes du Manitoba, et dans certaines parties de l'est de la Saskatchewan. Une augmentation de 17,1 % du FAF pour le sud-est de la Saskatchewan durant cette même période s'est révélée suffisante pour changer le fret moyen applicable aux postes visés par l'analyse de Thunder Bay à Vancouver.

Dans le nord-est de la Saskatchewan, le FAF moyen a augmenté de 2,60 \$ par tonne (ou 28,0 %) durant cette même période. C'est cette région qui a surtout bénéficié du rabais au transport de fret par le port de Churchill (RTFPC) qui a été offert initialement durant la campagne 2000-2001. Pour les postes de livraison à l'intérieur de cette région, les crédits découlant du RTFPC, 5,16 \$ et 4,62 \$ durant les campagnes 2000-2001 et 2001-2002 respectivement, ont plus que compensé les augmentations du FAF. Le RTFPC s'applique aussi à certains points de l'ouest du Manitoba, mais son incidence dans cette région a été beaucoup moindre. Pour l'ensemble de l'Ouest canadien, ces crédits ont réduit le fret applicable pondéré au cours des deux dernières campagnes agricoles de 2,3 % et 1,7 % respectivement.

Figure 44 : Seuil d'exportation du blé 1 RPOC – Coûts directs



Les autres éléments des coûts directs applicables au blé 1 RPOC comprenaient les suivants :

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts commerciaux liés au transport sur une distance de 40 milles sont passés de 5,94 \$ par tonne à 6,10 \$ par tonne au cours des trois dernières campagnes agricoles. En tant que proportion des coûts directs totaux, ces coûts sont passés de 10,4 % durant la campagne 1999-2000 à 10,8 % durant la campagne 2001-2002.
- Coûts de silo primaire : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,75 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, et comprenaient 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé 1 RPOC. Des augmentations des taux tarifaires ont haussé de 11,8 % le coût d'ensilage qui s'est établi en moyenne à 10,90 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002. Cette augmentation a effectivement fait grimper ces coûts à 19,3 % des coûts directs totaux. Les tarifs affichés correspondent au maximum que les sociétés céréalières peuvent facturer aux producteurs pour des services à leurs installations. Bien que les sociétés céréalières puissent exiger moins que les taux tarifaires affichés, les données touchant les bons au comptant laissent croire que c'est rarement le cas.
- Coûts de nettoyage des impuretés : Les coûts de nettoyage au silo terminus se sont élevés en moyenne à 3,56 \$ par tonne durant la campagne agricole 1999-2000, et comprenaient 6,3 % des coûts directs totaux pour le blé 1 RPOC. Bien que ces coûts aient augmenté de 5,1 % pour s'établir en moyenne à 3,74 \$ par tonne, leur contribution aux coûts directs totaux n'a pas beaucoup changé, avec une faible augmentation de 6,6 %. Comme c'est le cas pour les tarifs de silo primaire, les taux affichés relativement aux tarifs applicables, représentent le maximum que les sociétés céréalières peuvent exiger. L'analyse des bons au comptant par le Surveillant porte à penser que c'est habituellement la norme.
- Coûts de pesée et d'inspection de la CCG : Ces coûts sont restés inchangés, soit à 0,38 \$ en moyenne par tonne tout au long des trois dernières campagnes agricoles. Proportionnellement, ils représentent moins de 0,7 % des coûts directs globaux.⁶²
- Coûts (bruts) de la CCB : Ces coûts correspondent effectivement aux coûts d'exploitation par tonne de la CCB et ils sont payés en bout de ligne par les producteurs par l'intermédiaire des comptes de mise en commun de la CCB. Tout au long des trois dernières campagnes, le coût moyen de 5,40 \$ par tonne a baissé à 3,61 \$ par tonne, une réduction nette de 33,1 %. Représentant environ 9,5 % des coûts directs totaux durant la campagne 1999-2000, ils comptaient pour moins de 6,4 % à la campagne 2001-2002.

Tel que mentionné précédemment, les coûts directs traités ci-dessus sont compensés par les avantages financiers dont bénéficient les producteurs compte tenu des primes de camionnage et des économies de transport de la CCB.⁶³ En fait ces « avantages pour le producteur » ont contribué à réduire le seuil d'exportation du blé 1 RPOC.

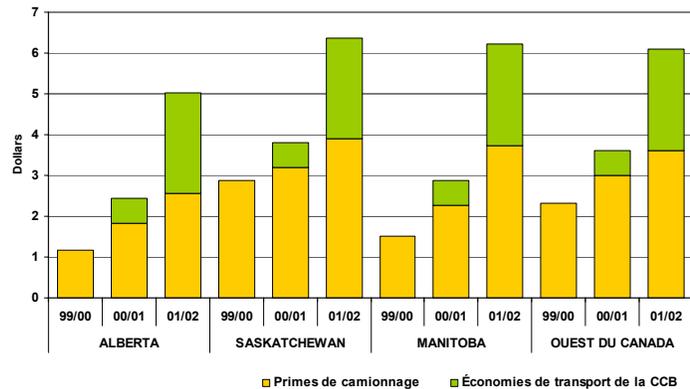
Les primes de camionnage déclarées payées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé 1 RPOC dans les neuf zones d'échantillonnage ont augmenté de 56,0 % entre la campagne 1999-2000 et la campagne 2001-2002, de 2,32 \$ en moyenne par tonne à 3,62 \$. Ces primes représentent une compensation par rapport aux coûts directs de 4,1 % pendant l'année de référence, de 5,4 % durant la campagne 2000-2001, et de 6,4 % durant la campagne 2001-2002.

⁶² Les coûts de pesée et d'inspection de la CGC ont été rajustés pour éviter le chevauchement avec la partie de ces frais évaluée par les sociétés céréalières par l'intermédiaire de leurs tarifs de silo primaire, et une distorsion possible du seuil d'exportation.

⁶³ Il existe quelques autres méthodes que les sociétés céréalières utilisent pour attirer le grain dans leurs silos, c'est ce qu'elles appellent leurs outils de promotion. En plus des primes de camionnage, les sociétés céréalières ont aussi recours aux promotions de grade, aux rabais sur les fournitures agricoles, aux modalités de crédit favorables et même à l'absorption des coûts de camionnage. Ces avantages, qui reviennent aux producteurs, ne sont pas systématiquement contrôlés par les méthodes comptables des sociétés céréalières. Les avantages pour le producteur ne sont pas quantifiés dans le contexte du seuil d'exportation. Du propre aveu des sociétés céréalières, un contrôle rigoureux de ces avantages à l'échelle de tout le système, ne serait pas réalisable. Les données relatives aux méthodes utilisées pour attirer le grain contiendraient un pourcentage élevé de subjectivité et ne sont donc pas intégrées aux présents calculs.

Le recours par les sociétés céréalières à des primes de camionnage et d'autres primes pour attirer le grain dans leurs installations n'est ni une nouveauté, ni le résultat des récentes réformes du SMTG. En fait, leur utilisation constitue une pratique établie de longue date. Toutefois, les données dont on dispose indiquent que la concurrence a entraîné une augmentation de ces primes, en particulier dans le cas du blé. Elles laissent croire également que les producteurs de la Saskatchewan bénéficient le plus de cette concurrence.

Figure 45 : Avantages pour le producteur – Blé 1 RPOC (dollars par tonne)



Les économies de transport de la CCB découlent directement du programme d'appels d'offres de la CCB et coïncident avec le début de ce programme pendant la campagne 2000-2001. Durant cette dernière, le montant indiqué des économies s'est élevé au total à 0,61 \$ par tonne et il a contribué à compenser les coûts directs liés au blé 1 RPOC d'un pourcentage supplémentaire de 1,1 %.

À la campagne 2001-2002, ces économies avaient quadruplé pour s'établir à 2,47 \$ par tonne, et avaient effectivement réduit les coûts directs associés de 4,4 %.

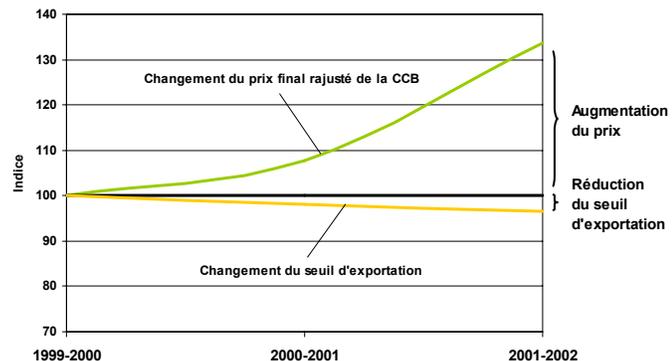
Le tout combiné, la réduction nette des coûts directs découlant de ces avantages a augmenté régulièrement, passant de 2,32 \$ par tonne (ou 4,1 %) durant la campagne 1999-2000, à 3,62 \$ (ou 6,5 %) durant la campagne 2000-2001, et à 6,09 \$ (ou 10,8 %) durant la campagne 2001-2002.

Revenu net du producteur – blé 1RPOC

Dans l'ensemble de l'Ouest canadien, le revenu net visible du producteur découlant de la livraison de blé 1 RPOC a augmenté de 43,89 \$ par tonne (ou 37,1 %) au cours des trois dernières campagnes agricoles, passant de 118,40 \$ par tonne en moyenne durant la campagne 1999-2000, à 162,29 \$ durant la campagne 2001-2002. Bien que cette hausse ait découlé des effets combinés d'une augmentation simultanée du prix du marché et d'une réduction du seuil d'exportation, l'amélioration globale est surtout attribuable aux effets de l'augmentation du prix.

Du gain de 43,89 \$ par tonne cité, 39,70 \$ (ou 90,5 %) est attribuable aux mouvements positifs du prix final rajusté de la CCB. Le montant restant, 4,19 \$ (ou 9,5 %), a découlé des réductions du seuil d'exportation.

Figure 46: Évolution du revenu net du producteur – Blé 1 RPOC



Bien que les producteurs profitent clairement de meilleurs rendements financiers par tonne, cela ne signifie pas que les recettes brutes agricoles provenant de la vente du blé augmentent aussi en égale proportion. En fait, les expéditions de blé des silos de l'Ouest canadien ont baissé de 17,6 % durant la même période, passant de 16,5 millions de tonnes durant la campagne 1999-2000, à 13,6 millions de tonnes durant la campagne 2001-2002.

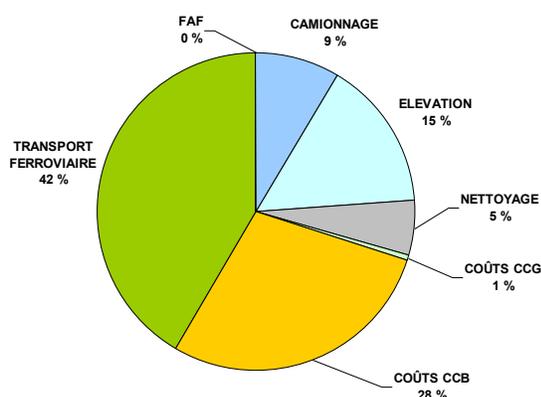
1RPOC	1999-2000	2000-2001	Changement	%	2001-2002	Changement	%
Prix	172,98	182,03	9,05	5,2 %	212,68	30,65	16,8 %
Coûts directs	56,90	55,91	(0,99)	-1,7 %	56,48	0,57	1,0 %
Primes ⁶⁴	(2,32)	(3,62)	(1,30)	56,0 %	(6,09)	(2,47)	68,2 %
Total du seuil d'exportation	54,58	52,29	(2,29)	-4,2 %	50,39	(1,90)	-3,6 %
Revenu net	118,40	129,74	11,34	9,6 %	162,29	32,55	25,1 %

Seuil d'exportation – blé 1 DAOC

Comme pour le blé 1 RPOC, le seuil d'exportation associé au blé 1 DAOC a aussi baissé au cours des trois dernières campagnes. Depuis 67,63 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, le seuil d'exportation a augmenté à 68,71\$ durant la campagne 2000-2001, avant de tomber à 63,05 \$ durant la campagne 2001-2002. Cela représente une réduction nette de 4,58 \$ par tonne (ou 6,8 %).

Les coûts directs payés par les producteurs de blé dur ont baissé de 70,77 \$ en moyenne par tonne durant la campagne 1999-2000 à \$69,65 par tonne durant la campagne 2001-2002, soit une réduction de 1,6 %. Comme pour le blé, le fret est l'élément le plus important des coûts directs liés au blé dur. Au cours de cette période, la proportion du fret par rapport aux coûts directs est demeurée en grande partie inchangée, accusant une faible baisse de 42,5 % à 41,6 %.

Figure 47 : Seuil d'exportation du blé 1 DAOC – Coûts directs



Le FAF s'applique aux livraisons de blé dur au Manitoba et dans toutes les régions de la Saskatchewan. ⁶⁵ Toutefois, contrairement au blé, il représente une très petite partie de l'ensemble du fret applicable, 1,4 % durant la campagne 1999-2000. En outre, le FAF moyen pour le blé 1 DAOC a subi une baisse constante. Bien que non important en termes absolus, le FAF est passé de 0,41 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, à un crédit de 0,04 \$ durant la campagne 2001-2002. Cette évolution est attribuable en grande mesure aux effets de l'aire de collecte des États-Unis, qui applique un crédit à plusieurs postes de livraison du grain situés au Manitoba et dans le sud-est de la Saskatchewan.

Contrairement au blé, les coûts bruts de la CCB associés au blé 1 DAOC sont beaucoup plus élevés. Se situant au total à un montant moyen de 19,82 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002, ces coûts représentent 28,5 % des coûts directs totaux assumés par les producteurs. Comme dans le cas de plusieurs autres éléments de coûts, ce pourcentage ne diffère que légèrement du 30,1 % qu'il représentait durant la campagne 1999-2000. L'élément le plus important des coûts de la CCB pour le blé dur provient du fret supplémentaire compris dans son transport vers des postes d'exportation de l'est. La majeure partie des exportations de blé dur passent par le réseau de l'est, ce qui ajoute du fret au compte de mise en commun. Cette situation est opposée à celle du blé dont la majeure partie des exportations sont expédiées par les ports de l'ouest.

Les autres éléments des coûts directs applicables au blé 1 DAOC comprennent :

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts commerciaux liés au transport sur une distance de 40 milles sont passés de 5,94 \$ par tonne à 6,10 \$ par tonne au cours des trois dernières campagnes

⁶⁴ Les primes comprennent les primes de camionnage reçues par les producteurs et les économies de transport de la CCB.

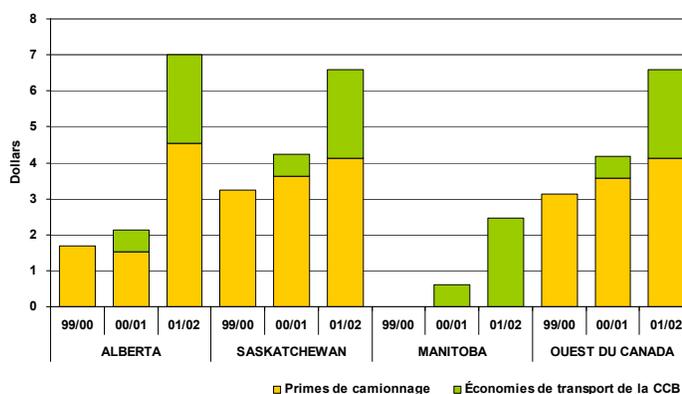
⁶⁵ La Saskatchewan compte pour plus de 80 % de la production de blé dur de l'Ouest canadien.

agricoles. Il s'agit des mêmes valeurs que celles mentionnées précédemment concernant le blé 1 RPOC. Toutefois, en tant que proportion des coûts directs totaux, ces coûts sont légèrement inférieurs à ceux du blé et ils sont passés de 8,4 % durant la campagne 1999-2000 à 8,8 % durant la campagne 2001-2002.

- Coûts de silo primaire : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,44 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, et comprenaient 13,3 % des coûts directs totaux pour le blé 1 Daos. Des augmentations des taux tarifaires ont haussé de 12,5 % le coût d'ensilage qui s'est établi en moyenne à 10,62 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002. Cette augmentation a effectivement fait grimper ces coûts à 15,2 % des coûts directs totaux.
- Coûts de nettoyage des impuretés : Les coûts de nettoyage au silo terminus se sont élevés en moyenne à 3,62 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000, et comprenaient 5,1 % des coûts directs totaux pour le blé 1 Daos. Bien que ces coûts aient augmenté de 4,1 % pour s'établir en moyenne à 3,77 \$ par tonne, leur contribution aux coûts directs totaux n'a que légèrement augmenté à 5,4 %.
- Coûts de pesée et d'inspection de la CCG : Ces coûts sont restés inchangés, soit à 0,38 \$ en moyenne par tonne tout au long des trois dernières campagnes. Proportionnellement, ils représentent moins de 0,6 % des coûts directs globaux.

Les primes de camionnage déclarées payées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé 1 DAOC dans les neuf zones d'échantillonnage ont augmenté de 31,5 % entre la campagne 1999-2000 et la campagne 2001-2002, de 3,14 \$ en moyenne par tonne à 4,13 \$. Ces primes compensent les coûts directs de 4,4 % pendant l'année de référence, de 4,9 % durant la campagne 2000-2001, et de 5,9 % durant la campagne 2001-2002. Il convient de noter qu'en raison des volumes beaucoup plus faibles de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes de camionnage versées aux producteurs aux postes visés dans l'analyse du PSG étaient négligeables.

Figure 48 : Avantages pour le producteur – Blé 1 DAOC



Les économies de transport de la CCB signalées précédemment concernant le blé s'appliquent aussi au transport du blé dur. Durant la campagne 2000-2001, les économies se sont élevées au total à 0,61 \$ par tonne, et ont contribué à compenser les coûts directs liés au blé 1 DAOC d'un pourcentage supplémentaire de 0,8 %. À la campagne 2001-2002, ces économies avaient quadruplé pour s'établir à 2,47 \$ par tonne, et avaient effectivement réduit les coûts directs associés de 3,5 %.

Le tout combiné, la réduction nette des coûts directs découlant de ces avantages a augmenté régulièrement, passant de 3,14 \$ par tonne (ou 4,4 %) durant la campagne 1999-2000, à 4,17 \$ (ou 5,7 %) durant la campagne 2000-2001, et à 6,60 \$ (ou 9,5 %) durant la campagne 2001-2002.

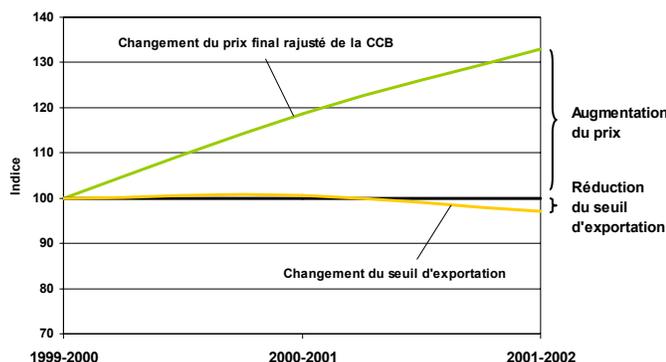
Revenu net du producteur – blé 1DAOC

Comme dans le cas du blé, le revenu net visible du producteur découlant de la livraison de blé 1 DAOC a augmenté de 57,56 \$ par tonne (ou 35,9 %) au cours des trois dernières campagnes agricoles, passant de 160,48 \$ en moyenne par tonne durant la campagne 1999-2000, à 218,04 \$ durant la campagne 2001-2002. Encore une fois comme pour le blé, l'amélioration globale est surtout attribuable aux effets de l'augmentation marquée du prix du blé 1 Daos.

Du gain de 57,56 \$ par tonne cité, une part de 52,98 \$ (ou 92,0 %) est attribuable aux mouvements positifs du prix final rajusté de la CCB. Le montant restant, 4,58 \$ (ou 8,0 %), a découlé des réductions du seuil d'exportation.

Dans une égale mesure, ces gains ne signifient pas nécessairement que les recettes agricoles brutes de la vente de blé dur ont augmenté proportionnellement. Par ailleurs, les expéditions de blé dur à partir des silos de l'Ouest canadien ont baissé de 8,1 % pendant la même période, passant de 3,7 millions de tonnes durant la campagne 1999-2000 à 3,4 millions de tonnes durant la campagne 2001-2002.

Figure 49 : Évolution du revenu net du producteur – Blé 1 DAOC



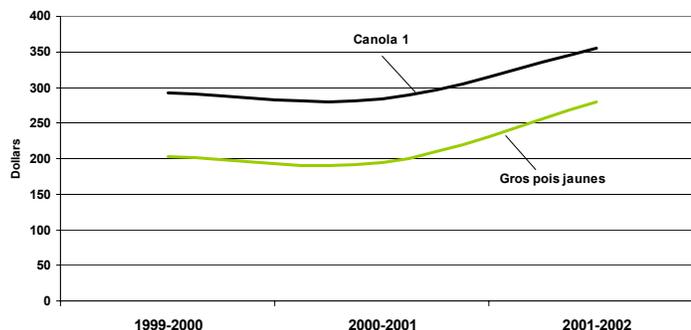
<u>1DAOC</u>	<u>1999-2000</u>	<u>2000-2001</u>	<u>Changement</u>	<u>%</u>	<u>2001-2002</u>	<u>Changement</u>	<u>%</u>
Prix	228,11	258,14	30,03	13,2 %	281,09	22,95	8,9 %
Coûts directs	70,77	72,88	2,11	3,0 %	69,65	(3,23)	-4,4 %
Primes	(3,14)	(4,17)	(1,03)	32,8 %	(6,60)	(2,43)	58,3 %
Total du seuil d'exportation	67,63	68,71	1,08	1,6 %	63,05	(5,66)	-8,2 %
Revenu net	160,48	189,43	28,95	18,0 %	218,04	28,61	15,1 %

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

Prix des produits

Comme pour les grains de la CCB, les changements du prix à la fois du canola 1 du Canada et des gros pois jaunes du Canada se sont révélés les principaux facteurs de l'amélioration du revenu net du producteur pour ces produits. Le prix de ces deux produits est sensible aux influences plus grandes des changements touchant l'offre et la demande internationales de produits affiliés. Toutefois, le prix des gros pois jaunes, l'une des principales catégories de pois alimentaires cultivés dans l'Ouest canadien, est plus sensible aux changements intérieurs liés à l'offre et la demande.⁶⁶

Figure 50 : Prix des produits hors CCB (dollars par tonne)



Mise à part une modeste baisse durant la campagne 2000-2001, le prix annuel moyen du canola a augmenté de 22,0 % entre la campagne 1999-2000 et la campagne 2001-2002, passant de 291,61 \$ par tonne à 355,67 \$. Le prix du canola est étroitement lié à la chaîne mondiale de l'huile végétale. Durant la campagne 2000-2001, une augmentation de la production de fève de soja, de l'approvisionnement en huile de soja et de la production d'huile de palme, a exercé une

⁶⁶ Le Canada compte pour plus de 25 % de la production mondiale de pois secs, et 55 % du volume d'exportation mondial. Voir Agriculture et Agroalimentaire Canada, *Bulletin bimensuel*, le 28 septembre 2001.

pression sur le prix des oléagineux. Durant la campagne 2001-2002, le prix annuel moyen du canola s'est amélioré compte tenu de la réduction de la production internationale d'huile de palme et de fève de soja, et d'un resserrement général de l'approvisionnement mondial. Comme c'est le cas pour les céréales, la perspective d'une production extrêmement réduite en Amérique du Nord et en Australie à l'été 2002 a créé plus de pression et a contribué à hausser encore davantage le prix alors qu'approchait la fin de l'année commerciale 2001-2002.

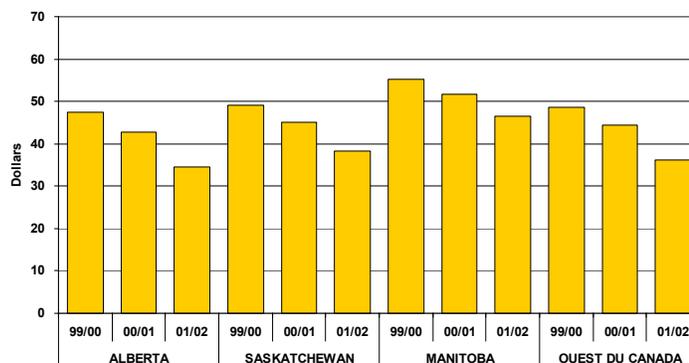
La production de pois secs dans l'Ouest canadien a augmenté, passant de 2,3 millions de tonnes en 1999 à 2,9 millions de tonnes en 2000. Cela a été suivi en 2001 par une baisse de 2,2 millions de tonnes. Mise à part une modeste baisse durant la campagne 2000-2001, le prix annuel moyen des gros pois jaunes a augmenté de 38,2 % entre la campagne 1999-2000 et la campagne 2001-2002, passant de 202,54 \$ par tonne à 279,85 \$. L'équilibre intérieur entre l'offre et la demande est particulièrement sensible en ce qui concerne les pois alimentaires. Une offre excédentaire sur le marché, comme celle qui s'est produite durant la campagne 2000-2001, a entraîné une baisse des prix. Certains pois alimentaires ont été acheminés vers le marché des pois de provende et le rapport d'exportation pois alimentaires-pois de provende s'est situé à près de un à un, suite aux pressions de l'approvisionnement au cours de cette campagne. La baisse de production en 2001 a été accompagnée par des prix plus élevés.

Seuil d'exportation – canola du Canada 1

Au cours des trois dernières campagnes agricoles, le seuil d'exportation pour le canola du Canada 1 a baissé de 20,0 %, passant de 52,51 \$ par tonne en moyenne durant la campagne 1999-2000 à 42,01 \$ durant la campagne 2001-2002. Comme pour les grains de la CCB, le seuil d'exportation pour les produits hors CCB comporte deux éléments structureux : les coûts directs engagés par les producteurs pour livrer le grain vers le marché, et tous les avantages financiers dont bénéficient les producteurs dont les dépenses sont réduites de façon compensatoire.

Les coûts directs liés au canola du Canada 1 ont baissé de 22,1 %, passant d'un montant moyen de 54,99 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 42,85 \$ en 2001-2002. Toutefois, une grande partie des coûts directs associés aux produits hors CCB ne peut être examinée directement. Tant pour le canola que les pois, on calcule plutôt un écart de prix entre le prix au comptant de Vancouver et le prix réalisé au silo ou à l'usine de traitement. Cet écart englobe les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, de stockage, de pesée et d'inspection ainsi qu'un coût de renonciation ou prime de risque.

Figure 51 : Canola du Canada 1 – Écart de prix (dollars par tonne)

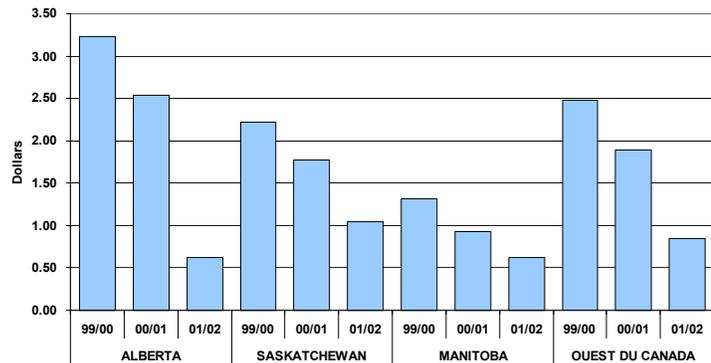


Dans le cas du canola, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant de Vancouver et le prix au comptant pertinent dans chacune des neuf zones géographiques. L'écart de prix s'est rétréci de 25,3 % durant les trois dernières campagnes agricoles, passant d'un montant moyen de 48,55 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 36,25 \$ durant la campagne 2001-2002. Ce rétrécissement de l'écart de prix indique que le produit est en demande et que les acheteurs sont prêts à céder une plus grande proportion du prix de Vancouver au producteur. L'écart de prix englobe la plus grande partie des coûts directs liés au canola, environ 84,6 %, durant la campagne 2001-2002.

Le deuxième élément le plus important des coûts directs liés au canola est le camionnage depuis la ferme jusqu'à un élévateur ou une usine de traitement. Comme pour les grains de la CCB, ces coûts sont estimés en fonction d'une distance moyenne de 40 milles, et ils ont augmenté d'environ 2,7 % au cours des trois dernières campagnes agricoles. S'élevant à environ 6,10 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002, ces coûts ont représenté 14,2 % des coûts directs totaux. Le reste de ces coûts directs, 1,2 %, est attribuable à un prélèvement de 0,50 par tonne en vigueur dans chaque province pour financer l'association des cultivateurs de canola.

Les primes de camionnage ne sont pas très utilisées pour attirer les livraisons de produits hors CCB. Les primes de camionnage déclarées payées par les sociétés céréalieres pour les livraisons de canola du Canada 1 dans les neuf zones d'échantillonnage ont baissé de 66,1 %, passant d'un montant moyen de 2,48 \$ par tonne à 0,84 \$. Ces primes représentent une compensation par rapport aux coûts directs de 4,5 % pendant l'année de référence, de 3,7 % durant la campagne 2000-2001, et de 2,0 % durant la campagne 2001-2002. Il convient de noter que la réduction des primes de camionnage coïncide avec le rétrécissement de l'écart de prix.

Figure 52 : Avantages pour le producteur – Canola du Canada 1 (dollars par tonne)



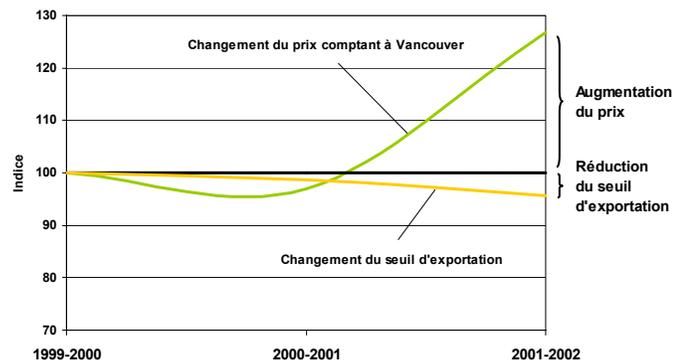
Revenu net du producteur – canola du Canada 1

Dans l'ensemble de l'Ouest du Canada, le revenu net visible du producteur découlant de la livraison de canola du Canada 1 a augmenté de 74,56 \$ par tonne (ou 31,2 %) au cours des trois dernières campagnes agricoles, passant de 239,10 \$ en moyenne par tonne durant la campagne 1999-2000, à 313,66 \$ durant la campagne 2001-2002. Cette évolution découle de l'effet combiné d'une hausse du prix du marché et d'une baisse du seuil d'exportation, le premier facteur ayant le plus joué dans cette amélioration.

Du gain de 74,56 \$ par tonne cité, une part de 64,06 \$ (ou 85,9 %) est attribuable aux mouvements positifs du prix comptant à Vancouver. Le montant restant, 10,50 \$ (ou 14,1 %), a découlé des réductions du seuil d'exportation.

Bien que les producteurs jouissent clairement d'un meilleur rendement financier par tonne, cela ne signifie pas que les recettes agricoles brutes ont augmenté proportionnellement. En fait, les expéditions de canola depuis les silos de l'Ouest canadien ont baissé de 29,1 % au cours de cette même période.

Figure 53 : Évolution du revenu net du producteur – Canola du Canada 1



Canola	1999-2000	2000-2001	Changement	%	2001-2002	Changement	%
Prix	291,61	284,46	(7,15)	-2,5 %	355,67	71,21	25,0 %
Coûts directs	54,99	51,00	(3,99)	-7,3 %	42,85	(8,15)	-16,0 %
Primes	(2,48)	(1,89)	0,59	-23,8 %	(0,84)	1,05	-55,6 %
Total du seuil d'exportation	52,51	49,11	(3,40)	-6,5 %	42,01	(7,10)	-14,5 %
Revenu net	239,10	235,35	(3,75)	-1,6 %	313,66	78,31	33,3 %

Seuil d'exportation – gros pois jaunes du Canada

Au cours des trois dernières campagnes agricoles, le seuil d'exportation pour les gros pois jaunes du Canada a augmenté de 29,6 %, passant de 54,76 \$ par tonne en moyenne durant la campagne 1999-2000 à 70,97 \$ durant la campagne 2001-2002. Cette tendance se démarque nettement de celles constatées précédemment pour le blé, le blé dur et le canola.

Pendant cette même période, les coûts directs liés aux gros pois jaunes du Canada ont augmenté de 30,3 %, passant d'un montant moyen de 54,94 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 71,61 \$ durant la campagne 2001-2002. Comme dans le cas du canola, une grande part des coûts directs liés aux pois jaunes est dérivé d'un écart de prix englobant les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, de stockage, de pesée et d'inspection ainsi qu'un coût de renonciation ou prime de risque.

Dans le cas des gros pois jaunes, l'écart de prix représente la différence entre le prix de clôture du négociant et le prix de remise des soumissions du producteur. Au cours des trois dernières campagnes agricoles, cet écart de prix a augmenté de 33,6 %, passant de 48,23 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 64,43 \$ durant la campagne 2001-2002. L'écart de prix englobe la plus grande partie des coûts directs liés aux gros pois jaunes, environ 90,0 % durant la campagne 2001-2002.

De même, le deuxième élément le plus important des coûts directs liés aux gros pois jaunes est celui du camionnage. Comme ailleurs, ces coûts sont estimés en fonction d'une distance moyenne de 40 milles, et ils ont augmenté d'environ 2,7 % au cours des trois dernières campagnes agricoles. S'élevant à environ 6,10 \$ par tonne durant la campagne 2001-2002, ces coûts ont représenté 8,5 % des coûts directs totaux. Le reste de ces coûts directs, 1,5 %, est attribuable à un prélèvement de 0,5 % par l'association provinciale des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Le recours aux primes de camionnage afin d'encourager les livraisons de pois est encore moins répandu que dans l'industrie du canola. Dans l'ensemble de l'Ouest du Canada, ces primes ont augmenté d'une moyenne de 0,18 \$ par tonne durant la campagne 1999-2000 à 0,64 \$ durant la campagne 2001-2002. Ces primes représentent une compensation par rapport aux coûts directs de 0,3 % durant les deux campagnes 1999-2000 et 2000-2001, et ont atteint un sommet de 0,9 % durant la campagne 2001-2002.

Revenu net du producteur – gros pois jaunes du Canada

Comme dans le cas du canola, le revenu net visible du producteur découlant de la livraison de gros pois jaunes du Canada a augmenté de 61,10 \$ par tonne (ou 41,3 %) au cours des trois dernières campagnes agricoles, passant de 147,78 \$ en moyenne par tonne durant la campagne 1999-2000 à 208,88 durant la campagne 2001-2002. Et tout comme le canola, l'amélioration globale du revenu net tient en grande partie d'une augmentation considérable du prix des pois.

Figure 54 : Gros pois jaunes – Écart de prix (dollars par tonne)

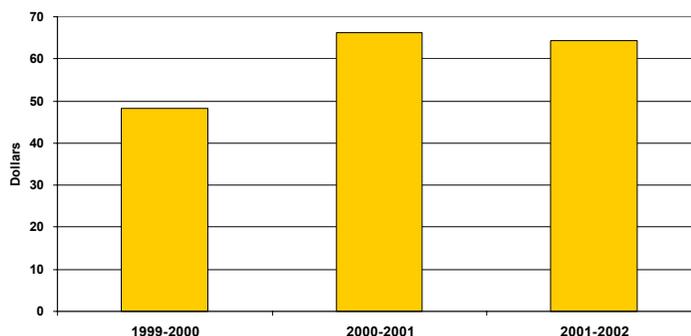
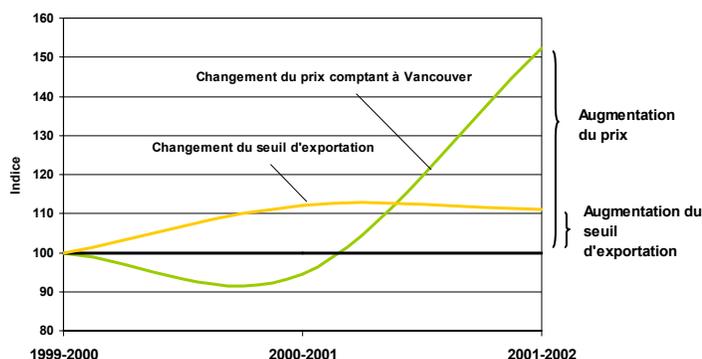


Figure 55 : Évolution du revenu net du producteur – Gros pois jaunes



Du gain de 61,10 \$ par tonne cité, une part de 77,31 \$ est attribuable aux mouvements positifs du prix de clôture du négociant. Cette amélioration a cependant été partiellement annulée par une augmentation nette de 16,21 \$ du seuil d'exportation. Parmi les quatre produits suivis par le PSG, les pois étaient les seuls à afficher une hausse du seuil d'exportation, au point d'entamer les revenus du producteur.

Néanmoins, les exportations de pois comestibles ont augmenté de 12,5 % entre les campagnes de 1999-2000 et 2001-2002, pour atteindre un montant estimatif de 1,2 million de tonnes. En comptant l'amélioration du revenu net pour les pois, les agriculteurs de l'Ouest canadien ont sans aucun doute connu de meilleurs rendements financiers globaux du marchandisage des gros pois jaunes.

Pois	1999-2000	2000-2-01	Changement	%	2001-2002	Changement	%
Prix	202,54	194,60	(7,94)	-3,9 %	279,85	85,25	43,8 %
Coûts directs	54,94	72,95	18,01	32,8 %	71,61	(1,34)	-1,8 %
Primes	(0,18)	(0,23)	(0,05)	27,8 %	(0,64)	(0,41)	178,3 %
Total du seuil d'exportation	54,76	72,72	17,96	32,8 %	70,97	(1,75)	-2,4 %
Revenu net	147,78	121,88	(25,90)	-17,5 %	208,88	87,00	71,4 %

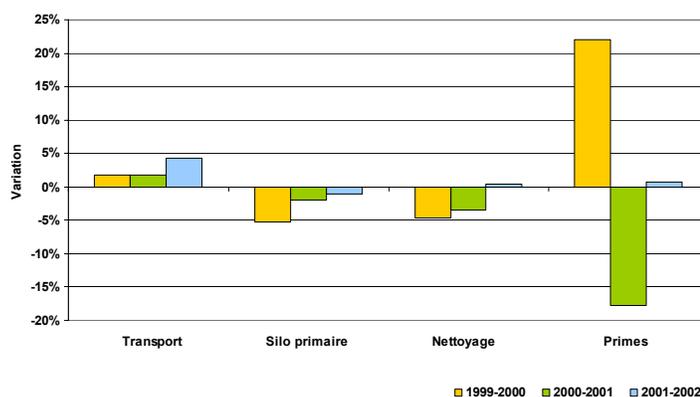
5.4 Analyse des bons au comptant

Afin de valider l'analyse précédente, plusieurs sociétés céréalières ont transmis au Surveillant un échantillon des bons au comptant délivrés par les silos à chacun des 43 postes désignés par la méthodologie d'échantillonnage. Ces bons devaient représenter au moins 3 % des reçus délivrés à l'égard des grains à l'examen. Certaines sociétés céréalières ont fourni plus d'échantillons. Cette analyse a porté sur un total de 34 970 bons au comptant.

La figure 56 illustre les variations constatées dans une comparaison des déductions et primes particulières relevées sur les bons au comptant, et les moyennes dérivées dans le calcul du seuil d'exportation du blé 1 RPOC. Les coûts de fret, d'ensilage et de nettoyage affichaient des variations minimales. Cependant, les données sur les primes concurrentielles indiquaient un degré de variabilité beaucoup plus marqué pendant les deux premières campagnes visées par l'analyse.

Le PSG est parti de la grille tarifaire officielle pour comparer les coûts de fret, d'ensilage et de nettoyage. Les déductions de fret relevées dans l'échantillon des bons au comptant dépassaient marginalement les moyennes pondérées employées pour le fret pertinent dans l'analyse, mais cet écart restait dans des limites raisonnables.⁶⁷

Figure 56 : Variations des bons au comptant d'après les moyennes dérivées



Dans la plupart des cas, les frais d'ensilage et de nettoyage relevés sur les bons au comptant étaient légèrement inférieurs aux moyennes tirées des tarifs pertinents. La grille tarifaire représente en fait le maximum que peut exiger une société céréalière pour ces services. Bien que les données semblent suggérer que la plus grande partie des frais exigés corresponde au taux des tarifs, certaines sociétés ont signalé que leurs déductions se situaient sous le niveau des tarifs, ce que confirment les données des bons au comptant.

⁶⁷ L'échantillon de bons au comptant employé représente 3 % du nombre de bons effectivement délivrés, et ne correspond pas nécessairement à 3 % du volume livré. Toutefois, les coûts moyens de fret présentés dans les tableaux de données ont été pondérés en fonction du volume. Une comparaison directe des deux rubriques peut être faussée par l'erreur d'échantillonnage.

On a observé des variations considérablement plus marquées à l'égard des primes déclarées versées sur ces bons au comptant. Pour la campagne 1999-2000, les données des bons au comptant révèlent des primes de camionnage supérieures en moyenne de 22 % à celles rapportées globalement par les sociétés céréalières. Inversement, les données des bons au comptant délivrés pendant la campagne 2000-2001 indiquent des primes de camionnage inférieures en moyenne de 18 % à celles rapportées globalement par les sociétés céréalières. On constate une amélioration considérable de la variation observée dans les bons au comptant de la campagne 2001-2002, la prime de camionnage moyenne ne dépassant que de 1 % celle rapportée globalement par les sociétés céréalières.

La variation des données de bons au comptant relatives aux primes de camionnage pendant les deux premières campagnes doit s'interpréter en tenant compte des difficultés liées à la collecte de ces données. Les systèmes d'information des sociétés céréalières ne sont pas conçus pour extraire de telles données. Il a donc fallu déployer des efforts considérables pour s'assurer que les données recueillies relevaient d'une définition commune et étaient comparables à des fins analytiques. Les variations plus marquées observées pour les campagnes 1999-2000 et 2000-2001 découlent en grande partie de la difficulté d'assurer l'intégrité des données. Le Surveillant trouve encourageante la réduction de l'écart au cours de la plus récente campagne, et continuera de collaborer avec les sociétés céréalières pour veiller à ce que la production de données sur les primes au camionnage et autres primes concurrentielles se poursuive de manière fiable.

La comparaison des données de bons au comptant d'autres produits fait ressortir des difficultés similaires. Néanmoins, le Surveillant est d'avis que la méthode employée pour calculer le seuil d'exportation et le revenu net du producteur, ainsi que les données globales obtenues des sociétés céréalières, permettent une représentation fidèle des rendements financiers versés aux producteurs de grain de l'Ouest du Canada.

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

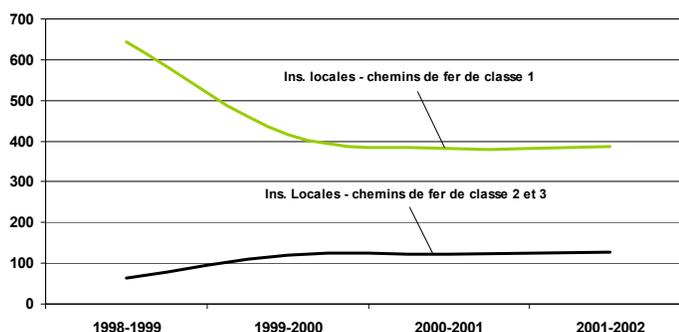
Cette édition du Rapport annuel du Surveillant propose quelques nouveaux indicateurs du PSG visant les installations et les expéditions de chargement des wagons des producteurs. La Commission canadienne des grains (CCG) a fourni des énoncés sommaires d'expéditions des wagons des producteurs, ventilés par province et par grain. Toutefois, il s'est avéré plus difficile d'obtenir un relevé historique des installations désignées de chargement des wagons des producteurs.

Les transporteurs de classe 1 présentent actuellement sur leur site Web des données sur les installations de chargement des wagons des producteurs. Toutefois, ils ne conservent pas de registres historiques détaillés sur le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs en service au début de chaque campagne. Par conséquent, l'information présentée dans cette section a été en grande partie reconstituée à partir des listes de la CCG et des sociétés ferroviaires, et ne présente qu'une valeur estimative.

Installations de chargement des wagons des producteurs

Le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a considérablement diminué depuis le début de la campagne 1999-2000, tombant d'un total estimatif de 706 à 513 à la fin de la campagne 2001-2002 (ou 27,3 %). Une grande partie de ce déclin général découle de la réduction nette du nombre d'installations locales sur le réseau des transporteurs de classe 1 de plus grande envergure, qui est tombé de 40,0 % au cours de la même période, passant de 643 à 386. Inversement, le nombre d'installations locales sur les réseaux des plus petits transporteurs de classes 2 et 3 a en fait doublé, passant de 63 à 127 (ou 101,6 %). [Voir tableau 5B-1 à l'annexe 3.]

Figure 57 : Installations de chargement des wagons des producteurs (estimation au 31 juillet)



Au plan régional, le Manitoba et l'Alberta ont connu les pertes les plus prononcées, le nombre total d'installations de chargement des wagons des producteurs baissant respectivement de 40,1 % et 38,2 %. La Saskatchewan a connu une baisse considérablement moins élevée, enregistrant une réduction du nombre d'installations de 12,6 % au cours de cette même période de trois ans. Ces statistiques masquent cependant une réalité, soit que même si le nombre total d'installations de chargement des wagons des producteurs a nettement diminué, des signes indiquent une stabilisation du réseau. Après avoir atteint un plancher de 503, le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs a en fait augmenté de 2,0 % pendant la campagne 2001-2002, pour atteindre les 513.

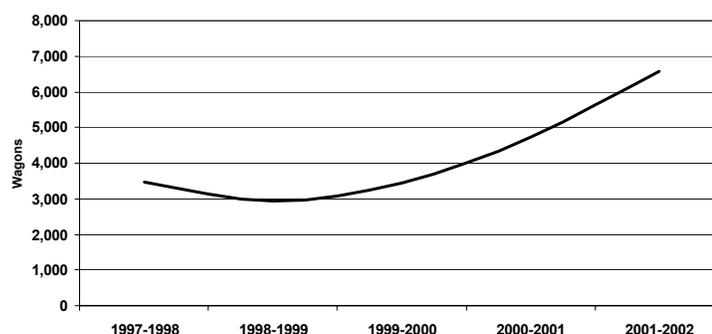
Comme on le mentionnait précédemment, ce revirement de tendance découle en partie de l'exemption d'agrément pour de nouvelles installations de chargement des wagons des producteurs. À la fin de la campagne 2001-2002, cinq installations de ce type, toutes en Saskatchewan, avaient obtenu une exemption d'agrément de la CCG. Leur nombre a continué de progresser, et au 12 novembre 2002, un total de 25 installations du genre avaient obtenu leur exemption.

Expéditions des wagons des producteurs

Malgré une réduction du nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs, les expéditions de ces wagons ont progressé régulièrement pendant la période de trois années maintenant englobée par le PSG. Bien que les volumes transportés demeurent encore bien loin des sommets enregistrés au début des années 1990 (alors que la moyenne des expéditions des wagons des producteurs s'établissait autour des 12 500), ces volumes affichent maintenant une nette tendance à la hausse.

La perte de services de silos locaux découlant des fermetures, l'arrivée des installations de chargement des wagons des producteurs et de dynamiques campagnes de commercialisation de la part des compagnies d'intérêt local, des groupes locaux de producteurs et de la CCB sont tous des facteurs ayant contribué à accroître les expéditions des wagons des producteurs. Pendant la campagne 2001-2002, un total de 6 583 wagons de producteurs ont été expédiés, témoignant d'un progrès de 91,3 % par rapport à la campagne de 1999-2000. Bien que ces expéditions ne comptent que pour 2,3 % du total des expéditions depuis les silos primaires, il s'agit d'une augmentation notable au cours d'une campagne où les expéditions depuis ces dernières installations ont baissé de plus de 22 %.⁶⁸ [Voir tableau 5B-2 à l'annexe 3.]

Figure 58 : Expéditions de wagons des producteurs



Les expéditions des wagons des producteurs portent principalement sur des grains régis par la CCB. Les expéditions de blé, de blé dur et d'orge ont représenté une énorme proportion de 97,8 %, 98,0 % et 99,3 % des expéditions des wagons des producteurs pour les campagnes respectives de 1999-2000, 2000-2001 et 2001-2002.

5.6 Observations sommaires

Après examen des changements survenus tant dans le seuil d'exportation que dans le revenu net du producteur présentés dans l'analyse qui précède, le Surveillant en est arrivé à la conclusion que les producteurs tirent des avantages concrets des modifications apportées aux politiques par le gouvernement du Canada, ainsi que d'un contexte plus concurrentiel. Ainsi, à titre d'exemple, le coût logistique du blé pour le

⁶⁸ Pendant la campagne 2000-2001, les 4 724 wagons des producteurs expédiés représentaient juste un peu plus de 1 % de l'ensemble des expéditions des silos primaires.

producteur a diminué en moyenne de 4,19 \$ par tonne au fil des trois dernières campagnes. Bien que les coûts directs constituant le seuil d'exportation n'aient affiché que des réductions modestes, la plus grande partie de l'amélioration générale s'est manifestée dans les avantages financiers pour les producteurs sous forme de primes au camionnage versées par les sociétés céréalières, et par l'intermédiaire des économies de transport de la CCB. Pour ce qui est des coûts directs englobés par le seuil d'exportation, les réductions des coûts de fret (dérivées d'un plafond des recettes des sociétés ferroviaires) et des coûts bruts de la CCB ont été largement annulées par des augmentations du FAF, du camionnage sur courtes distances, de l'ensilage et du nettoyage.

On a constaté des améliorations similaires des seuils d'exportation du blé dur et du canola, qui ont baissé respectivement de 4,58 \$ et 10,50 \$ par tonne. Les gros pois jaunes constituent le seul produit ayant échappé à cette tendance, son seuil d'exportation ayant augmenté de 16,21 \$ pendant la même période.

Les avantages aux producteurs, que ce soit sous forme de prime au camionnage ou d'économies de transport de la CCB, se sont imposés comme moteur véritable de la réduction du seuil d'exportation des grains régis par la CCB. Les primes au camionnage versées par les sociétés céréalières semblent issues d'une intensification de la concurrence, d'un réseau amoindri de silos, et d'une moindre production de grain. Cette situation ne s'applique pas aux produits non régis par la CCB. Tant le canola que les gros pois jaunes ont bénéficié de primes au camionnage par tonne notablement moins élevées que pour les grains régis par la CCB. Bien que les primes au camionnage versées pour le canola aient diminué au cours des trois dernières campagnes, l'écart s'est rétréci entre le prix comptant à Vancouver et le cours au comptant intérieur, créant ainsi un avantage net pour le producteur.

Il faut également souligner la façon dont le seuil d'exportation varie parmi chacune des neuf régions géographiques, en termes autant absolus que relatifs. Ces variations englobent une ribambelle de différences particulières dans les coûts pertinents du fret, du FAF, de l'ensilage et des avantages aux producteurs. Au bout du compte, le seuil d'exportation du blé 1 RPOC dans une région quelconque peut s'écarter de la moyenne de l'Ouest du Canada d'autant que 12,2 %.

Dans le nord-est de la Saskatchewan, les changements du FAF ont exercé un effet considérable sur le fret global. À cause d'une augmentation du FAF pour certains postes dans cette région, de nombreux postes ont connu une augmentation notable de leurs coûts de fret globaux. Parfois, ce changement a suffi pour les faire passer de la grille tarifaire de Thunder Bay à celle de Vancouver. Ce facteur a cependant été compensé par la création du programme Rabais au transport de fret par le port de Churchill de la CCB.

En plus des éléments précédents, des changements dans le SMTG ont eu d'autres incidences notables pour les producteurs. L'un de ces changements vient de l'expansion des chargements des wagons des producteurs. Bien que le nombre d'installations de chargement des wagons des producteurs ait diminué pendant les trois dernières campagnes, les volumes provenant de ces installations ont connu une augmentation de l'ordre de 90 %. En grande mesure, ce regain de vitalité provient de l'arrivée d'installations d'ensilage appartenant aux producteurs, tant des installations nouvellement construites (comme l'exploitation de West Central Road and Rail), que d'installations transformées à partir des silos excédentaires de sociétés céréalières vendus à des entreprises appartenant à des producteurs. Bien que les wagons des producteurs aient compté pour moins de 3 % de l'ensemble des expéditions, il semble probable que ce volume augmentera au cours des prochaines campagnes. Cette aide rendue possible par les exemptions d'agrément de la CCG, s'ajoutant à la possibilité d'économiser des coûts supplémentaires pour les producteurs, semble réussir jusqu'à un certain point à attirer des volumes vers ces installations.

Compte tenu des éléments précédents, le Surveillant est d'avis que les modifications à la politique gouvernementale ont eu une incidence positive sur le seuil d'exportation des producteurs. Il est cependant certain que le facteur isolé le plus influent dans l'amélioration du revenu net du producteur est l'augmentation du prix du grain sur le marché mondial. Mais il reste impossible de dissocier ces valeurs par tonne du volume réel de grain produit et expédié. Bien que les producteurs puissent actuellement tirer un revenu net notablement plus élevé qu'auparavant, ce progrès du revenu par tonne est compromis lorsqu'il s'applique à des volumes de grain qui ont diminué de l'ordre de 25 % et plus au cours des trois dernières campagnes.

SECTION 6 : SOMMAIRE DE LA DISCUSSION ET DES CONCLUSIONS

En sa capacité de Surveillant du Système de canadien de manutention et de transport du grain, Quorum Corporation a eu l'occasion de rencontrer une variété d'intervenants représentatifs, et de discuter des enjeux touchant l'ensemble de l'industrie du grain. Les trois campagnes agricoles pour lesquelles on possède maintenant des données complètes en vertu du PSG se situent dans une période marquée par des défis importants pour l'industrie, qui de par leur nature échappent en grande partie au contrôle des intervenants.

Dans ce contexte, nombre d'intervenants ont souligné que la sécheresse qui a affecté l'Ouest du Canada a également eu comme effet d'empêcher le PSG d'évaluer le rendement du SMTG en cours d'implantation dans le contexte d'une année de production de grain égale ou supérieure à la moyenne.

Effets de la réduction du volume de grain

La baisse du volume global de grain s'est traduite concrètement pour le SMTG par une inutilisation d'une proportion notable de sa capacité de manutention. La meilleure illustration de ce facteur pourrait être la mise de côté d'installations terminales à Prince Rupert et Churchill, et la baisse marquée des coefficients de rotation constatée autant dans les réseaux de silos de collecte et de silos terminus, pour des réductions respectives de 10 % et 26 %.

Il faut préciser que la différence entre ces deux pourcentages de réduction découle entièrement de l'élimination de 1,0 million de tonnes de capacité d'entreposage dans les silos de collecte au cours de la campagne 2001-2002. Ce phénomène traduit en grande mesure les efforts soutenus des sociétés céréalières en vue de réduire une surcapacité apparente du SMTG dans son ensemble. Avec des volumes normalisés, ce rajustement aurait produit une amélioration considérable du coefficient de rotation dans le réseau des silos de collecte.

Pendant cette même période, la capacité d'entreposage du réseau des silos terminus demeurait relativement stable, ce qui a créé une surcapacité qui se manifeste dans la réduction proportionnelle au volume des coefficients de rotation.

De même, la prolongation du cycle de rotation global moyen des wagons, de 16,7 à 17,5 jours, découle en grande partie de la moindre demande imposée au parc de wagons-trémies, et de la capacité de manutention inhérente ainsi libérée. On ne peut que spéculer sur la possibilité d'une amélioration dans le cycle de rotation global moyen des wagons avec des volumes de grain normalisés.

Effets des changements sur le réseau des silos de collecte

La réduction de moitié du nombre de silos de collecte au cours des trois dernières campagnes a radicalement modifié le réseau de collecte du grain dans les Prairies. Le principal changement vient du fait que dans une période relativement courte, le nombre de postes de livraison disponibles pour les producteurs a également diminué de moitié.

Le PSG n'a pas à sa disposition d'instrument pour mesurer le changement dans la distance moyenne de transport du grain depuis la ferme jusqu'au silo le plus près, mais il ne fait aucun doute que cette distance a augmenté considérablement. En plus d'accentuer le besoin d'entretien et de réparation des chaussées (des coûts non traités dans le PSG), cette tendance implique également une demande accrue de capacité de camionnage. Plusieurs intervenants doutent de la capacité du parc commercial actuel de camions à accommoder un retour à des niveaux normaux de production de grain, et se préoccupent des conséquences d'une éventuelle pénurie de capacité sur les prix.

CLASSE DE SILO	1er août 1999	31 juillet 2002	% changement
Classe A – moins de 25 places de wagon	705	207	-71 %
Classe B – 25 à 49 places de wagon	180	117	-35 %
Classe C – 50 à 99 places de wagon	81	111	+37 %
Classe D – 100 places de wagon ou plus	38	65	+71 %
TOTAL	1004	500	-50 %

Tandis que l'infrastructure ferroviaire en soi restait en grande partie intacte, le nombre de silos rattachés à cette infrastructure a connu une baisse importante, soit de 52 % et 38 % dans le cas des silos de classe 1 et autres que classe 1 respectivement. Les transporteurs d'intérêt local fonctionnant dans l'Ouest du Canada comptent énormément sur le transport du grain, et une baisse même faible de volume a des conséquences commerciales. La baisse soutenue du nombre de silos rattachés aux transporteurs d'intérêt local fait craindre pour la viabilité commerciale à long terme de ces derniers.

L'orientation stratégique des sociétés céréalères indique de toute évidence que le SMTG se dirige vers un réseau plus réduit d'installations d'ensilage plus grandes et plus efficaces que celles d'aujourd'hui. La seule incertitude porte sur l'envergure exacte de ce réseau, et de l'infrastructure ferroviaire qui le soutiendra. Compte tenu de cette tendance, et de la baisse très marquée des volumes de grain, il est de plus en plus probable que la viabilité financière des exploitations d'embranchement à faible densité continuera de se détériorer. Leur maintien en exploitation, comme la survie de certains transporteurs d'intérêt local, restent entachés d'incertitude.

Néanmoins, des indices laissent croire que le chargement des wagons des producteurs a remplacé une partie du volume de grain qui aurait autrement échappé aux transporteurs d'intérêt local à la suite de la fermeture de silos de collecte. Effectivement, les données disponibles révèlent que les chargements des wagons des producteurs ont compté pour environ le quart du volume total acheminé par les transporteurs d'intérêt local au cours de la campagne 2001-2002. Ce volume a presque doublé par rapport à il y a seulement deux ans, et pourrait bien s'avérer un facteur important de survie à long terme pour ces transporteurs.

Effets du régime d'appels d'offres de la CCB

Bien que les progrès du programme d'appels d'offres de la CCB aient permis une contribution importante aux économies financières qui aboutissent aux producteurs par les comptes de mise en commun, ce programme fait toujours l'objet d'une controverse. Plus important encore, les expéditeurs eux-mêmes semblent divisés relativement à l'incidence et à l'efficacité du programme. Certains se disent satisfaits du programme et soutiennent l'accroissement de la proportion du grain de la CCB transportée en régime d'appels d'offres au-delà de l'engagement d'un minimum de 50 % fixé pour la campagne de 2002-2003. D'autres affirment que le programme n'atteint pas les buts visés.

Certains avancent que si le programme actuel d'appels d'offres visait à créer de meilleures possibilités de commercialisation pour les producteurs, il pourrait au bout du compte avoir l'effet contraire. Si les producteurs se retrouvent avec moins d'options de livraison à cause de la consolidation de l'industrie, la réduction conséquente du niveau de concurrence pourrait atténuer les avantages qu'ils tirent des appels d'offres et qui aboutissent actuellement dans les comptes de mise en commun de la CCB.

Les sociétés céréalères ne partagent cependant pas toutes cet avis. Certaines estiment que les expéditeurs ont investi énormément dans la modernisation de leur réseau de manutention du grain en s'attendant pleinement à profiter de cet investissement dans un environnement commercial plus concurrentiel. C'est pourquoi les sociétés céréalères qui attendent une augmentation de la proportion des transports de la CCB en régime d'appels d'offres accueillent favorablement cette possibilité d'être plus concurrentielles. Tout en reconnaissant que le SMTG poursuivra sa consolidation, ils avancent que l'enjeu pertinent est la surcapacité à l'intérieur du système, et non le fonctionnement du programme d'appels d'offres en soi.

Dans une certaine mesure, cette possibilité concurrentielle se manifeste déjà à l'égard des volumes de grain de la CCB manutentionnés pendant la campagne 2001-2002. Comme on l'a déjà mentionné, les grandes sociétés céréalères ont réussi à obtenir près de 85 % du volume total de grain transporté en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB, le reste se répartissant parmi des transporteurs de moindre

envergure. Parallèlement, les grandes sociétés céréalières étaient à l'origine de 74 % du volume de grain hors du régime d'appels d'offres de la CCB. Cette différence souligne un effort apparent de leur part pour décrocher une plus forte proportion des contrats impartis par appels d'offres de la CCB.

Dans ce contexte, certaines sociétés céréalières de plus petite taille éprouvent un désavantage concurrentiel toujours plus prononcé. Alors que près de 95 % des expéditions de grain en régime d'appels d'offres sont acheminés en trains-blocs multiples, les sociétés de moindre taille ne possèdent pas toujours les investissements stratégiques en silos nécessaires pour exploiter les améliorations d'efficacité et d'économie d'échelle qu'ont adoptées leurs concurrents de plus grande envergure. À mesure qu'augmentera la proportion de grain de la CCB transportée en régime d'appel d'offres, il se pourrait que les sociétés céréalières de moindre taille en arrivent à manutentionner une part plus réduite de ce volume.

On ne peut prédire avec certitude si ces facteurs encourageront une consolidation plus poussée de l'industrie, ou s'ils inciteront certains à desservir des marchés spécialisés, mais il est certain que l'industrie est en pleine évolution. Plusieurs sociétés céréalières, grandes et petites, ont une santé financière précaire. Les fusions, comme celle qui a créé Agricore United, ne représentent que l'un des moyens possibles pour assurer la survie de ces entreprises dans un environnement toujours plus concurrentiel.

Effets sur le producteur

La période de trois ans examinée dans le cadre du Programme de surveillance du grain a fait ressortir des incidences généralement positives pour le producteur dans une évaluation unitaire, notamment des réductions du seuil d'exportation de la plupart des produits, et une amélioration du revenu net général. Il faut cependant reconnaître que certains aspects restent à préciser. L'élément dominant est la question du coût réel engagé par le producteur pour livrer son grain. Dans le contexte de l'extraordinaire réduction du nombre de points actifs de livraison à l'intérieur du SMTG, il n'y a pas besoin de grands calculs pour comprendre que la distance moyenne de transport depuis la ferme jusqu'à ces points de livraison augmente, et que ce facteur influence les coûts directs du producteur. Le degré de cette augmentation reste à déterminer. Cet enjeu a fait l'objet de plusieurs discussions entre les intervenants et l'équipe de surveillance. Le Surveillant a l'intention d'examiner cette question avec le gouvernement au cours de la prochaine année.

Le Surveillant est d'avis que les réformes de la politique gouvernementale canadienne exercent un effet positif sur les seuils d'exportation des producteurs. Il n'y a cependant aucun doute que le plus important facteur particulier d'amélioration du revenu net du producteur se trouve dans l'évolution positive du prix du grain sur le marché mondial. En même temps, ces valeurs par tonne présentent un lien indissociable avec le volume réel de grain produit et expédié. On ne peut trop insister sur les conséquences de ce fait. Bien que les producteurs réalisent actuellement un revenu net considérablement plus élevé qu'auparavant, cette amélioration par tonne perd de son lustre en comparaison d'une baisse de volume de l'ordre de 25 % ou plus au cours des trois dernières campagnes agricoles.

ANNEXE 1 : CONTEXTE DU PROGRAMME

Le 19 juin 2001, le gouvernement du Canada annonçait avoir choisi la Quorum Corporation à titre de Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG). Pendant son mandat de deux ans et demi, la Quorum Corporation doit présenter au gouvernement une série de rapports annuels et trimestriels visant à mesurer le rendement 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 grain de la Commission canadienne du blé, et
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafonnement du revenu annuels des compagnies de chemin de fer tirés 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 sociétés céréalères, les sociétés ferroviaires et les exploitants des terminus portuaires. En se fondant sur une série de mesures, le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement vise à évaluer le rendement 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 efficiente et fiable qu'auparavant.

À cette fin, le PSG comporte plusieurs mesures précises du rendement, regroupées dans les cinq grandes séries suivantes.

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
Mesures portant sur la production annuelle de grain, les flux du trafic et les changements dans l'infrastructure du SMTG (silos de collecte et terminus et voies ferrées).
- Série 2 – Relations commerciales
Mesures portant sur les activités d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, qui passe à une orientation plus commerciale tout en modifiant ses politiques et pratiques d'exploitation liées à la logistique du grain
- Série 3 – Efficience du Système
Mesures d'évaluation de l'efficience opérationnelle 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 satisfaire la demande courante du marché.
- Série 5 – Incidences sur le producteur
Mesures de la valeur pour les producteurs des changements apportés au SMTG, principalement axées sur le calcul du revenu net du producteur.

ANNEXE 2 : REMERCIEMENTS

Compte tenu de la grande portée 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 au PSG. Quorum Corporation tient à remercier les organismes suivants et, en particulier, les personnes qui en font partie, au titre de la collaboration qu'ils nous ont accordée 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 en général. Nous nous réjouissons à la perspective de poursuivre cette collaboration pendant toute la durée du programme de surveillance.

Agricore Cooperative Ltd.	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 C.-B.	Terminal 22 Inc
Grain Growers of Canada	Transports Canada
Great Sandhills Terminal	United Grain Growers Ltd.
Great Western Rail	Vancouver Wharves Ltd. (BCR Marine)
Inland Terminal Association of Canada	Western Barley Growers Association
James Richardson International Ltd. (Pioneer Grain)	Western Canadian Wheat Growers Association
Keystone Agricultural Producers	Western Grain By-Products Storage Ltd.
Louis Dreyfus Canada Ltd.	Western Grain Elevator Association
Mainline Terminal Ltd.	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Ministère de l'Agriculture du Manitoba Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba	Wild Rose Agricultural Producers
	Bourse des marchandises de Winnipeg

ANNEXE 3 : TABLEAUX DE DONNÉES

PRÉFACE

Les éléments présentés dans les tableaux qui suivent sont extraits des données fournies par les divers intervenants du Système de manutention et de transport du grain du Canada. Mentionnons entre autres la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, la Canadian Ports Clearance Association, Statistique Canada ainsi que différentes sociétés céréalières et compagnies de chemin de fer. La majeure partie de ces données présentent un caractère accessoire et reflètent les pratiques internes de collecte de données de même que les besoins d'informations des différents intervenants. De plus, ces données viennent sur toute une variété de supports et de structures et ont des niveaux de précision qui nécessitent de nombreuses activités de transformation et de manipulation pour les rendre utilisables.

Cela étant, le lecteur est mis en garde contre les limites dont il doit tenir compte en analysant les éléments présentés. Premièrement, même si aucun effort n'a été ménagé pour s'assurer que les données reflétaient fidèlement les activités dont il est rendu compte, elles proviennent pour la plupart de sources non vérifiées. C'est ainsi que les erreurs que peuvent contenir les données recueillies, que ce soit par inclusion ou omission, se refléteront aussi dans les statistiques présentées. C'est pourquoi des corrections périodiques peuvent être apportées à des valeurs calculées précédemment. En cas de divergence, les valeurs du présent rapport remplacent celles de rapports antérieurs.

Deuxièmement, le moment dans le temps où les différents intervenants recueillent des données diffère lui aussi, ce qui rend souvent impossible une parfaite correspondance en vue d'une comparaison directe.

Troisièmement, les données mises à la disposition du Surveillant au sujet de certaines mesures concernant les mouvements de grain cumulatifs dans l'Ouest du Canada ne sont pas toujours détaillées, et concernent surtout les sept principaux grains « traditionnels ». Même s'il est dans les intentions du Surveillant de rendre compte de manière plus détaillée du mouvement des cultures spéciales, comme les pois, la disponibilité limitée de données explique leur inclusion sélective dans les mesures présentées pour l'instant.

Enfin, des rapports irréguliers ou incomplets obligent à faire certaines estimations. De telles estimations s'accompagnent généralement d'une note de bas de page expliquant précisément les éléments approximatifs.

Il faut également signaler que les données demandées aux intervenants n'ont pas toutes été fournies au Surveillant. Cela explique que celui-ci ne soit pas en mesure de calculer un certain nombre des mesures visées par le Programme de surveillance du grain.

INDEX DES MESURES		Page
1. Aperçu de l'industrie		
1A Production et approvisionnement		
1A-1	Production agricole des principaux grains dans l'Ouest canadien	83
1A-2	Report des stocks des principaux grains dans l'Ouest canadien au 31 juillet dans les fermes et les silos primaires	84
1B Trafic ferroviaire		
1B-1	Volumes de grain transportés par rail – par port de destination et province d'origine	85
1B-2	Volumes de grain transportés par rail – par port de destination et produit primaire	86
1B-3	Volumes de grain transportés par rail – Ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et province d'origine	87
1C Infrastructure des silos de collecte		
1C-1	Silos primaires et de transformation de l'Ouest canadien – par province	92
1C-2	Installations de livraison du grain et silos – par transporteur ferroviaire	94
1C-3	Silos primaires et de transformation de l'Ouest canadien – par société céréalière principale	96
1C-4	Silos primaires et de transformation de l'Ouest canadien capables de charger des blocs de wagons multiples selon des tarifs incitatifs – par province	99
1C-5	Silos capables de charger des blocs de wagons multiples selon des tarifs incitatifs - par classe de chemin de fer	101
1C-6	Silos capables de charger des blocs de wagons multiples selon des tarifs incitatifs - par classe de ligne de chemin de fer	103
1C-7	Ouvertures de silos primaires et de transformation dans l'Ouest canadien – par province et type d'installation	104
1C-8	Ouvertures de silos – par classe de chemin de fer	106
1C-9	Ouvertures de silos – par classe de ligne de chemin de fer	107
1C-10	Fermetures de silos primaires et de transformation dans l'Ouest canadien – par province et type d'installation	108
1C-11	Fermetures de silos – par classe de chemin de fer	110
1C-12	Fermetures de silos – par classe de ligne de chemin de fer	112
1C-13	Nombre d'installations traitant 80% des livraisons des producteurs	114
1D Infrastructure ferroviaire		
1D-1	Infrastructure ferroviaire de l'Ouest canadien (route-milles) – par province et par classe de chemin de fer	115
1D-2	Volumes de trafic ferroviaire (milliers de tonnes) – par classe de ligne de chemin de fer	118
1D-3	Chemin de fer de classe 2 et 3 – Résumé	119
1D-5	Part de marché des chemins de fer – par classe de ligne de chemin de fer	120
1D-6	Installations de livraison du grain et silos – par classe de ligne de chemin de fer	121
1E Infrastructure des silos terminus		
1E-1	Silos terminus de l'Ouest canadien – par port et type d'installation	122
1E-2	Volume de trafic par port (nombre de wagons et milliers de tonnes)	124
2. Relations commerciales		
2A Relations commerciales		
2A-1	Nombre d'appels d'offres (nombre absolu et tonnage) par grain	125
2A-2	Nombre d'appels d'offres (nombre absolu et tonnage) par grain et grade	126
2A-3	Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain	127
2A-4	Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain et grade	128
2A-5	Volume de grain transporté en vertu du processus d'appels d'offres (tonnes et %) par rapport au volume total du grain CCB transporté aux 4 ports admissibles	129
2A-6	Volume de grain transporté en vertu du processus d'appels d'offres (nombre de contrats et volume expédié) aux 4 ports admissibles par grade	130
2A-7	Appels d'offres non satisfaits ou partiellement adjugés, ventilation des volumes non remplis par catégorie	131
2A-8	Nombre d'appels d'offres et tonnage non adjugés au moins disant	132
2A-9	Pourcentage de soumissions adjugées pour transporter les ventes de grain FOB (au couloir) par rapport aux ventes de grain en stock	133
2A-10	Répartition du tonnage soumissionné par port	134
2A-11	Répartition du tonnage soumissionné par chemin de fer	135
2A-12	Répartition des grains soumissionnés par train-bloc	136
2A-13	Nombre et type de pénalités appliquées aux envois de grains soumissionnés	137
2A-14	Répartition des origines soumissionnées par province et type de silo	138
2A-15	Répartition du tonnage soumissionné par mois	140
3. Efficience du système		
3A Camionnage		
3A-1	Tarifs composites de transport – camionnage à courte distance (dollars par tonne)	141
3B Silos de collecte		
3B-1	Capacité totale (envois des silos primaires) pour les principaux grains (milliers de tonnes)	142

INDEX DES MESURES		Page
3B-2	Coefficient annuel moyen de rotation dans les silos	143
3B-3	Niveaux moyens hebdomadaires de stock des silos primaires	144
3B-4	Nombre moyen de jours en stockage	145
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition des principaux grains	146
3B-6	Frais moyens de manutention selon les taux affichés points de livraison pour les principaux grains	147
3C Opérations ferroviaires		
3C-1	Volumes des wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) – par port de destination et province d'origine	150
3C-2	Volumes des wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) – par port de destination et produit primaire	151
3C-3	Volumes des wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) – ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et province d'origine	152
3C-4	Rotation des wagons (jours)	157
3C-5	Volumes de grain transportés par rail – par bloc de wagons simples et multiples	159
3C-6	Volumes de grain transportés par rail – estimation de la valeur des tarifs incitatifs des chemins de fer	160
3C-7	Densité du trafic ferroviaire (milliers de tonnes par route-mille) – par classe de ligne de chemin de fer	161
3C-8	Tarifs composites de transport ferroviaire par wagon simple - Rail (dollars par tonne)	163
3C-9	Tarifs incitatifs pour envois ferroviaires à wagons multiples – Rail (dollars par tonne)	166
3C-10	Tarifs marchandises en vigueur selon le revenu maximal de la LTC – par transporteur <i>(voir aussi la mesure 1B-1 pour les volumes ferroviaires)</i>	168
3D Performance des silos terminus et des ports		
3D-1	Capacité annuelle des ports pour les principaux grains (milliers de tonnes)	169
3D-2	Moyenne annuelle des rotations du silo terminus (coefficient de rotation)	170
3D-3	Niveaux moyens hebdomadaires de stock des silos terminus	171
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage	172
3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition des principaux grains par port	173
3D-6	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition des principaux grains et grades par port	174
3D-7	Temps moyen des navires dans le port	176
3D-8	Répartition du temps des navires dans le port	177
3D-9	Répartition du nombre de postes d'accostage par navire par port	181
3D-10	Coûts annuels de surestaries et gains de répartition par port pour les grains Commission et hors Commission	182
3D-11	Frais moyens de manutention par port selon le suivi des taux affichés pour chaque silo terminus pour les principaux grains	183
4. Fiabilité du service		
4A Performance des ports		
4A-1	Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux à Vancouver et Thunder Bay	185
4A-2	Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux et en grades à Vancouver et à Thunder Bay	186
4A-3	Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux expéditions pour les grains Commission et hors Commission à Vancouver et Thunder Bay	188
4A-4	Revenus annuels de stockage et de manutention et coûts de transport pour les grains Commission <i>(voir les mesures 3D-5B, 3D-6, 3D-7 pour plus d'indicateurs de la performance des ports)</i>	189
5. Incidences sur le producteur		
5A Revenu net du producteur		
<i>5A-1 Est du Manitoba</i>		
5A-1A	RPOC 1	190
5A-1B	DAOC 1	191
5A-1C	Canola 1	192
5A-1D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	193
<i>5A-2 Ouest du Manitoba</i>		
5A-2A	RPOC 1	194
5A-2B	DAOC 1	195
5A-2C	Canola 1	196
5A-2D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	197
<i>5A-3 Nord-Est de la Saskatchewan</i>		
5A-3A	RPOC 1	198
5A-3B	DAOC 1	199
5A-3C	Canola 1	200
5A-3D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	201
<i>5A-4 Nord-Ouest de la Saskatchewan</i>		
5A-4A	RPOC 1	202
5A-4B	DAOC 1	203
5A-4C	Canola 1	204
5A-4D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	205

INDEX DES MESURES		Page
<i>5A-5</i>	<i>Sud-Est de la Saskatchewan</i>	
5A-5A	RPOC 1	206
5A-5B	DAOC 1	207
5A-5C	Canola 1	208
5A-5D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	209
<i>5A-6</i>	<i>Sud-Ouest de la Saskatchewan</i>	
5A-6A	RPOC 1	210
5A-6B	DAOC 1	211
5A-6C	Canola 1	212
5A-6D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	213
<i>5A-7</i>	<i>Nord de l'Alberta</i>	
5A-7A	RPOC 1	214
5A-7B	DAOC 1	215
5A-7C	Canola 1	216
5A-7D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	217
<i>5A-8</i>	<i>Sud de l'Alberta</i>	
5A-8A	RPOC 1	218
5A-8B	DAOC 1	219
5A-8C	Canola 1	220
5A-8D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	221
<i>5A-9</i>	<i>Peace River</i>	
5A-9A	RPOC 1	222
5A-9B	DAOC 1	223
5A-9C	Canola 1	224
5A-9D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	225
<i>5A-10</i>	<i>Ouest du Canada</i>	
5A-10A	RPOC 1	226
5A-10B	DAOC 1	227
5A-10C	Canola 1	228
5A-10D	Gros pois jaunes du Canada – no 2 ou supérieur	229
5B Chargement par les producteurs		
5B - 1	Sites de chargement des wagons des producteurs	230
5B - 2	Expéditions de wagons de producteurs	231

Production agricole des principaux grains dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes)

PROVINCE	PRODUIT	ANNÉE DE PRODUCTION				ÉCART EN%			NOTES
		1999	2000	2001	2002	99/00	00/01	01/02	
MANITOBA									
	Blé	3,122.9	4,124.5	3,485.0	3,315.7	32.1%	-15.5%	-4.9%	
	Blé dur	35.4	141.5	33.7	39.5	299.7%	-76.2%	17.2%	
	Orge	1,214.9	1,622.0	1,284.6	1,175.7	33.5%	-20.8%	-8.5%	
	Canola	1,707.8	1,487.8	1,145.3	1,406.1	-12.9%	-23.0%	22.8%	
	Avoine	854.4	1,016.3	771.1	1,017.9	18.9%	-24.1%	32.0%	
	Pois sec	92.0	160.5	170.7	176.9	74.5%	6.4%	3.6%	
	Seigle	76.2	55.9	41.9	38.1	-26.6%	-25.0%	-9.1%	
	Lin	271.8	205.7	199.4	214.6	-24.3%	-3.1%	7.6%	
	Autre	481.5	578.2	462.0	905.7	20.1%	-20.1%	96.0%	(1)
		7,856.9	9,392.4	7,593.7	8,290.2	19.5%	-19.2%	9.2%	
SASKATCHEWAN									
	Blé	10,432.1	8,775.3	7,670.8	4,339.5	-15.9%	-12.6%	-43.4%	
	Blé dur	3,407.4	4,757.3	2,517.4	2,830.4	39.6%	-47.1%	12.4%	
	Orge	4,942.3	5,477.9	3,697.0	2,427.6	10.8%	-32.5%	-34.3%	
	Canola	3,975.7	3,379.3	2,109.2	1,304.1	-15.0%	-37.6%	-38.2%	
	Avoine	1,534.5	1,377.2	1,033.3	971.6	-10.3%	-25.0%	-6.0%	
	Pois sec	1,623.4	2,072.4	1,475.1	963.5	27.7%	-28.8%	-34.7%	
	Seigle	168.4	97.8	55.6	27.9	-41.9%	-43.1%	-49.8%	
	Lin	711.2	469.9	482.6	444.5	-33.9%	2.7%	-7.9%	
	Autre	1,347.1	1,619.2	1,210.9	777.9	20.2%	-25.2%	-35.8%	(1)
		28,142.1	28,026.3	20,251.9	14,087.0	-0.4%	-27.7%	-30.4%	
ALBERTA									
	Blé	7,321.1	6,539.4	5,606.5	2,691.7	-10.7%	-14.3%	-52.0%	
	Blé dur	857.3	748.4	503.5	843.7	-12.7%	-32.7%	67.6%	
	Orge	5,987.4	5,388.7	5,225.4	2,460.3	-10.0%	-3.0%	-52.9%	
	Canola	2,971.0	2,154.6	1,723.7	793.8	-27.5%	-20.0%	-53.9%	
	Avoine	863.6	657.0	592.2	285.3	-23.9%	-9.9%	-51.8%	
	Pois sec	530.8	620.5	541.6	221.6	16.9%	-12.7%	-59.1%	
	Seigle	72.4	42.5	34.3	16.1	-41.3%	-19.3%	-53.1%	
	Lin	39.4	17.8	20.3	20.3	-54.8%	14.0%	0.0%	
	Autre	173.1	182.2	136.4	111.7	5.3%	-25.1%	-18.1%	(1)
		18,816.1	16,351.1	14,383.9	7,444.5	-13.1%	-12.0%	-48.2%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE									
	Blé	97.5	93.9	83.6	34.7	-3.7%	-11.0%	-58.5%	
	Blé dur	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	n/a	
	Orge	89.3	88.8	113.2	126.3	-0.6%	27.5%	11.6%	
	Canola	62.4	55.2	42.5	15.9	-11.5%	-23.0%	-62.6%	
	Avoine	64.8	50.6	57.1	55.5	-21.9%	12.8%	-2.8%	
	Pois sec	5.7	10.9	9.0	3.5	91.2%	-17.4%	-61.1%	
	Seigle	3.0	0.0	4.3	1.1	n/a	n/a	-74.4%	
	Lin	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	n/a	
	Autre	3.9	3.4	2.2	3.9	-12.8%	-35.3%	77.3%	(1)
		326.6	302.8	311.9	240.9	-7.3%	3.0%	-22.8%	
QUEST CANADIEN									
	Blé	20,973.6	19,533.1	16,845.9	10,381.6	-6.9%	-13.8%	-38.4%	
	Blé dur	4,300.1	5,647.2	3,054.6	3,713.6	31.3%	-45.9%	21.6%	
	Orge	12,233.9	12,577.4	10,320.2	6,189.9	2.8%	-17.9%	-40.0%	
	Canola	8,716.9	7,076.9	5,020.7	3,519.9	-18.8%	-29.1%	-29.9%	
	Avoine	3,317.3	3,101.1	2,453.7	2,330.3	-6.5%	-20.9%	-5.0%	
	Pois sec	2,251.9	2,864.3	2,196.4	1,365.5	27.2%	-23.3%	-37.8%	
	Seigle	320.0	196.2	136.1	83.2	-38.7%	-30.6%	-38.9%	
	Lin	1,022.4	693.4	702.3	679.4	-32.2%	1.3%	-3.3%	
	Autre	2,005.6	2,383.0	1,811.5	1,799.2	18.8%	-24.0%	-0.7%	(1)
		55,141.7	54,072.6	42,541.4	30,062.6	-1.9%	-21.3%	-29.3%	

NOTES:

Source : Statistique Canada, *Série de rapports sur les grandes cultures*, numéro 8, 3 déc. 1999, 5 déc. 2000 et 5 déc. 2001, Tableau 1

(1) Notamment : céréales mélangées, maïs grain, sarrasin, soja, haricots blanc secs, haricots colorés, lentilles, graine de moutarde, graine de tournesol, graine à canarie et pois chiche

Report des stocks des principaux grains dans l'Ouest canadien au 31 juillet dans les fermes et les silos de collecte (milliers de tonnes)

PROVINCE	PRODUIT	ANNÉE DE PRODUCTION				ÉCART EN %			NOTES
		1999	2000	2001	2002	99/00	00/01	01/02	
MANITOBA									
	Blé	445.4	504.8	712.6	363.4	13.3%	41.2%	-49.0%	(1)(2)
	Blé dur	48.3	23.8	77.3	24.7	-50.7%	224.8%	-68.0%	
	Orge	275.3	229.4	271.3	178.8	-16.7%	18.3%	-34.1%	
	Canola	107.2	310.3	160.5	210.9	189.5%	-48.3%	31.4%	
	Avoine	185.5	132.4	143.1	58.7	-28.6%	8.1%	-59.0%	
	Seigle	45.9	33.2	12.6	11.2	-27.7%	-62.0%	-11.1%	
	Lin	31.4	68.7	52.5	32.6	118.8%	-23.6%	-37.9%	
		1,139.0	1,302.6	1,429.9	880.3	14.4%	9.8%	-38.4%	
SASKATCHEWAN									
	Blé	1,248.7	1,716.9	1,326.1	1,017.9	37.5%	-22.8%	-23.2%	(1)(2)
	Blé dur	843.8	731.1	1,634.4	791.9	-13.4%	123.6%	-51.5%	
	Orge	586.2	804.8	617.0	496.4	37.3%	-23.3%	-19.5%	
	Canola	245.3	886.9	383.1	535.7	261.6%	-56.8%	39.8%	
	Avoine	439.0	443.8	316.5	122.7	1.1%	-28.7%	-61.2%	
	Seigle	79.5	89.0	45.6	22.6	11.9%	-48.8%	-50.4%	
	Lin	91.7	222.9	129.0	85.1	143.1%	-42.1%	-34.0%	
		3,534.2	4,895.4	4,451.7	3,072.3	38.5%	-9.1%	-31.0%	
ALBERTA									
	Blé	743.0	1,036.8	1,022.3	754.5	39.5%	-1.4%	-26.2%	(1)(2)
	Blé dur	174.4	195.0	265.2	164.3	11.8%	36.0%	-38.0%	
	Orge	1,192.0	1,262.1	931.6	820.4	5.9%	-26.2%	-11.9%	
	Canola	163.5	544.1	278.3	194.4	232.8%	-48.9%	-30.1%	
	Avoine	363.1	406.3	281.9	125.4	11.9%	-30.6%	-55.5%	
	Seigle	25.7	30.3	16.3	11.7	17.9%	-46.2%	-28.2%	
	Lin	12.1	15.6	16.1	1.7	28.9%	3.2%	-89.4%	
		2,673.8	3,490.2	2,811.7	2,072.4	30.5%	-19.4%	-26.3%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE									
	Blé	21.4	21.7	18.7	19.9	1.4%	-13.8%	6.4%	(1)(2)
	Blé dur	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	n/a	
	Orge	24.3	32.3	14.8	16.9	32.9%	-54.2%	14.2%	
	Canola	4.0	2.3	3.7	2.8	-42.5%	60.9%	-24.3%	
	Avoine	21.2	31.1	20.1	6.2	46.7%	-35.4%	-69.2%	
	Seigle	0.1	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	n/a	
	Lin	0.2	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	n/a	
		71.2	87.4	57.3	45.8	22.8%	-34.4%	-20.1%	
QUEST CANADIEN									
	Blé	2,458.5	3,280.2	3,079.7	2,155.7	33.4%	-6.1%	-30.0%	(1)(2)
	Blé dur	1,066.5	949.9	1,976.9	980.9	-10.9%	108.1%	-50.4%	
	Orge	2,077.8	2,328.6	1,834.7	1,512.5	12.1%	-21.2%	-17.6%	
	Canola	520.0	1,743.6	825.6	943.8	235.3%	-52.6%	14.3%	
	Avoine	1,008.8	1,013.6	761.6	313.0	0.5%	-24.9%	-58.9%	
	Seigle	151.2	152.5	74.5	45.5	0.9%	-51.1%	-38.9%	
	Lin	135.4	307.2	197.6	119.4	126.9%	-35.7%	-39.6%	
		7,418.2	9,775.6	8,750.6	6,070.8	31.8%	-10.5%	-30.6%	

NOTES:

Source : Statistique Canada, *Série de rapports sur les grandes cultures*, numéro 6, 12 sept. 2000, 13 sept. 2001 et 10 sept. 2002, tableaux 2 et 3; Commission canadienne des grains, Grain Statistics Weekly - Week 52, 98/99, 99/00, 00/01 & 01/02 crop years

(1) Stocks agricoles. Selon les rapports de Statistique Canada

(2) Stocks des silos primaires, selon les rapports de la Commission canadienne des grains

Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	Q4	YTD	
VANCOUVER	Manitoba	129.9	170.8	103.4	53.9	458.1	279.8	267.9	256.4	333.4	1,137.4	286.6	49.3	187.3	263.4	786.7	-21.0%	-30.8%	(2)
	Saskatchewan	1,651.1	1,815.1	1,777.1	1,897.8	7,141.1	2,081.5	1,983.5	2,006.4	1,544.0	7,615.4	1,650.5	1,382.3	926.3	925.0	4,884.1	-40.1%	-35.9%	(2)
	Alberta	1,646.4	2,145.4	1,897.1	2,239.9	7,928.7	1,812.3	1,724.1	1,499.9	1,661.7	6,698.1	1,781.3	1,670.1	1,051.8	1,193.2	5,696.5	-28.2%	-15.0%	(2)
	Colombie-Britannique	9.9	9.2	7.6	14.1	40.9	17.9	12.6	15.4	8.9	54.8	15.1	16.4	8.4	10.8	50.7	22.3%	-7.5%	(2)
	Ouest canadien	3,437.3	4,140.6	3,785.2	4,205.7	15,568.8	4,191.5	3,988.2	3,778.1	3,547.9	15,505.8	3,733.6	3,118.1	2,173.8	2,392.4	11,418.0	-32.6%	-26.4%	(2)
PRINCE RUPERT	Manitoba	-	17.0	36.7	-	53.7	16.2	33.4	159.4	29.2	238.1	0.5	38.7	68.5	-	107.7	-100.0%	-54.8%	(2)
	Saskatchewan	152.2	775.9	639.7	52.8	1,620.6	55.8	268.6	398.7	76.2	799.2	25.8	260.6	156.9	-	443.2	-100.0%	-44.5%	(2)
	Alberta	252.4	701.5	587.5	67.6	1,609.1	24.9	539.6	563.3	161.8	1,289.6	7.7	285.4	210.3	0.7	504.0	-99.6%	-60.9%	(2)
	Colombie-Britannique	6.9	13.0	16.3	2.8	39.1	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
	Ouest canadien	411.5	1,507.4	1,280.2	123.2	3,322.4	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	438.1	0.7	1,059.0	-99.7%	-54.8%	(2)
CHURCHILL	Manitoba	18.4	-	0.2	24.1	42.7	27.3	-	-	27.4	54.7	44.7	-	-	22.0	66.7	-19.7%	22.0%	(2)
	Saskatchewan	309.3	0.0	4.7	101.0	414.9	550.6	0.3	-	79.0	630.0	283.0	-	-	63.5	346.5	-19.6%	-45.0%	(2)
	Alberta	9.5	-	-	0.8	10.4	1.9	0.1	-	8.9	10.9	40.4	-	-	-	40.4	-100.0%	272.2%	(2)
	Colombie-Britannique	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Ouest canadien	338.1	0.0	4.9	125.9	468.9	579.8	0.4	-	115.3	695.6	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)
THUNDER BAY	Manitoba	700.8	389.4	448.0	648.8	2,186.9	717.6	453.7	371.7	750.8	2,293.8	532.9	418.3	331.5	609.5	1,892.2	-18.8%	-17.5%	(2)
	Saskatchewan	1,226.5	919.8	844.7	1,704.4	4,695.4	1,369.6	1,172.7	544.3	1,710.6	4,797.1	996.4	782.5	598.8	1,354.9	3,732.7	-20.8%	-22.2%	(2)
	Alberta	22.7	32.9	36.9	106.2	198.6	32.4	62.1	73.0	83.4	250.8	33.2	14.7	36.7	124.9	209.6	49.7%	-16.4%	(2)
	Colombie-Britannique	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Ouest canadien	1,950.0	1,342.1	1,329.5	2,459.4	7,081.0	2,119.6	1,688.5	989.0	2,544.8	7,341.7	1,562.6	1,215.5	967.1	2,089.3	5,834.5	-17.9%	-20.5%	(2)
ENSEMBLE DES PORT DE L'OUEST CANADIEN	Manitoba	849.0	577.2	588.3	726.8	2,741.3	1,040.8	755.1	787.4	1,140.7	3,724.1	864.8	506.3	587.3	894.9	2,853.3	-21.5%	-23.4%	(2)
	Saskatchewan	3,339.1	3,510.8	3,266.2	3,755.9	13,872.0	4,057.5	3,425.1	2,949.4	3,409.7	13,841.7	2,955.7	2,425.4	1,682.0	2,343.4	9,406.5	-31.3%	-32.0%	(2)
	Alberta	1,931.1	2,879.8	2,521.5	2,414.5	9,746.9	1,871.5	2,325.9	2,136.2	1,915.9	8,249.5	1,862.7	1,970.3	1,298.8	1,318.8	6,450.5	-31.2%	-21.8%	(2)
	Colombie-Britannique	17.7	22.3	23.9	16.9	80.9	17.9	20.6	22.5	9.3	70.3	15.1	17.9	10.9	10.8	54.8	16.9%	-22.0%	(2)
	Ouest canadien	6,136.9	6,990.2	6,399.8	6,914.1	26,441.0	6,987.8	6,526.6	5,895.5	6,475.6	25,885.5	5,698.3	4,919.9	3,579.0	4,568.0	18,765.1	-29.5%	-27.5%	(2)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fers nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company.

- (1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Ouest canadien ou des États-Unis d'Amérique
(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada.
Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent les mouvements par wagon-trémie couvert, wagon couvert, remorque, conteneur ou autre matériel ferroviaire.

1B - Trafic ferroviaire

1B - 2

Volumen annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - par port de destination et par produit primaire (1)

DESTINATION	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
VANCOUVER																			
	Blé	1,077.4	1,617.5	1,893.9	2,454.8	7,043.6	1,851.2	1,215.5	1,144.2	1,975.2	6,186.2	1,986.1	1,634.7	1,002.1	1,224.5	5,847.4	-38.0%	-5.5%	(2)
	Blé dur	293.5	190.0	175.8	225.1	884.5	121.8	136.1	149.9	113.8	521.7	123.0	98.3	93.7	88.5	403.5	-22.2%	-22.7%	(2)
	Orge	161.2	158.5	383.9	264.1	967.7	249.5	439.8	362.2	218.8	1,270.3	146.1	134.3	94.7	103.6	478.8	-52.6%	-62.3%	(2)
	Canola	1,143.4	1,353.1	577.1	545.6	3,619.2	1,194.8	1,063.6	1,310.5	594.8	4,163.7	718.7	528.1	520.5	451.3	2,218.6	-24.1%	-46.7%	(2)
	Avoine	21.5	10.8	20.5	19.3	72.1	23.3	17.7	9.6	11.7	62.3	10.1	5.7	4.1	3.6	23.5	-68.9%	-62.3%	(2)
	Pois	263.2	313.6	259.9	290.1	1,126.8	334.9	594.4	375.9	288.3	1,593.5	410.0	359.1	152.0	255.6	1,176.6	-11.3%	-26.2%	(2)
	Seigle	1.3	-	0.8	1.0	3.2	0.0	10.6	2.2	2.6	15.5	0.8	0.6	0.6	1.2	3.2	-51.6%	-79.2%	(2)
	Lin	21.1	27.0	19.6	11.8	79.6	13.9	35.5	15.7	17.7	82.7	13.9	59.4	16.6	13.9	103.8	-21.1%	25.5%	(2)
	Autre	454.6	470.2	453.6	393.8	1,772.2	402.1	474.9	407.8	325.1	1,610.0	324.9	298.0	289.7	250.0	1,162.6	-23.1%	-27.8%	(2)
	Ensemble des grains	3,437.3	4,140.6	3,785.2	4,205.7	15,568.8	4,191.5	3,988.2	3,778.1	3,547.9	15,505.8	3,733.6	3,118.1	2,173.8	2,392.4	11,418.0	-32.6%	-26.4%	(2)
PRINCE RUPERT																			
	Blé	374.0	1,456.5	1,267.3	94.1	3,191.9	8.8	837.9	1,038.5	259.0	2,144.2	-	581.7	437.9	0.6	1,020.2	-99.8%	-52.4%	(2)
	Blé dur	-	3.6	-	-	3.6	-	0.4	-	0.4	-	-	-	0.1	0.1	n/a	-75.1%		(2)
	Orge	33.4	46.3	12.8	10.9	103.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a		(2)
	Canola	4.0	-	-	-	4.0	78.1	8.1	74.1	0.7	161.0	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
	Avoine	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a		(2)
	Pois	-	-	-	-	-	-	-	14.6	7.9	22.5	34.0	4.6	0.2	-	38.7	-100.0%	71.9%	(2)
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a		(2)
	Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a		(2)
	Autre	0.2	-	0.2	18.2	18.5	9.9	3.2	1.1	-	14.2	-	-	-	-	n/a	-100.0%		(2)
	Ensemble des grains	411.5	1,507.4	1,280.2	123.2	3,322.4	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	438.1	0.7	1,059.0	-99.7%	-54.8%	(2)
CHURCHILL																			
	Blé	191.1	0.0	1.6	87.6	280.3	413.7	-	-	114.8	528.5	250.7	-	-	85.5	336.3	-25.5%	-36.4%	(2)
	Blé dur	89.9	-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	8.0	52.5	52.5	-	-	-	52.5	n/a	554.2%	(2)
	Orge	-	-	-	-	-	0.2	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
	Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Pois	48.6	-	3.3	23.6	75.4	138.6	0.4	-	0.5	139.6	59.4	-	-	-	59.4	-100.0%	-57.4%	(2)
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Lin	-	-	-	-	-	18.7	-	-	-	18.7	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-88.5%	(2)
	Autre	8.5	-	-	-	8.5	0.5	-	-	-	0.5	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)
	Ensemble des grains	338.1	0.0	4.9	125.9	468.9	579.8	0.4	-	115.3	695.6	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)
THUNDER BAY																			
	Blé	918.6	644.8	554.1	1,003.4	3,120.9	885.9	582.1	404.5	1,081.4	2,953.9	697.6	579.6	458.0	1,010.5	2,745.7	-6.6%	-7.0%	(2)
	Blé dur	390.8	141.5	308.8	968.1	1,809.3	439.1	495.3	204.4	1,074.2	2,213.1	249.8	245.4	264.7	849.4	1,609.2	-20.9%	-27.3%	(2)
	Orge	92.0	148.1	28.1	60.4	328.7	54.8	55.4	45.3	82.6	238.1	63.8	130.6	89.8	35.9	320.2	-56.5%	34.5%	(2)
	Canola	180.3	88.1	85.8	128.9	483.1	153.9	108.6	103.1	91.9	457.5	145.7	57.0	42.8	40.5	286.0	-55.9%	-37.5%	(2)
	Avoine	59.3	46.7	45.6	50.1	201.8	81.1	59.5	45.6	34.7	221.0	86.0	29.2	2.0	0.2	117.3	-99.4%	-46.9%	(2)
	Pois	189.3	89.2	129.5	85.8	493.8	306.7	143.6	84.1	18.6	553.0	86.9	25.3	5.7	1.1	119.0	-94.0%	-78.5%	(2)
	Seigle	-	0.2	0.5	0.1	0.7	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
	Lin	56.3	101.1	128.1	101.6	387.0	98.7	189.4	68.9	118.4	475.4	165.8	118.4	72.9	145.8	503.0	23.1%	5.8%	(2)
	Autre	63.4	82.5	49.0	60.9	255.8	99.2	54.6	33.0	43.0	229.9	67.0	30.0	31.2	5.9	134.0	-86.3%	-41.7%	(2)
	Ensemble des grains	1,950.0	1,342.1	1,329.5	2,459.4	7,081.0	2,119.6	1,688.5	989.0	2,544.8	7,341.7	1,562.6	1,215.5	967.1	2,089.3	5,834.5	-17.9%	-20.5%	(2)
WESTERN CANADA																			
	Blé	2,561.0	3,718.8	3,716.9	3,639.9	13,636.6	3,159.7	2,635.5	2,587.2	3,430.4	11,812.8	2,934.5	2,796.0	1,898.0	2,321.2	9,949.7	-32.3%	-15.8%	(2)
	Blé dur	774.2	335.1	484.6	1,208.0	2,801.9	569.0	631.7	354.4	1,188.1	2,743.2	425.3	343.7	358.4	938.0	2,065.3	-21.0%	-24.7%	(2)
	Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.8	304.5	495.2	407.5	301.3	1,508.5	210.0	264.9	184.5	139.6	798.9	-53.7%	-47.0%	(2)
	Canola	1,327.7	1,441.2	663.0	674.4	4,106.3	1,426.8	1,180.3	1,487.7	687.4	4,782.2	864.4	585.0	563.2	491.9	2,504.6	-28.4%	-47.6%	(2)
	Avoine	80.8	58.5	66.1	69.4	274.9	104.4	77.2	55.2	46.4	283.3	96.0	34.9	6.1	3.9	140.8	-91.7%	-50.3%	(2)
	Pois	501.0	402.7	392.7	399.5	1,695.9	780.3	738.5	474.6	315.2	2,308.6	590.3	389.0	157.8	256.7	1,393.8	-18.6%	-39.6%	(2)
	Seigle	1.3	0.2	1.2	1.1	3.9	0.0	10.7	2.2	2.6	15.6	0.8	0.6	0.6	1.2	3.2	-51.6%	-79.3%	(2)
	Lin	77.4	128.1	147.7	113.4	466.6	131.3	224.9	84.7	136.0	576.8	181.9	177.9	89.5	159.7	608.9	17.4%	5.6%	(2)
	Autre	526.8	552.7	502.7	472.9	2,055.1	511.8	532.7	442.0	368.1	1,854.6	395.1	327.9	320.9	255.9	1,299.9	-30.5%	-29.9%	(2)
	Ensemble des grains	6,136.9	6,990.2	6,399.8	6,914.1	26,441.0	6,987.8	6,526.6	5,895.5	6,475.6	25,885.5	5,698.3	4,919.9	3,579.0	4,568.0	18,765.1	-29.5%	-27.5%	(2)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fers nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company.

- (1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique
(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada.
Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent les mouvements par wagon-trémie couvert, wagon couvert, remorque, conteneur ou autre matériel ferroviaire.

Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES	
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC		
VANCOUVER																					
Manitoba	Blé		32.0	7.3	37.1	7.5	83.9	131.6	112.1	72.3	288.8	604.8	228.4	8.6	126.6	231.4	595.0		-19.9%	-1.6%	(2)
	Blé dur		-	-	-	-	-	0.0	2.5	-	5.3	7.8	-	-	-	-	-		-100.0%	-100.0%	(2)
	Orge		0.4	0.3	2.4	3.9	7.1	1.6	4.9	0.1	1.9	8.5	-	-	0.0	1.4	1.4		-25.1%	-83.1%	(2)
	Canola		74.4	133.3	37.3	18.3	263.3	126.0	110.0	163.4	19.6	419.0	40.7	18.4	44.3	13.0	116.4		-33.9%	-72.2%	(2)
	Avoine		-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.1	1.0	0.8	-	0.1	0.1	1.0		-60.0%	0.3%	(2)
	Pois		3.3	1.8	1.0	2.3	8.3	0.5	1.9	2.3	3.0	7.7	3.2	6.7	2.3	4.4	16.5		45.2%	114.4%	(2)
	Seigle		-	-	-	-	-	-	4.9	0.1	-	5.0	-	-	-	-	-		n/a	-100.0%	(2)
	Lin		0.1	0.3	0.2	0.1	0.7	0.4	0.2	0.1	0.3	1.1	0.5	3.1	0.2	-	3.8		-100.0%	245.4%	(2)
	Autre		19.6	27.9	25.5	21.8	94.8	19.5	30.8	18.1	14.3	82.6	13.0	12.5	13.8	13.1	52.5		-8.3%	-36.4%	(2)
	Ensemble de grains		129.9	170.8	103.4	53.9	458.1	279.8	267.9	256.4	333.4	1,137.4	286.6	49.3	187.3	263.4	786.7		-21.0%	-30.8%	(2)
Saskatchewan	Blé		432.6	660.6	846.4	1,035.1	2,974.6	816.3	493.4	512.4	639.9	2,462.0	767.4	713.9	380.0	342.3	2,203.6		-46.5%	-10.5%	(2)
	Blé dur		133.2	86.2	49.4	34.9	303.7	50.7	88.2	98.9	43.8	281.5	62.2	41.1	25.1	51.9	180.4		18.4%	-35.9%	(2)
	Orge		54.2	60.5	196.0	148.3	458.9	129.9	214.0	238.9	177.7	760.6	112.1	63.8	61.2	35.7	272.7		-79.9%	-64.1%	(2)
	Canola		539.8	549.1	228.4	234.0	1,551.3	610.7	508.0	605.9	266.9	1,991.5	259.4	139.9	165.3	142.6	707.2		-46.6%	-64.5%	(2)
	Avoine		8.0	6.6	8.5	7.3	30.4	14.5	7.5	2.5	1.7	26.2	0.7	0.1	-	0.1	0.9		-91.2%	-96.5%	(2)
	Pois		189.9	174.9	194.3	216.3	775.5	256.2	406.1	298.6	232.2	1,193.1	268.3	229.5	115.8	189.8	803.4		-18.2%	-32.7%	(2)
	Seigle		1.1	-	0.8	-	1.9	-	4.5	1.9	0.1	6.5	-	0.6	0.4	0.1	1.1		96.9%	-82.7%	(2)
	Lin		19.3	21.9	14.9	6.2	62.3	11.0	29.2	14.3	13.5	68.0	11.8	52.2	12.6	8.5	85.1		-37.1%	25.1%	(2)
	Autre		272.9	255.3	238.5	215.8	982.6	192.2	232.6	233.1	168.2	826.0	168.5	141.3	165.9	153.9	629.6		-8.5%	-23.8%	(2)
	Ensemble de grains		1,651.1	1,815.1	1,777.1	1,897.8	7,141.1	2,081.5	1,983.5	2,006.4	1,544.0	7,615.4	1,650.5	1,382.3	926.3	925.0	4,884.1		-40.1%	-35.9%	(2)
Alberta	Blé		606.2	949.4	1,007.3	1,403.7	3,966.5	890.7	609.3	559.5	1,044.5	3,104.1	979.6	904.3	494.2	643.9	3,022.0		-38.4%	-2.6%	(2)
	Blé dur		160.3	103.8	126.5	190.3	580.8	71.1	45.5	51.0	64.8	232.4	60.7	57.2	68.6	36.7	223.1		-43.4%	-4.0%	(2)
	Orge		106.2	96.8	185.2	110.5	498.6	117.9	217.0	121.7	37.2	493.7	34.0	68.6	33.0	66.5	202.1		78.9%	-59.1%	(2)
	Canola		526.3	662.8	307.5	289.2	1,785.8	453.2	439.4	529.3	304.5	1,726.5	416.9	363.4	304.3	294.3	1,378.9		-3.4%	-20.1%	(2)
	Avoine		13.5	4.1	12.0	12.0	41.5	8.8	9.4	7.0	9.9	35.1	8.5	5.6	4.0	3.4	21.5		-65.3%	-38.8%	(2)
	Pois		70.0	136.7	64.6	71.5	342.8	77.7	185.1	74.3	52.6	389.8	136.0	122.8	33.8	59.4	351.9		12.8%	-9.7%	(2)
	Seigle		0.2	-	0.0	1.0	1.3	0.0	0.8	0.2	2.5	3.6	0.8	0.0	0.1	1.1	2.1		-55.4%	-41.3%	(2)
	Lin		1.8	4.8	4.5	5.5	16.6	2.4	6.1	1.3	3.8	13.6	1.6	4.1	3.7	5.4	14.9		42.3%	9.8%	(2)
	Autre		162.1	187.0	189.6	156.2	694.9	190.5	211.6	155.4	141.9	699.4	143.2	144.1	110.0	82.5	479.8		-41.9%	-31.4%	(2)
	Ensemble de grains		1,646.4	2,145.4	1,897.1	2,239.9	7,928.7	1,812.3	1,724.1	1,499.9	1,661.7	6,698.1	1,781.3	1,670.1	1,051.8	1,193.2	5,696.5		-28.2%	-15.0%	(2)
COLOMBIE-BRITAN	Blé		6.6	0.2	3.2	8.6	18.5	12.6	0.6	0.1	2.0	15.4	10.7	7.9	1.3	6.9	26.7		235.9%	73.9%	(2)
	Blé dur		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		n/a	n/a	(2)
	Orge		0.4	0.9	0.4	1.4	3.1	-	3.9	1.5	1.9	7.4	0.1	1.9	0.5	-	2.5		-100.0%	-66.9%	(2)
	Canola		2.9	7.9	4.0	4.1	18.9	4.9	6.2	11.9	3.8	26.7	1.7	6.3	6.6	1.5	16.1		-59.7%	-39.7%	(2)
	Avoine		-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	0.1		n/a	n/a	(2)
	Pois		-	0.2	-	-	0.2	0.4	1.4	0.7	0.4	2.9	2.5	0.2	0.1	2.0	4.7		365.0%	59.9%	(2)
	Seigle		-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	-	-		n/a	-100.0%	(2)
	Lin		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		n/a	n/a	(2)
	Autre		-	-	-	-	-	-	-	1.3	0.7	1.9	0.2	-	-	0.5	0.6		-29.7%	-67.1%	(2)
	Ensemble de grains		9.9	9.2	7.6	14.1	40.9	17.9	12.6	15.4	8.9	54.8	15.1	16.4	8.4	10.8	50.7		22.3%	-7.5%	(2)
OUEST CANADIEN	Blé		1,077.4	1,617.5	1,893.9	2,454.8	7,043.6	1,851.2	1,215.5	1,144.2	1,975.2	6,186.2	1,986.1	1,634.7	1,002.1	1,224.5	5,847.4		-38.0%	-5.5%	(2)
	Blé dur		293.5	190.0	175.8	225.1	884.5	121.8	136.1	149.9	113.8	521.7	123.0	98.3	93.7	88.5	403.5		-22.2%	-22.7%	(2)
	Orge		161.2	158.5	383.9	264.1	967.7	249.5	439.8	362.2	218.8	1,270.3	146.1	134.3	94.7	103.6	478.8		-52.6%	-62.3%	(2)
	Canola		1,143.4	1,353.1	577.1	545.6	3,619.2	1,194.8	1,063.6	1,310.5	594.8	4,163.7	718.7	528.1	520.5	451.3	2,218.6		-24.1%	-46.7%	(2)
	Avoine		21.5	10.8	20.5	19.3	72.1	23.3	17.7	9.6	11.7	62.3	10.1	5.7	4.1	3.6	23.5		-68.9%	-62.3%	(2)
	Pois		263.2	313.6	259.9	290.1	1,126.8	334.9	594.4	375.9	288.3	1,593.5	410.0	359.1	152.0	255.6	1,176.6		-11.3%	-26.2%	(2)
	Seigle		1.3	-	0.8	1.0	3.2	0.0	10.6	2.2	2.6	15.5	0.8	0.6	0.6	1.2	3.2		-51.6%	-79.2%	(2)
	Lin		21.1	27.0	19.6	11.8	79.6	13.9	35.5	15.7	17.7	82.7	13.9	59.4	16.6	13.9	103.8		-21.1%	25.5%	(2)
	Autre		454.6	470.2	453.6	393.8	1,772.2	402.1	474.9	407.8	325.1	1,610.0	324.9	298.0	289.7	250.0	1,162.6		-23.1%	-27.8%	(2)
	Ensemble de grains		3,437.3	4,140.6	3,785.2	4,205.7	15,568.8	4,191.5	3,988.2	3,778.1	3,547.9	15,505.8	3,733.6	3,118.1	2,173.8	2,392.4	11,418.0		-32.6%	-26.4%	(2)

Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
PRINCE RUPERT	Manitoba	Blé	-	17.0	36.7	-	53.7	4.4	32.7	159.3	29.2	225.6	-	38.7	68.5	-	107.2	-100.0%	-52.5%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	11.8	-	0.1	-	11.8	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	0.5	n/a	n/a	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	-	17.0	36.7	-	53.7	16.2	33.4	159.4	29.2	238.1	0.5	38.7	68.5	-	107.7	-100.0%	-54.8%	(2)
Saskatchewan	Saskatchewan	Blé	140.1	760.1	635.1	39.6	1,575.0	4.4	260.4	356.1	68.5	689.5	-	256.8	156.7	-	413.5	-100.0%	-40.0%	(2)
		Blé dur	-	3.6	-	-	3.6	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Orge	8.1	12.2	4.6	1.8	26.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	4.0	-	-	-	4.0	47.4	8.1	29.4	0.7	85.5	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	12.1	7.0	19.1	25.8	3.8	0.2	-	29.8	-100.0%	56.1%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	11.3	11.3	4.0	-	1.0	-	5.0	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	152.2	775.9	639.7	52.8	1,620.6	55.8	268.6	398.7	76.2	799.2	25.8	260.6	156.9	-	443.2	-100.0%	-44.5%	(2)
Alberta	Alberta	Blé	228.0	668.4	579.4	51.7	1,527.6	-	536.7	516.1	160.9	1,213.7	-	284.7	210.3	0.6	495.5	-99.6%	-59.2%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	0.3	-	-	0.3	-	-	0.1	-	0.1	n/a	-66.2%	(2)
		Orge	24.2	33.1	8.0	9.0	74.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	19.0	-	44.6	-	63.7	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	2.5	0.9	3.4	7.7	0.8	-	-	8.4	-100.0%	144.5%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	0.2	-	0.2	6.9	7.2	5.9	2.6	0.1	-	8.6	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	252.4	701.5	587.5	67.6	1,609.1	24.9	539.6	563.3	161.8	1,289.6	7.7	285.4	210.3	0.7	504.0	-99.6%	-60.9%	(2)
COLOMBIE BRITANI	COLOMBIE BRITANI	Blé	5.9	11.0	16.1	2.8	35.7	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	1.1	1.0	0.2	0.1	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	6.9	13.0	16.3	2.8	39.1	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
OUEST CANADIEN	OUEST CANADIEN	Blé	374.0	1,456.5	1,267.3	94.1	3,191.9	8.8	837.9	1,038.5	259.0	2,144.2	-	581.7	437.9	0.6	1,020.2	-99.8%	-52.4%	(2)
		Blé dur	-	3.6	-	-	3.6	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	0.1	0.1	n/a	-75.1%	(2)
		Orge	33.4	46.3	12.8	10.9	103.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	4.0	-	-	-	4.0	78.1	8.1	74.1	0.7	161.0	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
		Avoine	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	14.6	7.9	22.5	34.0	4.6	0.2	-	38.7	-100.0%	71.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	0.2	-	0.2	18.2	18.5	9.9	3.2	1.1	-	14.2	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	411.5	1,507.4	1,280.2	123.2	3,322.4	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	438.1	0.7	1,059.0	-99.7%	-54.8%	(2)

Volumes annuels de grains dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
CHURCHILL	Manitoba	Blé	16.4	-	0.2	22.4	39.0	18.2	-	-	27.4	45.6	35.9	-	-	22.0	57.9	-19.7%	27.1%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	2.0	-	-	1.7	3.7	8.2	-	-	-	8.2	8.8	-	-	-	8.8	n/a	7.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	18.4	-	0.2	24.1	42.7	27.3	-	-	27.4	54.7	44.7	-	-	22.0	66.7	-19.7%	22.0%	(2)
Saskatchewan	Saskatchewan	Blé	166.0	0.0	1.4	65.2	232.6	395.6	-	-	78.5	474.1	196.8	-	-	63.5	260.3	-19.1%	-45.1%	(2)
		Blé dur	89.9	-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	-	8.0	30.1	-	-	-	30.1	n/a	275.0%	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	44.9	-	3.3	21.1	69.3	128.6	0.3	-	0.5	129.4	50.6	-	-	-	50.6	-100.0%	-60.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	17.8	-	-	-	17.8	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-87.9%	(2)
		Autre	8.5	-	-	-	8.5	0.5	-	-	-	0.5	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)
		Ensemble des grains	309.3	0.0	4.7	101.0	414.9	550.6	0.3	-	79.0	630.0	283.0	-	-	63.5	346.5	-19.6%	-45.0%	(2)
Alberta	Alberta	Blé	7.9	-	-	-	7.9	-	-	-	8.9	8.9	18.0	-	-	-	18.0	-100.0%	103.3%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22.4	-	-	-	22.4	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	1.7	-	-	0.8	2.5	1.9	0.1	-	-	2.0	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	9.5	-	-	0.8	10.4	1.9	0.1	-	8.9	10.9	40.4	-	-	-	40.4	-100.0%	272.2%	(2)
Colombie-Britannique	Colombie-Britannique	Blé	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Ouest canadien	Ouest canadien	Blé	191.1	0.0	1.6	87.6	280.3	413.7	-	-	114.8	528.5	250.7	-	-	85.5	336.3	-25.5%	-36.4%	(2)
		Blé dur	89.9	-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	-	8.0	52.5	-	-	-	52.5	n/a	554.2%	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	0.2	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	48.6	-	3.3	23.6	75.4	138.6	0.4	-	0.5	139.6	59.4	-	-	-	59.4	-100.0%	-57.4%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	18.7	-	-	-	18.7	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-88.5%	(2)
		Autre	8.5	-	-	-	8.5	0.5	-	-	-	0.5	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)
		Ensemble des grains	338.1	0.0	4.9	125.9	468.9	579.8	0.4	-	115.3	695.6	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)

Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	produit	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES	
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC		
THUNDER BAY	Manitoba	Blé	459.7	239.9	295.4	465.5	1,460.4	451.0	222.9	231.2	578.0	1,483.1	259.0	307.3	255.0	527.3	1,348.6	-8.8%	-9.1%	(2)	
		Blé dur	23.7	2.2	7.6	14.6	48.0	5.5	15.8	0.1	41.7	63.1	17.0	4.7	11.6	14.0	47.2	-66.6%	-25.1%	(2)	
		Orge	2.7	10.3	2.7	2.6	18.3	1.7	3.1	2.8	4.6	12.2	1.5	3.5	1.0	0.6	6.6	-87.3%	-46.0%	(2)	
		Canola	169.7	84.3	85.8	121.4	461.2	151.3	96.8	103.1	82.0	433.2	130.9	44.6	41.4	33.7	250.6	-58.9%	-42.1%	(2)	
		Avoine	4.0	4.4	2.6	2.0	13.1	13.4	3.7	1.1	3.2	21.4	27.2	2.6	-	0.1	29.9	-97.6%	39.3%	(2)	
		Pois	15.0	13.2	13.4	7.4	49.0	46.3	19.7	9.8	1.8	77.6	32.9	9.4	-	-	42.3	-100.0%	-45.5%	(2)	
		Seigle	-	-	0.3	0.1	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Lin	19.9	29.1	27.9	18.6	95.5	33.3	75.6	22.0	32.4	163.3	55.1	44.2	21.8	33.5	154.6	3.6%	-5.3%	(2)	
		Autre	6.1	6.0	12.3	16.5	41.0	15.1	16.1	1.6	7.1	39.9	9.3	2.0	0.7	0.4	12.4	-94.6%	-68.9%	(2)	
		Ensemble des grains	700.8	389.4	448.0	648.8	2,186.9	717.6	453.7	371.7	750.8	2,293.8	532.9	418.3	331.5	609.5	1,892.2	-18.8%	-17.5%	(2)	
		Saskatchewan	Blé	458.9	400.9	251.4	530.1	1,641.3	430.2	355.6	173.3	501.7	1,460.8	430.7	271.3	198.0	466.2	1,366.2	-7.1%	-6.5%	(2)
			Blé dur	367.1	139.1	276.5	857.4	1,640.1	413.9	426.2	134.9	954.7	1,929.8	209.8	230.9	221.3	728.4	1,390.4	-23.7%	-28.0%	(2)
Orge	89.4		137.3	25.2	57.8	309.6	50.8	52.3	42.6	77.9	223.5	62.3	125.3	88.8	35.3	311.8	-54.6%	39.5%	(2)		
Canola	9.8		3.8	0.1	7.4	21.1	2.5	11.8	-	10.0	24.3	14.9	12.3	1.3	6.8	35.4	-31.4%	45.8%	(2)		
Avoine	53.8		42.3	42.1	47.9	186.1	67.7	55.8	43.4	31.5	198.5	58.8	26.6	2.0	0.1	87.5	-99.6%	-55.9%	(2)		
Pois	169.3		74.9	115.1	77.3	436.7	255.9	123.9	73.9	16.8	470.5	53.9	15.9	5.7	1.1	76.7	-93.4%	-83.7%	(2)		
Seigle	-		0.2	0.2	-	0.4	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
Lin	36.3		71.6	100.2	82.8	291.0	65.4	113.8	46.9	85.7	311.8	110.7	73.0	51.1	111.6	346.4	30.2%	11.1%	(2)		
Autre	41.9		49.7	33.9	43.6	169.1	83.1	33.2	29.3	32.3	177.9	55.4	27.1	30.5	5.4	118.4	-83.3%	-33.4%	(2)		
Ensemble des grains	1,226.5		919.8	844.7	1,704.4	4,695.4	1,369.6	1,172.7	544.3	1,710.6	4,797.1	996.4	782.5	598.8	1,354.9	3,732.7	-20.8%	-22.2%	(2)		
Alberta	Blé		-	4.0	7.3	7.8	19.2	4.7	3.5	-	1.7	9.9	7.9	1.1	4.9	17.1	30.9	907.4%	211.3%	(2)	
	Blé dur		-	0.3	24.7	96.2	121.2	19.8	53.3	69.4	77.8	220.2	23.0	9.7	31.8	107.1	171.6	37.7%	-22.0%	(2)	
	Orge	-	0.4	0.3	-	0.7	2.3	-	-	0.1	2.4	-	1.8	-	1.8	-	-100.0%	-24.6%	(2)		
	Canola	0.8	-	-	-	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Avoine	1.5	-	0.9	0.2	2.6	-	-	1.1	-	1.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Pois	5.0	1.1	1.0	1.1	8.1	4.5	-	0.4	-	4.9	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Lin	0.1	0.3	-	0.1	0.5	-	-	-	0.3	0.3	0.1	1.3	-	0.7	2.0	113.2%	534.2%	(2)		
	Autre	15.4	26.8	2.7	0.7	45.6	1.1	5.3	2.1	3.6	12.0	2.2	0.9	-	0.1	3.2	-97.6%	-73.4%	(2)		
	Ensemble des grains	22.7	32.9	36.9	106.2	198.6	32.4	62.1	73.0	83.4	250.8	33.2	14.7	36.7	124.9	209.6	49.7%	-16.4%	(2)		
	Colombie-Britannique	Blé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Orge		-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Canola		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Avoine		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Pois		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Seigle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Lin		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Autre		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Ensemble des grains		-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Ouest canadien		Blé	918.6	644.8	554.1	1,003.4	3,120.9	885.9	582.1	404.5	1,081.4	2,953.9	697.6	579.6	458.0	1,010.5	2,745.7	-6.6%	-7.0%	(2)	
		Blé dur	390.8	141.5	308.8	968.1	1,809.3	439.1	495.3	204.4	1,074.2	2,213.1	249.8	245.4	264.7	849.4	1,609.2	-20.9%	-27.3%	(2)	
	Orge	92.0	148.1	28.1	60.4	328.7	54.8	55.4	45.3	82.6	238.1	63.8	130.6	89.8	35.9	320.2	-56.5%	34.5%	(2)		
	Canola	180.3	88.1	85.8	128.9	483.1	153.9	108.6	103.1	91.9	457.5	145.7	57.0	42.8	40.5	286.0	-55.9%	-37.5%	(2)		
	Avoine	59.3	46.7	45.6	50.1	201.8	81.1	59.5	45.6	34.7	221.0	86.0	29.2	2.0	0.2	117.3	-99.4%	-46.9%	(2)		
	Pois	189.3	89.2	129.5	85.8	493.8	306.7	143.6	84.1	18.6	553.0	86.9	25.3	5.7	1.1	119.0	-94.0%	-78.5%	(2)		
	Seigle	-	0.2	0.5	0.1	0.7	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Lin	56.3	101.1	128.1	101.6	387.0	98.7	189.4	68.9	118.4	475.4	165.8	118.4	72.9	145.8	503.0	23.1%	5.8%	(2)		
	Autre	63.4	82.5	49.0	60.9	255.8	99.2	54.6	33.0	43.0	229.9	67.0	30.0	31.2	5.9	134.0	-86.3%	-41.7%	(2)		
	Ensemble des grains	1,950.0	1,342.1	1,329.5	2,459.4	7,081.0	2,119.6	1,688.5	989.0	2,544.8	7,341.7	1,562.6	1,215.5	967.1	2,089.3	5,834.5	-17.9%	-20.5%	(2)		

Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
OUEST CANADIEN																				
	Manitoba	Blé	508.0	264.2	369.4	495.4	1,637.0	605.2	367.8	462.8	923.3	2,359.1	523.3	354.7	450.1	780.7	2,108.7	-15.4%	-10.6%	(2)
		Blé dur	23.7	2.2	7.6	14.6	48.0	5.5	18.2	0.1	47.0	70.8	17.0	4.7	11.6	14.0	47.2	-70.3%	-33.3%	(2)
		Orge	3.1	10.6	5.1	6.5	25.4	3.5	8.0	2.8	6.5	20.8	1.5	3.5	1.0	2.0	8.0	-69.1%	-61.5%	(2)
		Canola	244.1	217.6	123.0	139.7	724.4	289.1	206.8	266.6	101.6	864.0	171.5	63.1	85.8	46.7	367.0	-54.0%	-57.5%	(2)
		Avoine	4.0	4.4	2.6	2.1	13.1	13.4	4.5	1.1	3.4	22.4	28.0	2.6	0.1	0.1	30.8	-96.1%	-37.7%	(2)
		Pois	20.3	15.0	14.4	11.4	61.0	55.0	21.6	12.1	4.9	93.5	45.4	16.1	2.3	4.4	68.2	-8.9%	-27.1%	(2)
		Seigle	-	-	0.3	0.1	0.4	-	4.9	0.1	5.0	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Lin	20.0	29.4	28.1	18.8	96.2	34.6	75.9	22.2	32.7	165.3	55.6	47.2	22.0	33.5	158.4	2.5%	-4.2%	(2)
		Autre	25.8	33.9	37.8	38.4	135.8	34.6	47.5	19.7	21.4	123.2	22.3	14.5	14.6	13.5	64.9	-36.9%	-47.3%	(2)
		Ensemble des grains	849.0	577.2	588.3	726.8	2,741.3	1,040.8	755.1	787.4	1,140.7	3,724.1	864.8	506.3	587.3	894.9	2,853.3	-21.5%	-23.4%	(2)
	Saskatchewan	Blé	1,197.6	1,821.6	1,734.3	1,669.9	6,423.4	1,646.4	1,109.5	1,041.8	1,288.7	5,086.3	1,395.0	1,241.9	734.7	872.0	4,243.6	-32.3%	-16.6%	(2)
		Blé dur	590.2	228.9	325.9	906.9	2,051.9	472.6	514.5	233.8	998.5	2,219.5	302.1	272.1	246.5	780.2	1,600.8	-21.9%	-27.9%	(2)
		Orge	151.7	210.0	225.8	207.9	795.3	180.8	266.3	281.4	255.6	984.2	174.4	189.2	150.0	71.0	584.5	-72.2%	-40.6%	(2)
		Canola	553.6	552.9	228.5	241.4	1,576.4	660.6	527.9	635.3	277.6	2,101.3	274.3	152.3	166.6	149.4	742.6	-46.2%	-64.7%	(2)
		Avoine	61.9	48.8	50.6	55.2	216.5	82.2	63.3	45.9	33.1	224.7	59.5	26.6	2.0	0.3	88.4	-99.1%	-60.6%	(2)
		Pois	404.1	249.9	312.7	314.8	1,281.4	640.8	530.3	384.6	256.4	1,812.1	398.7	249.2	121.7	190.9	960.5	-25.5%	-47.0%	(2)
		Seigle	1.1	0.2	0.9	-	2.3	-	4.6	1.9	0.1	6.6	-	0.6	0.4	0.1	1.1	96.9%	-82.9%	(2)
		Lin	55.6	93.6	115.1	89.0	353.3	94.3	142.9	61.2	99.2	397.6	124.6	125.2	63.7	120.1	433.6	21.0%	9.1%	(2)
		Autre	323.4	305.1	272.4	270.7	1,171.5	279.8	265.7	263.4	200.5	1,009.5	227.2	168.4	196.4	159.3	751.3	-20.5%	-25.6%	(2)
		Ensemble des grains	3,339.1	3,510.8	3,266.2	3,755.9	13,872.0	4,057.5	3,425.1	2,949.4	3,409.7	13,841.7	2,955.7	2,425.4	1,682.0	2,343.4	9,406.5	-31.3%	-32.0%	(2)
	Alberta	Blé	842.1	1,621.8	1,593.9	1,463.3	5,521.1	895.4	1,149.5	1,075.6	1,216.0	4,336.6	1,005.5	1,190.0	709.4	661.6	3,566.5	-45.6%	-17.8%	(2)
		Blé dur	160.3	104.1	151.2	286.5	702.0	90.9	99.0	120.4	142.5	452.8	106.2	66.9	100.4	143.8	417.3	0.9%	-7.9%	(2)
		Orge	130.4	130.3	193.4	119.5	573.6	120.2	217.0	121.7	37.3	496.1	34.0	70.4	33.0	66.5	203.9	78.6%	-58.9%	(2)
		Canola	527.1	662.8	307.5	289.2	1,786.6	472.2	439.4	574.0	304.5	1,790.1	416.9	363.4	304.3	294.3	1,378.9	-3.4%	-23.0%	(2)
		Avoine	14.9	4.1	12.9	12.2	44.1	8.8	9.4	8.1	9.9	36.2	8.5	5.6	4.0	3.4	21.5	-65.3%	-40.6%	(2)
		Pois	76.7	137.7	65.6	73.4	353.4	84.2	185.2	77.2	53.5	400.1	143.7	123.6	33.8	59.4	360.4	10.9%	-9.9%	(2)
		Seigle	0.2	-	0.0	1.0	1.3	0.0	0.8	0.2	2.5	3.6	0.8	0.0	0.1	1.1	2.1	-55.4%	-41.3%	(2)
		Lin	1.8	5.2	4.5	5.6	17.1	2.4	6.1	1.3	4.1	13.9	1.7	5.4	3.7	6.1	16.9	47.8%	21.9%	(2)
		Autre	177.7	213.7	192.5	163.8	747.7	197.4	219.4	157.6	145.5	720.0	145.4	145.0	110.0	82.6	483.0	-43.3%	-32.9%	(2)
		Ensemble des grains	1,931.1	2,879.8	2,521.5	2,414.5	9,746.9	1,871.5	2,325.9	2,136.2	1,915.9	8,249.5	1,862.7	1,970.3	1,298.8	1,318.8	6,450.5	-31.2%	-21.8%	(2)
	Colombie-Britannique	Blé	13.3	11.1	19.3	11.3	55.1	12.6	8.7	7.1	2.5	30.8	10.7	9.5	3.8	6.9	30.8	179.3%	0.0%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	1.5	2.0	0.5	1.5	5.5	-	3.9	1.5	1.9	7.4	0.1	1.9	0.5	-	2.5	-100.0%	-66.9%	(2)
		Canola	2.9	7.9	4.0	4.1	18.9	4.9	6.2	11.9	3.8	26.7	1.7	6.3	6.6	1.5	16.1	-59.7%	-39.7%	(2)
		Avoine	-	1.2	-	-	1.2	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	0.1	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	0.2	-	-	0.2	0.4	1.4	0.7	0.4	2.9	2.5	0.2	0.1	2.0	4.7	365.0%	59.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	0.4	-	0.4	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autre	-	-	-	-	-	-	-	1.3	0.7	1.9	0.2	-	-	0.5	0.6	-29.7%	-67.1%	(2)
		Ensemble des grains	17.7	22.3	23.9	16.9	80.9	17.9	20.6	22.5	9.3	70.3	15.1	17.9	10.9	10.8	54.8	16.9%	-22.0%	(2)
	Ouest canadien	Blé	2,561.0	3,718.8	3,716.9	3,639.9	13,636.6	3,159.7	2,635.5	2,587.2	3,430.4	11,812.8	2,934.5	2,796.0	1,898.0	2,321.2	9,949.7	-32.3%	-15.8%	(2)
		Blé dur	774.2	335.1	484.6	1,208.0	2,801.9	569.0	631.7	354.4	1,188.1	2,743.2	425.3	343.7	358.4	938.0	2,065.3	-21.0%	-24.7%	(2)
		Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.8	304.5	495.2	407.5	301.3	1,508.5	210.0	264.9	184.5	139.6	798.9	-53.7%	-47.0%	(2)
		Canola	1,327.7	1,441.2	663.0	674.4	4,106.3	1,426.8	1,180.3	1,487.7	687.4	4,782.2	864.4	585.0	563.2	491.9	2,504.6	-28.4%	-47.6%	(2)
		Avoine	80.8	58.5	66.1	69.4	274.9	104.4	77.2	55.2	46.4	283.3	96.0	34.9	6.1	3.9	140.8	-91.7%	-50.3%	(2)
		Pois	501.0	402.7	392.7	399.5	1,695.9	780.3	738.5	474.6	315.2	2,308.6	590.3	389.0	157.8	256.7	1,393.8	-18.6%	-39.6%	(2)
		Seigle	1.3	0.2	1.2	1.1	3.9	0.0	10.7	2.2	2.6	15.6	0.8	0.6	0.6	1.2	3.2	-51.6%	-79.3%	(2)
		Lin	77.4	128.1	147.7	113.4	466.6	131.3	224.9	84.7	136.0	576.8	181.9	177.9	89.5	159.7	608.9	17.4%	5.6%	(2)
		Autre	526.8	552.7	502.7	472.9	2,055.1	511.8	532.7	442.0	368.1	1,854.6	395.1	327.9	320.9	255.9	1,299.9	-30.5%	-29.9%	(2)
		Ensemble des grains	6,136.9	6,990.2	6,399.8	6,914.1	26,441.0	6,987.8	6,526.6	5,895.5	6,475.6	25,885.5	5,698.3	4,919.9	3,579.0	4,568.0	18,765.1	-29.5%	-27.5%	(2)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fers nationaux canadien, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company.

(1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique

(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada.

1C - Infrastructures des silos de collecte

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien - par province

PROVINCE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
ONTARIO															
Points de livraison	Postes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Silos primaires	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Silos de transformation	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
MANITOBA															
Points de livraison	Postes	152	152	150	150	147	145	143	140	138	124	115	113	87	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	98.7	98.7	96.7	95.4	94.1	92.1	90.8	81.6	75.7	74.3	57.2	
Silos primaires	Installations	208	208	206	210	206	196	192	189	186	165	151	148	113	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.0	101.0	99.0	94.2	92.3	90.9	89.4	79.3	72.6	71.2	54.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,168.5	1,176.3	1,249.5	1,277.8	1,251.0	1,251.0	1,350.7	1,350.2	1,341.2	1,240.1	1,206.7	1,205.0	1,054.2	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.7	106.9	109.4	107.1	115.6	115.6	114.8	106.1	103.3	103.1	90.2	
Silos de transformation	Installations	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	98.0	98.0	98.2	97.4	97.4	97.4	97.4	97.4	97.4	97.4	96.9	96.9	96.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.2	99.3	99.3	99.3	99.3	99.3	99.3	99.3	98.8	98.8	98.8	
Ensemble des silos	Installations	216	216	214	218	214	204	200	197	194	173	159	156	121	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.1	100.9	99.1	94.4	92.6	91.2	89.8	80.1	73.6	72.2	56.0	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,266.5	1,274.5	1,346.9	1,375.1	1,348.4	1,348.4	1,448.1	1,447.5	1,438.6	1,337.5	1,303.6	1,301.9	1,151.1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.6	106.3	108.6	106.5	114.3	114.3	113.6	105.6	102.9	102.8	90.9	
SASKATCHEWAN															
Points de livraison	Postes	353	353	355	345	310	302	299	282	270	212	196	193	165	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.6	97.7	87.8	85.6	84.7	79.9	76.5	60.1	55.5	54.7	46.7	
Silos primaires	Installations	519	519	524	511	455	437	435	409	389	302	277	273	236	(1)
	Indice	100.0	100.0	101.0	98.5	87.7	84.2	83.8	78.8	75.0	58.2	53.4	52.6	45.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	3,501.2	3,501.2	3,704.6	3,734.9	3,569.9	3,512.6	3,549.8	3,413.2	3,340.0	3,032.7	2,992.1	2,965.9	2,898.8	(1)
	Indice	100.0	100.0	105.8	106.7	102.0	100.3	101.4	97.5	95.4	86.6	85.5	84.7	82.8	
Silos de transformation	Installations	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	193.6	193.6	193.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	195.6	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	
Ensemble des silos	Installations	527	527	532	520	464	446	444	418	398	311	286	282	245	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.9	98.7	88.0	84.6	84.3	79.3	75.5	59.0	54.3	53.5	46.5	(1)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	3,694.8	3,694.8	3,898.2	3,930.5	3,765.5	3,708.2	3,745.4	3,608.7	3,535.6	3,228.3	3,187.7	3,161.5	3,094.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	105.5	106.4	101.9	100.4	101.4	97.7	95.7	87.4	86.3	85.6	83.7	

1C - Infrastructures des silos de collecte

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien - par province

PROVINCE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
ALBERTA															
Points de livraison	Postes	175	175	171	170	162	157	145	132	128	115	107	99	89	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	97.7	97.1	92.6	89.7	82.9	75.4	73.1	65.7	61.1	56.6	50.9	
Silos primaires	Installations	242	242	237	235	221	208	194	178	171	153	143	132	115	(1)
	Indice	100.0	100.0	97.9	97.1	91.3	86.0	80.2	73.6	70.7	63.2	59.1	54.5	47.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,685.3	1,685.3	1,908.4	1,891.2	1,926.4	1,868.3	1,878.6	1,825.1	1,788.0	1,700.6	1,649.3	1,581.6	1,483.6	
	Indice	100.0	100.0	113.2	112.2	114.3	110.9	111.5	108.3	106.1	100.9	97.9	93.8	88.0	
Silos de transformation	Installations	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	250.6	250.6	255.6	255.6	255.6	255.6	255.6	255.6	253.6	253.6	253.6	253.6	253.6	
	Indice	100.0	100.0	102.0	102.0	102.0	102.0	102.0	101.2	101.2	101.2	101.2	101.2	101.2	
Ensemble des silos	Installations	252	252	247	245	231	218	204	188	181	163	153	142	125	(1)
	Indice	100.0	100.0	98.0	97.2	91.7	86.5	81.0	74.6	71.8	64.7	60.7	56.3	49.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,935.9	1,935.9	2,164.1	2,146.8	2,182.0	2,124.0	2,134.2	2,080.7	2,041.6	1,954.2	1,902.9	1,835.2	1,737.2	
	Indice	100.0	100.0	111.8	110.9	112.7	109.7	110.2	107.5	105.5	100.9	98.3	94.8	89.7	
COLOMBIE-BRITANNIQUE															
Points de livraison	Postes	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Silos primaires	Installations	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	7	(1)
	Indice	100.0	100.0	85.7	85.7	85.7	85.7	85.7	85.7	85.7	85.7	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	46.0	46.0	37.8	37.8	37.8	37.8	37.8	37.8	37.8	37.8	59.2	59.2	59.2	
	Indice	100.0	100.0	82.2	82.2	82.2	82.2	82.2	82.2	82.2	82.2	128.6	128.6	128.6	
Silos de transformation	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	8	8	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	(1)
	Indice	100.0	100.0	87.5	87.5	87.5	87.5	87.5	87.5	87.5	87.5	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	48.5	48.5	40.3	40.3	40.3	40.3	40.3	40.3	40.3	40.3	61.7	61.7	61.7	
	Indice	100.0	100.0	83.1	83.1	83.1	83.1	83.1	83.1	83.1	83.1	127.1	127.1	127.1	
OUEST CANADIEN															
Points de livraison	Postes	684	684	680	669	623	608	591	558	540	455	422	409	345	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	99.4	97.8	91.1	88.9	86.4	81.6	78.9	66.5	61.7	59.8	50.4	
Silos primaires	Installations	976	976	973	962	888	847	827	782	752	626	578	560	471	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.6	91.0	86.8	84.7	80.1	77.0	64.1	59.2	57.4	48.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,400.9	6,400.9	6,827.1	6,913.4	6,811.9	6,669.9	6,817.0	6,626.2	6,507.1	6,011.2	5,907.3	5,811.7	5,495.8	
	Indice	100.0	100.0	106.7	108.0	106.4	104.2	106.5	103.5	101.7	93.9	92.3	90.8	85.9	
Silos de transformation	Installations	28	28	28	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	625.7	625.7	630.8	632.0	632.0	632.0	632.0	632.0	630.0	630.0	629.5	629.5	629.5	
	Indice	100.0	100.0	100.8	101.0	101.0	101.0	101.0	100.7	100.7	100.7	100.6	100.6	100.6	
Ensemble des silos	Installations	1,004	1,004	1,001	991	917	876	856	811	781	655	607	589	500	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.7	91.3	87.3	85.3	80.8	77.8	65.2	60.5	58.7	49.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	7,026.6	7,026.6	7,457.9	7,545.4	7,443.9	7,301.8	7,448.9	7,258.2	7,137.0	6,641.2	6,536.8	6,441.2	6,125.2	
	Indice	100.0	100.0	106.1	107.4	105.9	103.9	106.0	103.3	101.6	94.5	93.0	91.7	87.2	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains

- La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée. Les points de livraison désignent le nombre d'emplacements géographiques où se trouvent des installations de silos primaires et de transformation. Un point de livraison peut comprendre plus d'un silo.
- Les chemins de fer sont classés selon l'importance relative de leur activités commerciales. Les chemins de fer de classe 1 sont les plus importants transporteurs; Canadien National et Canadien Pacifique Ltée en font partie. Les chemins de fer de classes 2 et 3 ont une base commerciale plus restreinte et leurs activités sont de nature régionale ou d'intérêt local. Parmi les transporteurs de classes 2 et 3, on compte British Columbia Railway, et les services de chemins de fer secondaires de RailAmerica et de OmniTRAX.
- Certaines installations de silos primaires et de transformation sont sans desserte ferroviaire et n'offrent donc pas un accès physique direct aux services d'un chemin de fer d'intérêt local. Il peut s'agir soit d'une décision délibérée au moment de la construction, soit de l'abandon du chemin de fer d'intérêt local qui desservait les installations auparavant.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de chemin de fer

CLASSE DE CHEMIN DE FER		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
CHEMINS DE FER DE CLASSE 1		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Silos primaires	Installations	873	859	855	842	772	716	701	666	643	533	494	480	409	(1)(2)
	Indice	100.0	98.4	97.9	96.4	88.4	82.0	80.3	76.3	73.7	61.1	56.6	55.0	46.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	5,843.9	5,793.6	6,218.5	6,292.2	6,205.0	5,983.5	6,155.9	6,022.9	5,924.7	5,501.7	5,405.5	5,331.5	5,091.7	(1)(2)
	Indice	100.0	99.1	106.4	107.7	106.2	102.4	105.3	103.1	101.4	94.1	92.5	91.2	87.1	
Silos de transformation	Installations	24	24	24	25	25	25	24	24	24	24	24	24	24	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	104.2	104.2	104.2	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	612.0	612.0	617.1	618.3	498.3	618.3	615.3	615.3	613.3	613.3	612.8	612.8	612.8	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.8	101.0	101.0	101.0	100.5	100.5	100.2	100.2	100.1	100.1	100.1	
Ensemble des silos	Installations	897	883	879	867	797	741	725	690	667	557	518	504	433	(1)(2)
	Indice	100.0	98.4	98.0	96.7	88.9	82.6	80.8	76.9	74.4	62.1	57.7	56.2	48.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,455.8	6,405.5	6,835.6	6,910.5	6,823.2	6,601.8	6,771.2	6,638.2	6,538.0	6,115.0	6,018.3	5,944.3	5,704.5	(1)(2)
	Indice	100.0	99.2	105.9	107.0	105.7	102.3	104.9	102.8	101.3	94.7	93.2	92.1	88.4	
CHEMINS DE FER DE CLASSES 2 ET 3															
Silos primaires	Installations	81	95	93	91	86	101	91	84	81	72	67	63	50	(1)(2)
	Indice	100.0	117.3	114.8	112.3	106.2	124.7	112.3	103.7	100.0	88.9	82.7	77.8	61.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	471.6	521.9	520.6	518.0	494.2	574.5	518.9	474.2	467.8	427.4	429.2	407.7	350.8	(1)(2)
	Indice	100.0	110.7	110.4	109.8	104.8	121.8	110.0	100.6	99.2	90.6	91.0	86.5	74.4	
Silos de transformation	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	82	96	94	92	87	102	92	85	82	73	68	64	51	(1)(2)
	Indice	100.0	117.1	114.6	112.2	106.1	124.4	112.2	103.7	100.0	89.0	82.9	78.0	62.2	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	477.1	527.4	526.1	523.5	499.7	580.0	524.4	479.7	473.3	432.9	434.7	413.2	356.3	(1)(2)
	Indice	100.0	110.5	110.3	109.7	104.7	121.6	109.9	100.5	99.2	90.7	91.1	86.6	74.7	
CHEMINS DE FER SANS DESSERTE FERROVIAIRE															
Silos primaires	Installations	22	22	25	29	30	30	35	32	28	21	17	17	12	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	113.6	131.8	136.4	136.4	159.1	145.5	127.3	95.5	77.3	77.3	54.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	85.5	85.5	88.1	103.2	112.7	111.9	142.2	129.2	114.6	82.1	72.5	72.5	53.3	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	103.0	120.7	131.9	130.9	166.4	151.1	134.0	96.0	84.9	84.9	62.4	
Silos de transformation	Installations	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	8.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	136.7	136.7	136.7	136.7	136.7	136.7	136.7	
Ensemble des silos	Installations	25	25	28	32	33	33	39	36	32	25	21	21	16	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	112.0	128.0	132.0	132.0	156.0	144.0	128.0	100.0	84.0	84.0	64.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	93.7	93.7	96.2	111.4	120.9	120.1	153.4	140.3	125.8	93.3	83.7	83.7	64.5	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	102.7	118.9	129.1	128.2	163.8	149.8	134.3	99.6	89.4	89.4	68.9	
QUEST CANADIEN															
Silos primaires	Installations	976	976	973	962	888	847	827	782	752	626	578	560	471	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.6	91.0	86.8	84.7	80.1	77.0	64.1	59.2	57.4	48.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,400.9	6,400.9	6,827.1	6,913.4	6,811.9	6,669.9	6,817.0	6,626.2	6,507.1	6,011.2	5,907.3	5,811.7	5,495.8	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	106.7	108.0	106.4	104.2	106.5	103.5	101.7	93.9	92.3	90.8	85.9	
Silos de transformation	Installations	28	28	28	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	625.7	625.7	630.8	632.0	632.0	632.0	632.0	632.0	630.0	630.0	629.5	629.5	629.5	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.8	101.0	101.0	101.0	101.0	101.0	100.7	100.7	100.6	100.6	100.6	
Ensemble des silos	Installations	1,004	1,004	1,001	991	917	876	856	811	781	655	607	589	500	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.7	91.3	87.3	85.3	80.8	77.8	65.2	60.5	58.7	49.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	7,026.6	7,026.6	7,457.9	7,545.4	7,443.9	7,301.8	7,448.9	7,258.2	7,137.0	6,641.2	6,536.8	6,441.2	6,125.2	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	106.1	107.4	105.9	103.9	106.0	103.3	101.6	94.5	93.0	91.7	87.2	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
Les points de livraison désignent le nombre d'emplacements géographiques où se trouvent des installations de silos primaires et de transformation. Un point de livraison peut comprendre plus d'un silo.
- (2) Les chemins de fer sont classés selon l'importance relative de leur activités commerciales. Les chemins de fer de classe 1 sont les plus importants transporteurs; Canadien National et Canadien Pacifique Ltée en font partie. Les chemins de fer de classes 2 et 3 ont une base commerciale plus restreinte et leurs activités sont de nature régionale ou d'intérêt local. Parmi les transporteurs de classes 2 et 3, on compte British Columbia Railway, et les services de chemins de fer secondaires de RailAmerica et de
- (3) Certaines installations de silos primaires et de transportation sont sans desserte ferroviaire et n'offrent donc pas un accès physique direct aux services d'un chemin de fer d'intérêt local.
Il peut s'agir soit d'une décision délibérée au moment de la construction, soit de l'abandon du chemin de fer d'intérêt local qui desservait les installations auparavant.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par société céréalière principale

SOCIÉTÉ CÉRÉALIÈRE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
AGPRO GRAIN		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Silos primaires	Installations	11	11	10	11	13	13	13	13	13	14	14	14	14	(1)
	Indice	100.0	100.0	90.9	100.0	118.2	118.2	118.2	118.2	118.2	127.3	127.3	127.3	127.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	364.1	364.1	440.5	480.0	543.0	500.6	500.6	500.6	500.6	544.4	544.4	544.4	544.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	121.0	131.9	149.2	137.5	137.5	137.5	137.5	149.5	149.5	149.5	149.5	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	11	11	10	11	13	13	13	13	13	14	14	14	14	(1)
	Indice	100.0	100.0	90.9	100.0	118.2	118.2	118.2	118.2	118.2	127.3	127.3	127.3	127.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	364.1	364.1	440.5	480.0	543.0	500.6	500.6	500.6	500.6	544.4	544.4	544.4	544.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	121.0	131.9	149.2	137.5	137.5	137.5	137.5	149.5	149.5	149.5	149.5	
AGRICORE COOPERATIVE LTD.															
Silos primaires	Installations	258	258	254	254	246	242	227	215	212	181	159	145	100	(1)
	Indice	100.0	100.0	98.4	98.4	95.3	93.8	88.0	83.3	82.2	38.8	61.6	56.2	38.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,371.1	1,371.1	1,499.3	1,485.5	1,492.0	1,502.8	1,505.1	1,462.5	1,447.3	1,300.5	1,207.7	1,142.4	926.3	(1)
	Indice	100.0	100.0	109.3	108.3	108.8	109.6	109.8	106.7	105.6	67.6	88.1	83.3	67.6	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	258	258	254	254	246	242	227	215	212	100	159	145	100	(1)
	Indice	100.0	100.0	98.4	98.4	95.3	93.8	88.0	83.3	82.2	38.8	61.6	56.2	38.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,371.1	1,371.1	1,499.3	1,485.5	1,492.0	1,502.8	1,505.1	1,462.5	1,447.3	926.3	1,207.7	1,142.4	926.3	(1)
	Indice	100.0	100.0	109.3	108.3	108.8	109.6	109.8	106.7	105.6	67.6	88.1	83.3	67.6	
CARGILL LIMITÉE															
Silos primaires	Installations	58	58	56	55	54	54	54	50	46	45	44	42	38	(1)
	Indice	100.0	100.0	96.6	94.8	93.1	93.1	93.1	86.2	79.3	65.5	75.9	72.4	65.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	524.8	524.8	525.1	520.5	511.6	511.6	522.0	509.1	491.2	479.4	485.6	469.4	448.6	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.1	99.2	97.5	97.5	99.5	97.0	93.6	85.5	92.5	89.4	85.5	
Silos de transformation	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	59	59	57	56	55	55	55	51	47	39	45	43	39	(1)
	Indice	100.0	100.0	96.6	94.9	93.2	93.2	93.2	86.4	79.7	66.1	76.3	72.9	66.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	533.8	533.8	534.1	529.5	520.6	520.6	531.0	518.1	500.2	457.6	494.6	478.4	457.6	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.1	99.2	97.5	97.5	99.5	97.1	93.7	85.7	92.7	89.6	85.7	
CONAGRA LIMITED															
Silos primaires	Installations	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	120.1	120.1	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	125.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	
Silos de transformation	Installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	123.1	123.1	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	128.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	104.4	

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par société céréalière principale

SOCIÉTÉ CÉRÉALIÈRE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
LOUIS DREYFUS CANADA LTD.		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Silos primaires	Installations	8	8	11	11	11	12	10	11	11	10	11	11	11	(1)
	Indice	100.0	100.0	137.5	137.5	137.5	150.0	125.0	137.5	137.5	137.5	137.5	137.5	137.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	139.7	139.7	191.0	191.0	191.0	208.1	238.5	259.9	259.9	257.4	308.7	316.7	316.7	(1)
	Indice	100.0	100.0	136.7	136.7	136.7	149.0	170.8	186.0	186.0	226.7	221.0	226.7	226.7	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	8	8	11	11	11	12	10	11	11	11	11	11	11	(1)
	Indice	100.0	100.0	137.5	137.5	137.5	150.0	125.0	137.5	137.5	137.5	137.5	137.5	137.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	139.7	139.7	191.0	191.0	191.0	208.1	238.5	259.9	259.9	316.7	308.7	316.7	316.7	(1)
	Indice	100.0	100.0	136.7	136.7	136.7	149.0	170.8	186.0	186.0	226.7	221.0	226.7	226.7	
N.M. PATERSON AND SONS LIMITED															
Silos primaires	Installations	50	50	50	50	49	48	47	47	47	48	48	48	48	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	94.0	94.0	94.0	96.0	96.0	96.0	96.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	243.2	243.2	243.2	243.2	275.3	272.1	284.5	284.5	284.5	289.2	294.4	293.5	295.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	113.2	111.9	117.0	117.0	117.0	121.5	121.1	120.7	121.5	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	50	50	50	50	49	48	47	47	47	48	48	48	48	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	94.0	94.0	94.0	96.0	96.0	96.0	96.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	243.2	243.2	243.2	243.2	275.3	272.1	284.5	284.5	284.5	295.5	294.4	293.5	295.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	113.2	111.9	117.0	117.0	117.0	121.5	121.1	120.7	121.5	
PARRISH AND HEIMBECKER, LIMITED															
Silos primaires	Installations	24	24	25	25	25	23	23	23	23	23	23	23	24	(1)
	Indice	100.0	100.0	104.2	104.2	104.2	95.8	95.8	95.8	95.8	100.0	95.8	95.8	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	239.3	239.3	251.6	257.4	257.4	251.1	251.1	251.1	251.1	251.1	251.1	251.1	258.0	(1)
	Indice	100.0	100.0	105.1	107.6	107.6	104.9	104.9	104.9	104.9	107.8	104.9	104.9	107.8	
Silos de transformation	Installations	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	26	26	27	27	27	25	25	25	25	26	25	25	26	(1)
	Indice	100.0	100.0	103.8	103.8	103.8	96.2	96.2	96.2	96.2	100.0	96.2	96.2	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	242.2	242.2	254.5	260.3	260.3	254.0	254.0	254.0	254.0	260.8	254.0	254.0	260.8	(1)
	Indice	100.0	100.0	105.1	107.5	107.5	104.9	104.9	104.9	104.9	107.7	104.9	104.9	107.7	
PIONEER GRAIN COMPANY, LIMITED															
Silos primaires	Installations	105	105	104	103	89	83	83	83	77	75	71	69	66	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.0	98.1	84.8	79.0	79.0	79.0	73.3	62.9	67.6	65.7	62.9	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	602.5	602.5	620.2	616.0	570.5	547.0	559.2	572.1	544.6	550.3	559.6	543.3	545.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	102.9	102.2	94.7	90.8	92.8	95.0	90.4	90.6	92.9	90.2	90.6	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	105	105	104	103	89	83	83	83	77	66	71	69	66	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.0	98.1	84.8	79.0	79.0	79.0	73.3	62.9	67.6	65.7	62.9	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	602.5	602.5	620.2	616.0	570.5	547.0	559.2	572.1	544.6	545.9	559.6	543.3	545.9	(1)
	Indice	100.0	100.0	102.9	102.2	94.7	90.8	92.8	95.0	90.4	90.6	92.9	90.2	90.6	

1C - Infrastructures des silos de collecte

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par société céréalière principale

SOCIÉTÉ CÉRÉALIÈRE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
SASKATCHEWAN WHEAT POOL															
Silos primaires	Installations	303	303	304	293	250	236	235	213	201	119	96	96	66	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.3	96.7	82.5	77.9	77.6	70.3	66.3	21.8	31.7	31.7	21.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,523.9	1,523.9	1,634.0	1,643.5	1,527.7	1,504.4	1,507.5	1,371.5	1,329.7	969.9	894.4	894.4	817.0	(1)
	Indice	100.0	100.0	107.2	107.8	100.3	98.7	98.9	90.0	87.3	53.6	58.7	58.7	53.6	
Silos de transformation	Installations	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	18.2	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des silos	Installations	305	305	306	295	252	238	237	215	203	68	98	98	68	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.3	96.7	82.6	78.0	77.7	70.5	66.6	22.3	32.1	32.1	22.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,542.1	1,542.1	1,652.2	1,661.7	1,545.9	1,522.6	1,525.7	1,389.7	1,347.9	835.2	912.6	912.6	835.2	(1)
	Indice	100.0	100.0	107.1	107.8	100.2	98.7	98.9	90.1	87.4	54.2	59.2	59.2	54.2	
UNITED GRAIN GROWERS LIMITED															
Silos primaires	Installations	126	126	128	128	116	105	103	96	92	79	73	73	65	(1)
	Indice	100.0	100.0	101.6	101.6	92.1	83.3	81.7	76.2	73.0	51.6	57.9	57.9	51.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	820.8	820.8	858.4	897.0	849.1	797.0	813.8	782.8	769.5	717.3	683.6	678.7	635.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	104.6	109.3	103.4	97.1	99.1	95.4	93.7	77.4	83.3	82.7	77.4	
Silos de transformation	Installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des silos	Installations	126	126	128	128	116	105	103	96	92	65	73	73	65	(1)
	Indice	100.0	100.0	101.6	101.6	92.1	83.3	81.7	76.2	73.0	51.6	57.9	57.9	51.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	820.8	820.8	858.4	897.0	849.1	797.0	813.8	782.8	769.5	635.5	683.6	678.7	635.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	104.6	109.3	103.4	97.1	99.1	95.4	93.7	77.4	83.3	82.7	77.4	
AUTRES SOCIÉTÉ CÉRÉALIÈRE															
Silos primaires	Installations	29	29	27	28	31	27	28	27	26	28	35	35	35	(1)
	Indice	100.0	100.0	93.1	96.6	106.9	93.1	96.6	93.1	89.7	120.7	120.7	120.7	120.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	451.5	451.5	438.4	454.0	468.9	449.8	509.2	506.7	503.2	526.4	552.3	552.3	582.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	97.1	100.5	103.8	99.6	112.8	112.2	111.5	129.0	122.3	122.3	129.0	
Silos de transformation	Installations	22	22	22	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	104.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	592.6	592.6	597.8	598.9	598.9	598.9	598.9	598.9	598.9	596.4	596.4	596.4	596.4	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.9	101.1	101.1	101.1	101.1	100.7	100.6	100.6	100.6	100.6	100.6	
Ensemble des silos	Installations	51	51	49	51	54	50	51	50	49	58	58	58	58	(1)
	Indice	100.0	100.0	96.1	100.0	105.9	98.0	100.0	98.0	96.1	113.7	113.7	113.7	113.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,044.1	1,044.1	1,036.2	1,052.9	1,067.8	1,048.7	1,108.1	1,105.7	1,100.1	1,179.0	1,148.8	1,148.8	1,179.0	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.2	100.8	102.3	100.4	106.1	105.9	105.4	112.9	110.0	110.0	112.9	
QUEST CANADIEN															
Silos primaires	Installations	976	976	973	962	888	847	827	782	752	471	578	560	471	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.6	91.0	86.8	84.7	80.1	77.0	48.3	59.2	57.4	48.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,400.9	6,400.9	6,827.1	6,913.4	6,811.9	6,669.9	6,817.0	6,626.2	6,507.1	5,495.8	5,907.3	5,811.7	5,495.8	(1)
	Indice	100.0	100.0	106.7	108.0	106.4	104.2	106.5	103.5	101.7	85.9	92.3	90.8	85.9	
Silos de transformation	Installations	28	28	28	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.0	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	103.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	625.7	625.7	630.8	632.0	632.0	632.0	632.0	632.0	630.0	629.5	629.5	629.5	629.5	(1)
	Indice	100.0	100.0	100.8	101.0	101.0	101.0	101.0	100.7	100.6	100.6	100.6	100.6	100.6	
Ensemble des silos	Installations	1,004	1,004	1,001	991	917	876	856	811	781	500	607	589	500	(1)
	Indice	100.0	100.0	99.7	98.7	91.3	87.3	85.3	80.8	77.8	49.8	60.5	58.7	49.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	7,026.6	7,026.6	7,457.9	7,545.4	7,443.9	7,301.8	7,448.9	7,258.2	7,137.0	6,125.2	6,536.8	6,441.2	6,125.2	(1)
	Indice	100.0	100.0	106.1	107.4	105.9	103.9	106.0	103.3	101.6	87.2	93.0	91.7	87.2	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains

(1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée. Les points de livraison désignent le nombre d'emplacements géographiques où se trouvent des installations de silos primaires et de transformation. Un point de livraison peut comprendre plus d'un silo.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des tarifs d'incitation – par province

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
ONTARIO															
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ensemble des installations	Total des installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	80.9	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
MANITOBA															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	39	39	39	39	38	32	31	31	31	28	27	27	25	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	97.4	82.1	79.5	79.5	79.5	64.1	69.2	69.2	64.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	255.0	255.0	256.9	256.9	251.2	224.2	224.9	224.9	224.9	191.9	188.3	188.3	179.3	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.7	100.7	98.5	87.9	88.2	88.2	88.2	70.3	73.8	73.8	70.3	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	22	22	22	23	24	30	30	30	30	30	30	28	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	104.5	109.1	136.4	136.4	136.4	136.4	127.3	136.4	136.4	127.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	258.9	258.9	271.0	294.7	329.9	367.5	386.5	394.5	394.5	406.5	413.7	417.7	405.7	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	104.7	113.8	127.4	141.9	149.3	152.4	152.4	156.7	159.8	161.3	156.7	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	7	7	6	8	9	9	12	12	12	12	12	12	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	85.7	114.3	128.6	128.6	171.4	171.4	171.4	171.4	171.4	171.4		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	166.6	166.6	154.8	209.3	231.3	231.3	323.8	323.8	323.8	316.0	316.0	320.0	320.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	92.9	125.6	138.8	138.8	194.3	194.3	194.3	192.1	189.7	192.1	192.1	
Ensemble des installations	Total des installations	68	68	67	70	71	71	73	73	73	65	69	69	65	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	98.5	102.9	104.4	104.4	107.4	107.4	107.4	95.6	101.5	101.5	95.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	680.5	680.5	682.6	760.9	812.4	823.0	935.2	943.1	943.1	905.0	918.0	926.0	905.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.3	111.8	119.4	120.9	137.4	138.6	138.6	133.0	134.9	136.1	133.0	
SASKATCHEWAN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	97	97	96	95	91	91	89	87	85	83	74	74	61	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	99.0	97.9	93.8	93.8	91.8	89.7	87.6	62.9	76.3	76.3	62.9	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	703.8	703.8	688.5	686.2	678.5	655.1	588.2	570.9	563.5	503.8	443.2	443.2	399.8	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	97.8	97.5	96.4	93.1	83.6	81.1	80.1	56.8	63.0	63.0	56.8	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	34	34	42	43	44	49	48	50	50	53	55	55	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	123.5	126.5	129.4	144.1	141.2	147.1	147.1	161.8	161.8	161.8	161.8	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	581.7	581.7	735.8	785.9	808.1	873.9	860.2	888.2	888.2	940.6	945.3	945.3	943.3	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	126.5	135.1	138.9	150.2	147.9	152.7	152.7	162.2	162.5	162.5	162.2	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	22	22	25	25	25	25	29	29	29	29	32	32	33	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	113.6	113.6	113.6	113.6	131.8	131.8	131.8	150.0	145.5	145.5	150.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	916.9	916.9	1,009.4	1,027.9	1,027.9	1,008.9	1,167.7	1,167.7	1,167.7	1,196.2	1,275.7	1,275.7	1,326.1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	110.1	112.1	112.1	110.0	127.4	127.4	127.4	144.6	139.1	139.1	144.6	
Ensemble des installations	Total des installations	153	153	163	163	160	165	166	166	164	149	161	161	149	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	106.5	106.5	104.6	107.8	108.5	108.5	107.2	97.4	105.2	105.2	97.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,202.4	2,202.4	2,433.7	2,499.9	2,514.6	2,537.8	2,616.1	2,626.8	2,619.4	2,669.2	2,664.1	2,664.1	2,669.2	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	110.5	113.5	114.2	115.2	118.8	119.3	118.9	121.2	121.0	121.0	121.2	

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des tarifs d'incitation – par province

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES		
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
ALBERTA															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	43	43	43	43	41	38	35	34	36	34	32	28	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	95.3	88.4	81.4	79.1	65.1	79.1	74.4	65.1		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	313.1	313.1	333.0	328.0	311.0	309.7	292.1	275.0	264.9	306.7	293.8	277.3	252.8	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	106.4	104.8	99.3	98.9	93.3	87.8	84.6	80.8	93.8	88.6	80.8	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	24	24	28	27	27	26	27	27	27	27	27	27	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	116.7	112.5	112.5	108.3	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5	112.5		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	477.9	477.9	555.0	528.6	537.3	512.1	544.3	540.7	540.7	539.4	539.4	540.0	542.7	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	116.1	110.6	112.4	107.2	113.9	113.1	113.1	113.6	112.9	113.0	113.6	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	9	9	12	13	16	17	18	19	19	20	20	20	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	133.3	144.4	177.8	188.9	200.0	211.1	211.1	222.2	222.2	222.2	222.2	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	287.0	287.0	402.8	447.4	545.3	570.5	617.3	636.5	636.5	654.0	664.0	664.0	656.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	140.3	155.9	190.0	198.8	215.1	221.8	221.8	228.6	231.4	231.4	228.6	
Ensemble des installations	Total des installations	76	76	83	83	84	84	83	81	80	75	81	79	75	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	109.2	109.2	110.5	110.5	109.2	106.6	105.3	98.7	106.6	103.9	98.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,078.0	1,078.0	1,290.8	1,303.9	1,393.6	1,392.3	1,453.7	1,452.2	1,442.1	1,451.6	1,497.2	1,481.4	1,451.6	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	119.7	121.0	129.3	129.2	134.9	134.7	133.8	134.7	138.9	137.4	134.7	
COLOMBIE-BRITANNIQUE															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	200.0	200.0	200.0	200.0		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	30.4	30.4	30.4	30.4	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	334.5	334.5	334.5	334.5		
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)	
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ensemble des installations	Total des installations	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	200.0	200.0	200.0	200.0		
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	30.4	30.4	30.4	30.4	(1)(2)	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	334.5	334.5	334.5	334.5		
OUEST CANADIEN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	180	180	179	178	171	165	159	154	151	116	137	135	116	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	99.4	98.9	95.0	91.7	88.3	85.6	83.9	64.4	76.1	75.0	64.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,280.9	1,280.9	1,287.5	1,280.1	1,249.8	1,198.1	1,114.3	1,079.8	1,062.3	862.4	955.7	939.3	862.4	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.5	99.9	97.6	93.5	87.0	84.3	82.9	67.3	74.6	73.3	67.3	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	81	81	93	94	96	106	106	108	108	111	113	113	111	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	114.8	116.0	118.5	130.9	130.9	133.3	133.3	137.0	139.5	139.5	137.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,399.4	1,399.4	1,642.7	1,690.0	1,756.3	1,834.4	1,871.8	1,904.2	1,904.2	1,972.5	1,979.3	1,983.9	1,972.5	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	117.4	120.8	125.5	131.1	133.8	136.1	136.1	141.0	141.4	141.8	141.0	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	38	38	43	46	50	51	59	60	60	65	64	64	65	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	113.2	121.1	131.6	134.2	155.3	157.9	157.9	171.1	168.4	168.4	171.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,370.6	1,370.6	1,567.0	1,684.6	1,804.5	1,810.7	2,108.8	2,128.0	2,128.0	2,302.1	2,255.7	2,259.7	2,302.1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	114.3	122.9	131.7	132.1	153.9	155.3	155.3	168.0	164.6	164.9	168.0	
Ensemble des installations	Total des installations	299	299	315	318	317	322	324	322	319	292	314	312	292	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	105.4	106.4	106.0	107.7	108.4	107.7	106.7	97.7	105.0	104.3	97.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	4,050.9	4,050.9	4,497.1	4,654.7	4,810.6	4,843.2	5,095.0	5,112.1	5,094.6	5,137.1	5,190.6	5,182.8	5,137.1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	111.0	114.9	118.8	119.6	125.8	126.2	125.8	126.8	128.1	127.9	126.8	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élévateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagons multiples en train-blocs. Seules les installations comprenant 25 espaces pour wagons ou plus sont admissibles à ces programmes.
Les installations sans desserte ferroviaire et celles comprenant moins de 25 espaces pour wagon (installations de classe A) sont exclues des présentes.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des tarifs d'incitation – par classe de chemin de fer

CLASSE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
CHEMINS DE FER CLASSE 1															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	163	161	160	159	154	143	138	134	131	129	119	118	102	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	98.8	98.2	97.5	94.5	87.7	84.7	82.2	80.4	62.6	73.0	72.4	62.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,196.8	1,187.7	1,186.4	1,177.9	1,159.2	1,072.5	991.5	972.7	955.2	917.3	850.0	383.2	770.5	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	99.2	99.1	98.4	96.9	89.6	82.9	81.3	79.8	64.4	71.0	32.0	64.4	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	72	72	84	85	87	96	96	98	98	102	104	104	103	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	116.7	118.1	120.8	133.3	133.3	136.1	136.1	143.1	144.4	144.4	143.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,296.8	1,296.8	1,537.1	1,584.4	1,651.7	1,724.7	1,762.1	1,794.5	1,794.5	1,861.3	1,873.2	1,877.8	1,871.6	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	118.5	122.2	127.4	133.0	135.9	138.4	138.4	144.3	144.5	144.8	144.3	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	37	37	42	45	49	50	58	59	59	60	63	63	64	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	113.5	121.6	132.4	135.1	156.8	159.5	159.5	173.0	170.3	170.3	173.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,340.4	1,340.4	1,536.8	1,654.5	1,774.4	1,780.6	2,078.7	2,100.0	2,100.0	2,138.2	2,227.7	2,231.7	2,274.1	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.7	123.4	132.4	132.8	155.1	156.7	156.7	169.7	166.2	166.5	169.7	
Ensemble des installations	Total des installations	272	270	286	289	290	289	292	291	288	269	286	285	269	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	99.3	105.1	106.3	106.6	106.3	107.4	107.0	105.9	98.9	105.1	104.8	98.9	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	3,833.9	3,824.9	4,260.4	4,416.8	4,585.3	4,577.7	4,832.3	4,867.2	4,849.7	4,916.3	4,950.9	4,492.7	4,916.3	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	99.8	111.1	115.2	119.6	119.4	126.0	126.9	126.5	128.2	129.1	117.2	128.2	
CHEMINS DE FER DE CLASSES 2 ET 3															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	17	19	19	19	17	22	21	20	20	19	18	17	14	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	111.8	111.8	111.8	100.0	129.4	123.5	117.6	117.6	82.4	105.9	100.0	82.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	84.2	93.2	101.1	102.2	90.6	125.5	122.8	107.2	107.2	94.3	105.6	101.0	91.9	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	110.7	120.0	121.4	107.6	149.1	145.9	127.3	127.3	109.2	125.5	120.0	109.2	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	9	9	9	9	9	10	10	10	10	9	9	9	8	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	111.1	111.1	111.1	111.1	88.9	100.0	100.0	88.9	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	102.7	102.7	105.6	105.6	104.6	109.8	109.8	109.8	109.8	106.1	106.1	106.1	100.9	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	102.9	102.9	101.9	106.9	106.9	106.9	106.9	98.3	103.3	103.3	98.3	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	30.1	30.1	30.1	30.1	30.1	30.1	30.1	28.0	28.0	28.0	28.0	28.0	28.0	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	93.0	93.0	93.0	93.0	93.0	93.0	
Ensemble des installations	Total des installations	27	29	29	29	27	33	32	31	31	23	28	27	23	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	107.4	107.4	107.4	100.0	122.2	118.5	114.8	114.8	85.2	103.7	100.0	85.2	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	217.0	226.0	236.8	237.9	225.3	265.4	262.7	244.9	244.9	220.9	239.7	235.1	220.9	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	104.2	109.1	109.6	103.8	122.3	121.1	112.9	112.9	101.8	110.5	108.3	101.8	
OUEST CANADIEN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	180	180	179	178	171	165	159	154	151	116	137	135	116	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	99.4	98.9	95.0	91.7	88.3	85.6	83.9	64.4	76.1	75.0	64.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,280.9	1,280.9	1,287.5	1,280.1	1,249.8	1,198.1	1,114.3	1,079.8	1,062.3	862.4	955.7	484.3	862.4	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.5	99.9	97.6	93.5	87.0	84.3	82.9	67.3	74.6	37.8	67.3	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	81	81	93	94	96	106	106	108	108	111	113	113	111	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.8	116.0	118.5	130.9	130.9	133.3	133.3	137.0	139.5	139.5	137.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,399.4	1,399.4	1,642.7	1,690.0	1,756.3	1,834.4	1,871.8	1,904.2	1,904.2	1,972.5	1,979.3	1,983.9	1,972.5	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	117.4	120.8	125.5	131.1	133.8	136.1	136.1	141.0	141.4	141.8	141.0	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	38	38	43	46	50	51	59	60	60	65	64	64	65	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	113.2	121.1	131.6	134.2	155.3	157.9	157.9	171.1	168.4	168.4	171.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,370.6	1,370.6	1,567.0	1,684.6	1,804.5	1,810.7	2,108.8	2,128.0	2,128.0	2,302.1	2,255.7	2,259.7	2,302.1	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.3	122.9	131.7	132.1	153.9	155.3	155.3	168.0	164.6	164.9	168.0	
Ensemble des installations	Total des installations	299	299	315	318	317	322	324	322	319	292	314	312	292	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	105.4	106.4	106.0	107.7	108.4	107.7	106.7	97.7	105.0	104.3	97.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	4,050.9	4,050.9	4,497.1	4,654.7	4,810.6	4,843.2	5,095.0	5,112.1	5,094.6	5,137.1	5,190.6	4,727.8	5,137.1	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	111.0	114.9	118.8	119.6	125.8	126.2	125.8	126.8	128.1	116.7	126.8	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) Les chemins de fer sont classés selon l'importance relative de leurs activités commerciales. Les chemins de fer de classe 1 sont les plus importants transporteurs; Canadien National et Canadien Pacifique Ltée en font partie. Les chemins de fer de classes 2 et 3 ont une base commerciale plus restreinte et leurs activités sont de nature régionale ou d'intérêt local. Parmi les transporteurs de classes 2 et 3, on compte British Columbia Railway et les services secondaires de RailAmerica et de OmniTRAX.
- (3) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élévateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagon de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs. Seules les installations comprenant 25 espaces pour wagon ou plus sont admissibles à ces programmes. Les installations sans desserte ferroviaire et celles comprenant moins de 25 espaces pour wagons (installations de classe A) sont exclues des présentes.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des tarifs d'incitation – par classe de chemin de fer

CLASSE DE LIGNE DE CHEMIN DE FER		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
LIGNES DE CHEMIN DE FER TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	83	83	83	83	79	75	71	70	67	64	57	56	47	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	95.2	90.4	85.5	84.3	80.7	56.6	68.7	67.5	56.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	582.1	582.1	584.2	585.9	569.1	526.7	448.3	436.0	420.5	378.1	340.2	335.6	298.0	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.4	100.7	97.8	90.5	77.0	74.9	72.2	51.2	58.4	57.6	51.2	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	29	29	32	32	31	36	36	36	36	40	41	41	39	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	110.3	110.3	106.9	124.1	124.1	124.1	124.1	134.5	141.4	141.4	134.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	433.4	433.4	494.4	494.4	499.5	542.6	567.3	573.9	573.9	632.4	634.0	638.0	629.7	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.1	114.1	115.3	125.2	130.9	132.4	132.4	145.3	146.3	147.2	145.3	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	8	8	10	11	11	11	14	14	14	14	16	16	16	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	125.0	137.5	137.5	137.5	175.0	175.0	175.0	200.0	200.0	200.0	200.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	218.0	218.0	260.6	318.6	318.6	334.7	415.3	413.2	413.2	398.2	456.7	456.7	456.7	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	119.6	146.2	146.2	153.5	190.5	189.6	189.6	209.5	209.5	209.5	209.5	
Ensemble des installations	Total des installations	120	120	125	126	121	122	121	120	117	102	114	113	102	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	104.2	105.0	100.8	101.7	100.8	100.0	97.5	85.0	95.0	94.2	85.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,233.5	1,233.5	1,339.2	1,398.9	1,387.3	1,404.0	1,431.0	1,423.0	1,407.5	1,384.4	1,430.8	1,430.2	1,384.4	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	108.6	113.4	112.5	113.8	116.0	115.4	114.1	112.2	116.0	115.9	112.2	
LIGNES DE CHEMIN DE FER NON TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	97	97	96	95	92	90	88	84	84	84	80	79	69	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	99.0	97.9	94.8	92.8	90.7	86.6	86.6	71.1	82.5	81.4	71.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	698.8	698.8	703.3	694.2	680.7	671.4	666.0	643.9	641.9	633.4	615.5	603.7	564.4	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.6	99.3	97.4	96.1	95.3	92.1	91.8	80.8	88.1	86.4	80.8	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	52	52	61	62	65	70	70	72	72	71	72	72	72	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	117.3	119.2	125.0	134.6	134.6	138.5	138.5	138.5	138.5	138.5	138.5	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	966.1	966.1	1,148.3	1,195.6	1,256.8	1,291.8	1,304.5	1,330.4	1,330.4	1,335.0	1,345.4	1,346.0	1,342.9	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	118.9	123.8	130.1	133.7	135.0	137.7	137.7	139.0	139.3	139.3	139.0	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	30	30	33	35	39	40	45	46	46	47	48	48	49	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	110.0	116.7	130.0	133.3	150.0	153.3	153.3	163.3	160.0	160.0	163.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,152.6	1,152.6	1,306.3	1,366.0	1,485.8	1,476.0	1,693.5	1,714.8	1,714.8	1,768.0	1,799.0	1,803.0	1,845.5	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	113.3	118.5	128.9	128.1	146.9	148.8	148.8	160.1	156.1	156.4	160.1	
Ensemble des installations	Total des installations	179	179	190	192	196	200	203	202	202	190	200	199	190	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	106.1	107.3	109.5	111.7	113.4	112.8	112.8	106.1	111.7	111.2	106.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,817.5	2,817.5	3,157.9	3,255.8	3,423.3	3,439.2	3,664.0	3,689.1	3,687.1	3,752.7	3,759.9	3,752.7	3,752.7	(1)(2)(3)
	Indice	100.0	100.0	112.1	115.6	121.5	122.1	130.0	130.9	130.9	133.2	133.4	133.2	133.2	
QUEST CANADIEN															
Installations de classe B	25 - 49 espaces de wagons	180	180	179	178	171	165	159	154	151	116	137	135	116	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	99.4	98.9	95.0	91.7	88.3	85.6	83.9	64.4	76.1	75.0	64.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,280.9	1,280.9	1,287.5	1,280.1	1,249.8	1,198.1	1,114.3	1,079.8	1,062.3	862.4	955.7	939.3	862.4	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	100.5	99.9	97.6	93.5	87.0	84.3	82.9	67.3	74.6	73.3	67.3	
Installations de classe C	50 - 99 espaces de wagons	81	81	93	94	96	106	106	108	108	111	113	113	111	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.8	116.0	118.5	130.9	130.9	133.3	133.3	137.0	139.5	139.5	137.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,399.4	1,399.4	1,642.7	1,690.0	1,756.3	1,834.4	1,871.8	1,904.2	1,904.2	1,972.5	1,979.3	1,983.9	1,972.5	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	117.4	120.8	125.5	131.1	133.8	136.1	136.1	141.0	141.4	141.8	141.0	
Installations de classe D	100 espaces de wagons (ou plus)	38	38	43	46	50	51	59	60	60	65	64	64	65	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	113.2	121.1	131.6	134.2	155.3	157.9	157.9	171.1	168.4	168.4	171.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,370.6	1,370.6	1,567.0	1,684.6	1,804.5	1,810.7	2,108.8	2,128.0	2,128.0	2,302.1	2,255.7	2,259.7	2,302.1	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	114.3	122.9	131.7	132.1	153.9	155.3	155.3	168.0	164.6	164.9	168.0	
Ensemble des installations	Total des installations	299	299	315	318	317	322	324	322	319	292	314	312	292	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	105.4	106.4	106.0	107.7	108.4	107.7	106.7	97.7	105.0	104.3	97.7	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	4,050.9	4,050.9	4,497.1	4,654.7	4,810.6	4,843.2	5,095.0	5,112.1	5,094.6	5,137.1	5,190.6	5,182.8	5,137.1	(1)(3)
	Indice	100.0	100.0	111.0	114.9	118.8	119.6	125.8	126.2	125.8	126.8	128.1	127.9	126.8	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la Loi sur les transports du Canada. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe I de la Loi sur les transports du Canada (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification de la désignation légale subséquente.
- (3) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élevateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagon de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par province et par classe d'installations

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL		
ONTARIO																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Ensemble des installations\	Total des installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
MANITOBA																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	4	2	2	8	3	-	-	-	3	1	1	1	-	-	11	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	16.7	10.0	7.3	34.0	14.0	-	-	-	14.0	6.2	9.0	3.2	-	-	48.0	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.8	6.8	6.8	(1)(2)(3)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	1	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	23.8	37.9	61.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61.7	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	1	1	2	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	4	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	39.5	22.0	61.5	-	51.2	-	51.2	-	-	-	-	-	-	112.7	(1)(2)(3)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	4	4	6	14	3	2	-	5	1	1	1	1	1	20	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	16.7	73.3	67.2	157.2	14.0	51.2	-	65.2	6.8	9.0	3.2	6.8	6.8	229.2	(1)(2)(3)	
SASKATCHEWAN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	3	1	1	5	5	-	-	5	4	5	-	-	-	-	10	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	8.6	2.0	2.5	13.0	8.2	-	-	8.2	16.0	14.0	-	-	-	-	21.2	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	1	-	-	1	1	4	-	-	-	-	2	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	3.8	-	-	3.8	3.6	26.7	-	-	-	-	11.1	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	7	1	-	8	4	2	1	7	4	2	-	-	-	-	15	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	110.7	39.5	-	150.2	68.8	33.9	17.1	119.8	75.7	23.7	-	-	-	-	270.0	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	3	-	-	3	-	1	-	1	-	1	-	1	1	5	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	90.3	-	-	90.3	-	39.5	-	39.5	-	21.0	-	22.5	22.5	152.3	(1)(2)(3)	
Ensemble des installations\	Total des installations	-	13	2	2	17	10	3	1	14	1	12	-	1	1	32	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	209.5	41.5	9.8	260.8	80.8	73.4	17.1	171.3	22.5	85.4	-	22.5	22.5	454.5	(1)(2)(3)	
ALBERTA																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	5.8	-	-	5.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.8	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	1	2	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	4.4	-	-	4.4	-	-	-	6.9	6.9	11.3	(1)(2)(3)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	4	-	-	4	-	1	-	1	-	-	-	-	-	5	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	64.5	-	-	64.5	-	30.1	-	30.1	-	-	-	-	-	94.6	(1)(2)(3)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	3	-	3	6	-	1	1	2	1	-	-	-	-	8	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	102.0	-	101.0	203.0	-	31.5	21.3	52.9	17.5	-	-	-	-	255.9	(1)(2)(3)	
Ensemble des installations\	Total des installations	-	9	-	3	12	1	2	1	4	1	-	-	1	1	17	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	172.3	-	101.0	273.3	4.4	61.7	21.3	87.4	6.9	-	-	6.9	6.9	367.7	(1)(2)(3)	

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par province et par classe d'installations

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ALL YEARS	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL			TOTAL
COLOMBIE-BRITANNIQUE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.3	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
Ensemble des installations\	Total des installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21.3	-	-	-	-	(1)(2)(3)	
OUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	9	3	3	15	8	-	-	-	8	-	6	1	-	-	23	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	31.1	12.0	9.7	52.8	22.2	-	-	-	22.2	-	22.9	3.2	-	-	75.0	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	2	-	-	-	2	2	5	-	2	2	5	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	8.2	-	-	-	8.2	13.8	48.1	-	13.8	13.8	29.3	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	11	2	3	16	4	3	1	-	8	-	2	-	-	-	24	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	175.1	63.3	37.9	276.3	68.8	64.0	17.1	-	149.9	-	23.7	-	-	-	426.3	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	6	1	4	11	-	4	1	-	5	1	1	-	1	1	17	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	192.3	39.5	123.0	354.8	-	122.2	21.3	-	143.6	22.5	21.0	-	22.5	22.5	520.8	(1)(2)(3)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	26	6	11	43	14	7	2	-	23	3	14	1	3	3	69	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	398.5	114.8	178.0	691.2	99.2	186.2	38.5	-	323.9	36.3	115.6	3.2	36.3	36.3	1,051.4	(1)(2)(3)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture. Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- (3) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élévateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagon de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.

1C - Infrastructures des silos de collecte

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de chemin de fer

CLASSE DE CHEMIN DE FER		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES
CHEMINS DE FER CLASSE 1		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL	
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	3	1	1	5	3	-	-	-	3	5	6	1	-	-	8	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	12.6	2.0	2.5	17.1	5.0	-	-	-	5.0	22.1	22.9	3.2	-	-	22.0	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	1	-	-	-	1	1	4	-	2	2	4	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	3.8	-	-	-	3.8	3.6	26.7	-	13.8	13.8	24.9	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	11	2	3	16	4	3	1	-	8	4	2	-	-	-	24	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	175.1	63.3	37.9	276.3	68.8	64.0	17.1	-	149.9	75.7	23.7	-	-	-	426.3	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	6	1	4	11	-	4	1	-	5	1	1	-	1	1	17	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	192.3	39.5	123.0	354.8	-	122.2	21.3	-	143.6	17.5	21.0	-	22.5	22.5	520.8	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	20	4	9	33	8	7	2	-	17	3	13	1	3	3	53	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	380.0	104.8	170.7	655.5	77.6	186.2	38.5	-	302.3	36.3	94.3	3.2	36.3	36.3	994.0	(1)(2)(3)(4)
CHEMINS DE FER CLASSE 2 ET 3																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	4	-	1	5	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	8	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	15.1	-	3.8	18.9	14.0	-	-	-	14.0	-	-	-	-	-	32.9	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	4.4	-	-	-	4.4	-	21.3	-	-	-	4.4	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	4	-	1	5	4	-	-	-	4	-	1	-	-	-	9	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	15.1	-	3.8	18.9	18.4	-	-	-	18.4	-	21.3	-	-	-	37.3	(1)(2)(3)(4)
CHEMINS DE FER SANS DESSERTE FERROVIAIRE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	2	2	1	5	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	7	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	3.4	10.0	3.5	16.9	3.2	-	-	-	3.2	-	-	-	-	-	20.1	(1)(2)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	2	2	1	5	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	7	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	3.4	10.0	3.5	16.9	3.2	-	-	-	3.2	-	-	-	-	-	20.1	(1)(2)(4)
OUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	9	3	3	15	8	-	-	-	8	-	6	1	-	-	23	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	31.1	12.0	9.7	52.8	22.2	-	-	-	22.2	-	22.9	3.2	-	-	75.0	(1)(2)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	2	-	-	-	2	2	5	-	2	2	5	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	8.2	-	-	-	8.2	13.8	48.1	-	13.8	13.8	29.3	(1)(2)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	11	2	3	16	4	3	1	-	8	-	2	-	-	-	24	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	175.1	63.3	37.9	276.3	68.8	64.0	17.1	-	149.9	-	23.7	-	-	-	426.3	(1)(2)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	6	1	4	11	-	4	1	-	5	1	1	-	1	1	17	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	192.3	39.5	123.0	354.8	-	122.2	21.3	-	143.6	22.5	21.0	-	22.5	22.5	520.8	(1)(2)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	26	6	11	43	14	7	2	-	23	3	14	1	3	3	69	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	398.5	114.8	178.0	691.2	99.2	186.2	38.5	-	323.9	36.3	115.6	3.2	36.3	36.3	1,051.4	(1)(2)(4)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
- L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée. La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture. Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- Les chemins de fer sont classés selon l'importance relative de leurs activités commerciales. Les chemins de fer de classe 1 sont les plus importants transporteurs; Canadien National et Canadien Pacifique Ltée en font partie. Les chemins de fer de classes 2 et 3 ont une base commerciale plus restreinte et leurs activités sont de nature régionale ou d'intérêt local. Parmi les transporteurs de classes 2 et 3 on compte British Columbia Railway et les services secondaires de RailAmerica et de OmniTRAX.
- Les classes utilisées pour regrouper les silos-éleveurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagons multiples en train-blocs. Bien que seules les installations comprenant 25 espaces pour wagon ou plus sont admissibles à ces programmes, celles comprenant moins de 25 espaces pour wagon ou celles sans desserte ferroviaire (installations de classe A) sont également

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de ligne de chemin de fer

CLASSE DE LIGNE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL			TOTAL
LIGNES DE CHEMIN DE FER TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	3	1	1	5	4	-	-	-	4	1	5	-	-	-	9	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	14.0	2.0	3.8	19.8	15.9	-	-	-	15.9	2.3	14.0	-	-	-	35.7	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	2	-	-	2	1	3	-	-	-	3	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	8.2	-	-	8.2	3.6	17.2	-	-	-	15.5	(1)(2)(3)(4)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	3	-	-	3	-	1	-	1	4	2	-	-	-	4	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	51.3	-	-	51.3	-	16.7	-	16.7	75.7	23.7	-	-	-	68.1	(1)(2)(3)(4)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	2	1	-	3	-	2	-	2	-	-	-	-	-	5	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	39.5	39.5	-	79.0	-	51.2	-	51.2	-	-	-	-	-	130.1	(1)(2)(3)(4)	
Ensemble des installations	Total des installations	-	8	2	2	12	6	3	-	9	-	10	-	-	-	21	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	104.8	41.5	11.1	157.4	24.1	67.9	-	92.0	-	54.9	-	-	-	249.5	(1)(2)(3)(4)	
LIGNES DE CHEMIN DE FER NON TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	4	-	1	5	2	-	-	2	4	1	1	-	-	7	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	13.7	-	2.5	16.2	3.1	-	-	3.1	19.9	9.0	3.2	-	-	19.2	(1)(2)(3)(4)	
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	2	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.8	-	13.8	13.8	13.8	(1)(2)(3)(4)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	8	2	3	13	4	2	1	7	-	-	-	-	-	20	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	123.8	63.3	37.9	225.0	68.8	47.3	17.1	133.2	-	-	-	-	-	358.2	(1)(2)(3)(4)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	4	-	4	8	-	2	1	3	1	1	-	1	1	12	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	152.8	-	123.0	275.8	-	71.0	21.3	92.4	17.5	21.0	-	22.5	22.5	390.7	(1)(2)(3)(4)	
Ensemble des installations	Total des installations	-	16	2	8	26	6	4	2	12	3	4	1	3	3	41	(1)(2)(3)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	290.3	63.3	163.4	516.9	71.9	118.3	38.5	228.7	36.3	60.8	3.2	36.3	36.3	781.9	(1)(2)(3)(4)	
LIGNES DE CHEMIN DE FER SANS DESSERTE FERROVIAIRE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	2	2	1	5	2	-	-	2	-	-	-	-	-	7	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	3.4	10.0	3.5	16.9	3.2	-	-	3.2	-	-	-	-	-	20.1	(1)(2)(4)	
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)	
Ensemble des installations	Total des installations	-	2	2	1	5	2	-	-	2	-	-	-	-	-	7	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	3.4	10.0	3.5	16.9	3.2	-	-	3.2	-	-	-	-	-	20.1	(1)(2)(4)	
OUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	9	3	3	15	8	-	-	8	-	6	1	-	-	23	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	31.1	12.0	9.7	52.8	22.2	-	-	22.2	-	22.9	3.2	-	-	75.0	(1)(2)(4)	
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	2	-	-	2	2	5	-	2	2	5	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	7.3	7.3	8.2	-	-	8.2	13.8	48.1	-	13.8	13.8	29.3	(1)(2)(4)	
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	11	2	3	16	4	3	1	8	-	2	-	-	-	24	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	175.1	63.3	37.9	276.3	68.8	64.0	17.1	149.9	-	23.7	-	-	-	426.3	(1)(2)(4)	
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	6	1	4	11	-	4	1	5	1	1	-	1	1	17	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	192.3	39.5	123.0	354.8	-	122.2	21.3	143.6	22.5	21.0	-	22.5	22.5	520.8	(1)(2)(4)	
Ensemble des installations	Total des installations	-	26	6	11	43	14	7	2	23	3	14	1	3	3	69	(1)(2)(4)	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	398.5	114.8	178.0	691.2	99.2	186.2	38.5	323.9	36.3	115.6	3.2	36.3	36.3	1,051.4	(1)(2)(4)	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
- (2) L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée. La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture. Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- (3) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la Loi sur les transports du Canada. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est annoté de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe I de la Loi sur les transports du Canada (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification de la désignation légale subséquente.
- (4) Les classes utilisées pour regrouper les silos-éleveurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par province et par classe d'installations

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL		
ONTARIO																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
MANITOBA																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	6	-	8	14	13	6	3	3	25	19	14	4	31	31	70	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	23.7	-	32.7	56.4	54.8	20.5	8.5	9.0	92.7	78.2	46.0	12.9	129.8	129.8	278.9	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-	3	3	3	3	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.2	3.6	-	13.3	13.3	13.3	13.3	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2	4	4	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	11.4	11.4	-	-	-	-	-	-	-	6.1	6.1	17.5	17.5	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	6	-	10	16	13	6	3	3	25	36	15	4	36	36	77	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	23.7	-	44.2	67.8	54.8	20.5	8.5	9.0	92.7	149.2	49.6	12.9	149.2	149.2	309.7	(1)(2)(3)
SASKATCHEWAN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	7	13	53	73	27	3	26	18	74	91	26	4	25	25	172	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	28.0	23.7	143.5	195.2	64.0	6.4	64.9	64.4	199.6	283.3	69.8	25.4	72.3	72.3	467.1	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	5	7	-	2	1	2	5	4	11	-	13	13	25	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	18.7	24.9	-	60.2	2.2	7.4	69.8	23.5	66.0	-	41.5	41.5	136.1	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	20.1	-	-	20.1	26.8	-	-	-	-	-	20.1	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	8	14	58	80	28	5	27	20	80	38	37	4	38	38	198	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	32.0	25.9	162.2	220.1	84.1	66.6	67.0	71.8	289.5	113.7	135.8	25.4	113.7	113.7	623.3	(1)(2)(3)
ALBERTA																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	14	2	15	31	13	15	14	6	48	16	8	9	12	12	91	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	33.5	5.5	52.9	91.9	55.0	65.4	48.8	26.6	195.9	82.1	43.6	41.4	64.7	64.7	352.4	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	1	3	1	6	3	2	2	6	6	14	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	14.8	14.8	5.7	9.0	15.5	8.1	38.2	17.8	10.9	16.4	29.9	29.9	83.0	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	14	2	17	33	14	16	17	7	54	18	10	11	18	18	105	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	33.5	5.5	67.7	106.7	60.7	74.4	64.3	34.7	234.1	94.6	54.5	57.8	94.6	94.6	435.4	(1)(2)(3)

Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par province et par classe d'installations

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL		
COLOMBIE-BRITANNIQUE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	5.2	-	-	5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.2	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	5.2	-	-	5.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.2	(1)(2)(3)
QUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	28	15	76	119	53	24	43	27	147	68	48	17	68	68	334	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	90.4	29.2	229.1	348.7	173.8	92.3	122.2	99.9	488.2	266.7	159.5	79.6	266.7	266.7	1,103.6	(1)(2)(3)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	7	9	1	3	4	3	11	22	14	2	22	22	42	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	33.5	39.7	5.7	69.2	17.6	15.5	108.0	84.7	80.4	16.4	84.7	84.7	232.4	(1)(2)(3)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	-	-	-	1	2	-	-	2	2	5	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	11.4	11.4	20.1	-	-	-	20.1	6.1	-	-	6.1	6.1	37.7	(1)(2)(3)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)
Ensemble des installations	Total des installations	-	29	16	85	130	55	27	47	30	159	92	62	19	92	92	381	(1)(2)(3)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	94.4	31.5	274.0	399.8	199.6	161.5	139.9	115.4	616.3	357.5	239.9	96.0	357.5	357.5	1,373.7	(1)(2)(3)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture.
Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- (3) Les classes utilisées pour regrouper les silos-éleveurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagon de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.

Fermetures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de chemin de fer

CLASSE DE CHEMIN DE FER		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL	
CHEMINS DE FER DE CLASSE 1																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	20	13	70	103	42	18	33	20	113	112	40	14	54	54	270	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	60.7	25.5	209.9	296.1	138.3	69.9	92.9	78.9	379.9	397.1	140.3	62.7	201.6	201.6	877.6	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	5	7	-	3	3	3	9	8	12	1	18	18	34	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	24.1	30.3	-	69.2	12.8	15.5	97.5	45.9	70.5	11.8	73.9	73.9	201.8	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	-	-	-	1	1	-	-	1	1	4	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	11.4	11.4	20.1	-	-	-	20.1	26.8	-	-	1.0	1.0	32.5	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations	Total des installations	-	21	14	77	112	43	21	36	23	123	73	52	15	73	73	308	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	64.7	27.8	245.4	337.9	158.4	139.1	105.7	94.3	497.5	276.5	210.8	74.5	276.5	276.5	1,111.9	(1)(2)(3)(4)
CHEMINS DE FER DE CLASSES 2 ET 3																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	6	2	4	12	7	2	5	3	17	8	4	3	9	9	38	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	22.5	3.7	14.7	40.9	21.2	11.2	12.5	6.4	51.4	22.3	9.6	16.9	42.7	42.7	135.0	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	-	-	1	1	2	1	3	3	6	6	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	9.4	9.4	5.7	-	-	-	5.7	3.4	10.0	4.6	7.2	7.2	22.3	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.2	5.2	5.2	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations	Total des installations	-	6	2	6	14	8	2	5	3	18	13	6	4	13	13	45	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	22.5	3.7	24.1	50.3	26.9	11.2	12.5	6.4	57.0	55.1	19.5	21.5	55.1	55.1	162.5	(1)(2)(3)(4)
CHEMINS DE FER SANS DESSERTE FERROVIAIRE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	2	-	2	4	4	4	5	4	17	6	4	-	5	5	26	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	7.1	-	4.5	11.6	14.3	11.2	16.9	14.6	56.9	24.3	9.6	-	22.4	22.4	91.0	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	1	1	2	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	4.8	-	4.8	8.2	-	-	3.5	3.5	8.3	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
Ensemble des installations	Total des installations	-	2	-	2	4	4	4	6	4	18	6	4	-	6	6	28	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	7.1	-	4.5	11.6	14.3	11.2	21.7	14.6	61.7	25.9	9.6	-	25.9	25.9	99.3	(1)(2)(4)(5)
QUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	28	15	76	119	53	24	43	27	147	68	48	17	68	68	334	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	90.4	29.2	229.1	348.7	173.8	92.3	122.2	99.9	488.2	266.7	159.5	79.6	266.7	266.7	1,103.6	(1)(2)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	7	9	1	3	4	3	11	22	14	2	22	22	42	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	33.5	39.7	5.7	69.2	17.6	15.5	108.0	84.7	80.4	16.4	84.7	84.7	232.4	(1)(2)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	-	-	-	1	2	-	-	2	2	5	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	11.4	11.4	20.1	-	-	-	20.1	6.1	-	-	6.1	6.1	37.7	(1)(2)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
Ensemble des installations	Total des installations	-	29	16	85	130	55	27	47	30	159	92	62	19	92	92	381	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	94.4	31.5	274.0	399.8	199.6	161.5	139.9	115.4	616.3	357.5	239.9	96.0	357.5	357.5	1,373.7	(1)(2)(4)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture.
Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- (3) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la *Loi sur les transports du Canada*. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe I de la *Loi sur les transports du Canada* (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification de la désignation légale subséquents.
- (4) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élévateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.
- (5) Dans certains cas, l'abandon d'un chemin de fer d'intérêt local précède la fermeture d'installations de silos. Dans de tels cas, on reclassifie le silo pour indiquer qu'il se trouve dans un tronçon de ligne abandonné et on le regroupe avec d'autres installations sans desserte ferroviaire. Néanmoins, les installations continuent d'être classées comme silo en fonction des dernières données enregistrées relativement au nombre d'espaces pour wagons.
On obtient par conséquent des rapports selon lesquels un silo sans desserte ferroviaire comprendrait de l'espace pour un wagon ou plus. On devrait donc considérer comme retirés les espaces pour wagons qui sont liés à des installations sans desserte ferroviaire.

Fermetures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de ligne de chemin de fer

CLASSE DE LIGNE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					TOUTES LES ANNÉES	NOTES	
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL		
LIGNES DE CHEMIN DE FER TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	10	7	32	49	19	3	17	12	51	62	22	5	29	29	129	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	31.8	11.8	90.0	133.6	54.4	11.9	41.6	37.4	145.3	208.1	74.0	28.6	117.8	117.8	396.7	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	4	4	1	2	1	3	7	5	9	1	9	9	20	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	16.7	16.7	5.7	69.0	2.2	15.5	92.3	31.4	50.1	4.6	35.0	35.0	144.1	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	3	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	8.3	8.3	-	-	-	-	-	26.8	-	-	6.1	6.1	14.4	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	10	7	37	54	20	5	18	15	58	40	31	6	40	40	152	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	31.8	11.8	115.0	158.6	60.1	80.9	43.7	52.8	237.6	158.9	124.1	33.2	158.9	158.9	555.2	(1)(2)(3)(4)
LIGNES DE CHEMIN DE FER NON TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	16	8	42	66	30	17	21	11	79	58	22	12	34	34	179	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	51.4	17.4	134.6	203.4	105.0	69.2	63.8	48.0	286.0	211.2	75.9	51.0	126.5	126.5	615.9	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	3	5	-	1	2	-	3	4	5	1	12	12	20	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	16.8	23.0	-	0.2	10.7	-	10.9	17.9	30.3	11.8	46.2	46.2	80.0	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	1	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	3.1	3.1	20.1	-	-	-	20.1	-	-	-	-	-	23.3	(1)(2)(3)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(3)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	17	9	46	72	31	18	23	11	83	46	27	13	46	46	201	(1)(2)(3)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	55.4	19.7	154.5	229.6	125.2	69.4	74.5	48.0	316.9	172.7	106.2	62.8	172.7	172.7	719.2	(1)(2)(3)(4)
LIGNES DE CHEMIN DE FER SANS DESSERTE FERROVIAIRE																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	2	-	2	4	4	4	5	4	17	6	4	-	5	5	26	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	7.1	-	4.5	11.6	14.3	11.2	16.9	14.6	56.9	24.3	9.6	-	22.4	22.4	91.0	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	1	1	2	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	4.8	-	4.8	8.2	-	-	3.5	3.5	8.3	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)(5)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	2	-	2	4	4	4	6	4	18	6	4	-	6	6	28	(1)(2)(4)(5)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	7.1	-	4.5	11.6	14.3	11.2	21.7	14.6	61.7	25.9	9.6	-	25.9	25.9	99.3	(1)(2)(4)(5)
OUEST CANADIEN																		
Installations de classe A	0 - 24 espaces pour wagon	-	28	15	76	119	53	24	43	27	147	68	48	17	68	68	334	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	90.4	29.2	229.1	348.7	173.8	92.3	122.2	99.9	488.2	266.7	159.5	79.6	266.7	266.7	1,103.6	(1)(2)(4)
Installations de classe B	25 - 49 espaces pour wagon	-	1	1	7	9	1	3	4	3	11	22	14	2	22	22	42	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	4.0	2.2	33.5	39.7	5.7	69.2	17.6	15.5	108.0	84.7	80.4	16.4	84.7	84.7	232.4	(1)(2)(4)
Installations de classe C	50 - 99 espaces pour wagon	-	-	-	2	2	1	-	-	-	1	2	-	-	2	2	5	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	11.4	11.4	20.1	-	-	-	20.1	6.1	-	-	6.1	6.1	37.7	(1)(2)(4)
Installations de classe D	100 espaces pour wagon (ou plus)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)(4)
Ensemble des installations\	Total des installations	-	29	16	85	130	55	27	47	30	159	92	62	19	92	92	381	(1)(2)(4)
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	94.4	31.5	274.0	399.8	199.6	161.5	139.9	115.4	616.3	357.5	239.9	96.0	357.5	357.5	1,373.7	(1)(2)(4)

Fermetures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – par classe de ligne de chemin de fer

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée.
L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) La capacité de stockage correspond à celle enregistrée par la Commission canadienne des grains pour chacune des installations au moment de leur ouverture.
Les présentes ne tiennent pas compte de modifications de la capacité de stockage après l'ouverture.
- (3) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la *Loi sur les transports du Canada*. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe I de la *Loi sur les transports du Canada* (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification de la désignation légale subséquents.
- (4) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élevateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations. Les classes correspondent aux catégories utilisées par le CN et CP Rail pour leurs programmes de tarifs incitatifs de chargement de wagon multiples en train-blocs.
- (5) Dans certains cas, l'abandon d'un chemin de fer d'intérêt local précède la fermeture d'installations de silos. Dans de tels cas, on reclasse le silo pour indiquer qu'il se trouve dans un tronçon de ligne abandonné et on le regroupe avec d'autres installations sans desserte ferroviaire. Néanmoins, les installations continuent d'être classées comme silo en fonction des dernières données enregistrées relativement au nombre d'espaces pour wagons.
On obtient par conséquent des rapports selon lesquels un silo sans desserte ferroviaire comprendrait de l'espace pour un wagon ou plus. On devrait donc considérer comme retirés les espaces pour wagons qui sont liés à des installations sans desserte ferroviaire.

Nombre de silos représentant 80 % des livraisons des producteurs (1)

PROPORTION	1999-2000			2000-2001			Écart en %	NOTES
	Nombre de postes	Tonnes livrées (milliers)	Total de postes en %	Nombre de postes	Tonnes livrées (milliers)	Total de postes en %		
LIVRAISONS								
80 POUR CENT	217	27,283.7	33.5%	145	26,816.8	26.0%		(4)
TOTAL	648	34,106.7		557	33,518.0		-33.2%	(2)(3)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Livraison de grains aux pointes de collecte des Prairies*

- (1) Comprend le total des livraisons des principaux grains (blé, blé dur, avoine, orge, seigle, lin et canola) aux silos primaires agréés situés aux postes d'expédition des Prairies.
- (2) Total des postes déclarant des livraisons au cours de la campagne agricole.
- (3) Le nombre de points de livraison de grains dotés de silos agréés est passé de 639 à 554 au cours de la campagne agricole 2000-2001. Les silos n'ont pas tous déclaré des livraisons au cours de la campagne agricole.
- (4) Year over year variance refers to the reduction in the number of stations accounting for 80% of producer deliveries.

Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest canadien (route-milles) – par province et par classe de chemin de fer (1)

PROVINCE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
ONTARIO	Chemins de fer de classe 1														
	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	(2)(3)	
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Chemins de fer de classes 2 et 3														
	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)
	Ensemble du réseau (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Indice - Ensemble du réseau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ensemble des chemins de fer															
Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)	
Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	(2)(3)	
Ensemble du réseau (route-milles)	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	911.6	(2)(3)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
MANITOBA	Chemins de fer de classe 1														
	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	630.2	487.6	487.6	487.6	471.8	471.8	471.8	471.8	471.8	471.8	471.8	471.8	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	1,671.0	1,671.0	1,671.0	1,671.0	1,671.0	1,665.9	1,665.9	1,665.9	1,665.9	1,665.9	1,665.9	1,665.9	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	2,301.2	2,158.6	2,158.6	2,158.6	2,142.8	2,137.7	2,137.7	2,137.7	2,137.7	2,137.7	2,137.7	2,137.7	(2)(3)	
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	77.4	77.4	77.4	74.9	74.9	74.9	74.9	74.9	74.9	74.9	74.9		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.7	99.7	99.7	99.7	99.7	99.7	99.7		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	93.8	93.8	93.8	93.1	92.9	92.9	92.9	92.9	92.9	92.9	92.9		
	Chemins de fer de classes 2 et 3														
	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	232.6	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	937.6	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	(2)(3)	
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3	161.3		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
Indice - Ensemble du réseau	100.0	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2	115.2			
Ensemble des chemins de fer															
Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	862.8	862.8	862.8	862.8	847.0	847.0	847.0	847.0	847.0	847.0	847.0	847.0	847.0	(2)(3)	
Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	2,376.0	2,376.0	2,376.0	2,376.0	2,376.0	2,370.9	2,370.9	2,370.9	2,370.9	2,370.9	2,370.9	2,370.9	2,370.9	(2)(3)	
Ensemble du réseau (route-milles)	3,238.8	3,238.8	3,238.8	3,238.8	3,223.0	3,217.9	3,217.9	3,217.9	3,217.9	3,217.9	3,217.9	3,217.9	3,217.9	(2)(3)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2	98.2		
Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.8	99.8	99.8	99.8	99.8	99.8	99.8	99.8		
Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	99.5	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4		

Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest canadien (route-milles) – par province et par classe de chemin de fer (1)

PROVINCE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3		T4
SASKATCHEWAN	Chemins de fer de classe 1	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	2,947.1	2,947.1	2,899.5	2,889.3	2,889.3	2,552.4	2,552.4	2,531.0	2,511.6	2,511.6	2,511.6	2,511.6	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	2,821.7	(2)(3)
		Ensemble du réseau (route-milles)	5,768.8	5,768.8	5,721.2	5,711.0	5,711.0	5,374.1	5,374.1	5,352.7	5,333.3	5,333.3	5,333.3	5,333.3	(2)(3)
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	98.4	98.0	98.0	86.6	86.6	85.9	85.2	85.2	85.2	85.2	85.2	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	99.2	99.0	99.0	93.2	93.2	92.8	92.5	92.5	92.5	92.5	92.5	
	Chemins de fer de classes 2 et 3	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	206.7	206.7	206.7	206.7	206.7	535.8	535.8	557.2	576.6	576.6	576.6	576.6	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	(2)(3)
		Ensemble du réseau (route-milles)	405.8	405.8	405.8	405.8	405.8	734.9	734.9	756.3	775.7	775.7	775.7	775.7	(2)(3)
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	259.2	259.2	269.6	279.0	279.0	279.0	279.0	279.0	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	181.1	181.1	186.4	191.2	191.2	191.2	191.2	191.2	
	Ensemble des chemins de fer	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	3,153.8	3,153.8	3,106.2	3,096.0	3,096.0	3,088.2	3,088.2	3,088.2	3,088.2	3,088.2	3,088.2	3,088.2	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	3,020.8	(2)(3)
		Ensemble du réseau (route-milles)	6,174.6	6,174.6	6,127.0	6,116.8	6,116.8	6,109.0	6,109.0	6,109.0	6,109.0	6,109.0	6,109.0	6,109.0	(2)(3)
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	98.5	98.2	98.2	97.9	97.9	97.9	97.9	97.9	97.9	97.9	97.9		
Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	99.2	99.1	99.1	98.9	98.9	98.9	98.9	98.9	98.9	98.9	98.9		
ALBERTA	Chemins de fer de classe 1	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	534.2	534.2	534.2	529.7	529.7	529.7	503.6	480.3	480.3	480.3	480.3	383.3	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	2,787.9	(2)(3)
		Ensemble du réseau (route-milles)	3,322.1	3,322.1	3,322.1	3,317.6	3,317.6	3,317.6	3,291.5	3,268.2	3,268.2	3,268.2	3,268.2	3,171.2	(2)(3)
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	99.2	99.2	99.2	94.3	89.9	89.9	89.9	89.9	71.8	71.8	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	99.9	99.9	99.9	99.1	98.4	98.4	98.4	98.4	95.5	95.5	
	Chemins de fer de classes 2 et 3	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	377.0	377.0	377.0	377.0	377.0	377.0	135.3	135.3	135.3	135.3	135.3	135.3	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,099.7	1,099.7	1,099.7	1,099.7	1,099.7	(2)(3)(4)
		Ensemble du réseau (route-milles)	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,315.3	1,235.0	1,235.0	1,235.0	1,235.0	1,235.0	(2)(3)(4)
	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	35.9	35.9	35.9	35.9	35.9	35.9	35.9	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	93.2	93.2	93.2	93.2	93.2	93.2	
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	84.5	79.3	79.3	79.3	79.3	79.3	79.3	
	Ensemble des chemins de fer	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	911.2	911.2	911.2	906.7	906.7	906.7	638.9	615.6	615.6	615.6	615.6	518.6	(2)(3)
		Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	3,967.9	3,967.9	3,967.9	3,967.9	3,967.9	3,967.9	3,967.9	3,887.6	3,887.6	3,887.6	3,887.6	3,887.6	(2)(3)(4)
		Ensemble du réseau (route-milles)	4,879.1	4,879.1	4,879.1	4,874.6	4,874.6	4,874.6	4,606.8	4,503.2	4,503.2	4,503.2	4,503.2	4,406.2	(2)(3)(4)
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	99.5	99.5	99.5	70.1	67.6	67.6	67.6	67.6	56.9	56.9		
Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	98.0	98.0	98.0	98.0	98.0		
Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	99.9	99.9	99.9	94.4	92.3	92.3	92.3	92.3	90.3	90.3		

Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest canadien (route-milles) – par province et par classe de chemin de fer (1)

PROVINCE		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
COLOMBIE-BRITANNIQUE															
Chemins de fer de classe 1	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	2,497.3	2,497.3	2,497.3	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	2,393.1	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	2,524.2	2,524.2	2,524.2	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	2,420.0	(2)(3)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	95.8	95.8	95.8	95.8	95.8	95.8	95.8	95.8	95.8		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	95.9	95.9	95.9	95.9	95.9	95.9	95.9	95.9	95.9		
Chemins de fer de classes 2 et 3	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	1,739.9	1,739.9	1,739.9	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	1,739.9	1,739.9	1,739.9	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	1,844.1	(2)(3)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0	106.0		
Ensemble des chemins de fer	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	26.9	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	4,237.2	(2)(3)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	4,264.1	(2)(3)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
QUEST CANADIEN															
Chemins de fer de classe 1	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	4,138.4	3,995.8	3,948.2	3,933.5	3,917.7	3,580.8	3,554.7	3,510.0	3,490.6	3,393.6	3,490.6	3,490.6	3,393.6	(2)(3)
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	10,689.5	10,689.5	10,689.5	10,585.3	10,585.3	10,585.3	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	(2)(3)
	Ensemble du réseau (route-milles)	14,827.9	14,685.3	14,637.7	14,518.8	14,503.0	14,166.1	14,134.9	14,090.2	14,070.8	13,973.8	14,070.8	14,070.8	13,973.8	(2)(3)
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	96.6	95.4	95.0	94.7	86.5	85.9	84.8	84.3	82.0	84.3	84.3	82.0	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0	99.0		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	99.0	98.7	97.9	97.8	95.5	95.3	95.0	94.9	94.2	94.9	94.9	94.2	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	816.3	958.9	958.9	958.9	958.9	1,288.0	1,046.3	1,067.7	1,087.1	1,087.1	1,087.1	1,087.1	(2)(3)	
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	3,824.0	3,824.0	3,824.0	3,928.2	3,928.2	3,928.2	3,928.2	3,847.9	3,847.9	3,847.9	3,847.9	3,847.9	(2)(3)(4)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	4,640.3	4,782.9	4,782.9	4,887.1	4,887.1	5,216.2	4,974.5	4,915.6	4,935.0	4,935.0	4,935.0	4,935.0	(2)(3)(4)	
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	117.5	117.5	117.5	117.5	157.8	128.2	130.8	133.2	133.2	133.2	133.2		
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	102.7	102.7	102.7	102.7	100.6	100.6	100.6	100.6	100.6		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	103.1	103.1	105.3	105.3	112.4	107.2	105.9	106.4	106.4	106.4	106.4		
Ensemble des chemins de fer	Réseau tributaire du transport du grain (route-milles)	4,954.7	4,954.7	4,907.1	4,892.4	4,876.6	4,868.8	4,601.0	4,577.7	4,577.7	4,480.7	4,577.7	4,577.7	4,480.7	(2)(3)
	Réseau non tributaire du transport du grain (route-milles)	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,508.4	14,428.1	14,428.1	14,428.1	14,428.1	14,428.1	(2)(3)(4)	
	Ensemble du réseau (route-milles)	19,468.2	19,468.2	19,420.6	19,405.9	19,390.1	19,382.3	19,109.4	19,005.8	19,005.8	18,908.8	19,005.8	19,005.8	18,908.8	(2)(3)(4)
Indice - Réseau tributaire du transport du grain	Indice - Réseau tributaire du transport du grain	100.0	100.0	99.0	98.7	98.4	98.3	92.9	92.4	92.4	90.4	92.4	92.4	90.4	
	Indice - Réseau non tributaire du transport du grain	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4		
	Indice - Ensemble du réseau	100.0	100.0	99.8	99.7	99.6	99.6	98.2	97.6	97.6	97.1	97.6	97.6	97.1	

NOTES:

Source : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée, British Columbia Railway Company, OmniTRAX, Transports Canada et l'Office des transports canadiens

- (1) Comprend l'ensemble des route-milles à l'ouest d'Armstrong et de Thunder Bay, en Ontario, sauf là où l'exploitation est assurée par des transporteurs privés (c.-à-d. dans le district de distribution d'eau de la conurbation de Winnipeg, Alberta Prairie Excursion Railways, etc.). Il n'y a aucune disposition relative aux tronçons, aux voies d'évitement, aux voies de triage ou aux embranchements doubles, sauf pour les embranchements ferroviaires tributaires du transport du grain qui sont spécifiquement désignés comme tels en vertu de *la loi sur les transports au Canada* (1996).
- (2) Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : les chemins de fer de classe 1 comprennent BNSF, le CN et CP Rail; les chemins de fer de classe 2 comprennent les chemins de fer régionaux comme BC Rail; les chemins de fer de classe 3 comprennent les services de chemins de fer secondaires comme ceux de OmniTRAX et RailAmerica.
- (3) Afin de suivre les changements relatifs à la propriété et à l'exploitation des chemins de fer tributaires du transport du grain, sont considérés comme chemins de fer tributaires du transport du grain ceux spécifiquement désignés comme tel à l'annexe 1 de *la Loi sur les transports au Canada* (1996) plutôt que dans la *Loi des transports au Canada* (2000).
- (4) Comprend également les route-milles dans les Territoires du Nord-Ouest.

Volumes annuels de grains transportés par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – par classe de ligne de chemin de fer (1)

CLASSE DE LIGNE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
LIGNES DE CHEMINS DE FER TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Blé	884.6	1,202.8	1,169.4	1,170.3	4,427.1	1,124.8	764.7	779.9	1,172.7	3,842.1	943.3	905.2	675.3	864.9	864.9	-26.2%	-77.5%	(2)(3)
Blé dur	188.6	100.4	139.9	377.2	806.1	146.6	163.8	51.8	320.9	683.1	97.2	91.0	101.1	266.5	266.5	-17.0%	-61.0%	(2)(3)
Orge	129.3	165.5	175.5	159.8	630.1	128.1	210.0	177.2	130.6	645.8	73.1	107.1	80.7	64.5	64.5	-50.6%	-90.0%	(2)(3)
Canola	451.4	506.3	224.2	227.7	1,409.7	466.0	394.1	543.8	255.3	1,659.2	296.3	209.8	221.5	180.1	180.1	-29.5%	-89.1%	(2)(3)
Avoine	25.5	24.9	17.3	22.7	90.4	44.8	10.0	15.1	16.0	85.9	36.3	9.4	-	0.1	0.1	-99.5%	-99.9%	(2)(3)
Pois	162.6	123.7	121.1	156.4	563.9	271.7	219.2	158.4	118.9	768.2	201.0	110.9	47.2	90.5	90.5	-23.9%	-88.2%	(2)(3)
Seigle	0.5	-	0.3	-	0.8	-	2.8	1.5	-	4.3	-	-	0.3	-	-	n/a	-100.0%	(2)(3)
Lin	36.4	55.0	68.0	44.3	203.7	67.3	76.1	36.6	54.0	234.0	67.5	57.5	32.2	52.1	52.1	-3.4%	-77.7%	(2)(3)
Autre	142.0	137.9	134.9	137.1	551.8	131.4	132.6	106.9	113.6	484.5	115.5	89.9	76.7	64.1	64.1	-43.6%	-86.8%	(2)(3)
Total	2,021.0	2,316.5	2,050.5	2,295.6	8,683.6	2,380.7	1,973.3	1,871.2	2,182.1	8,407.3	1,582.7	1,580.7	1,234.9	1,582.7	1,582.7	-27.5%	-81.2%	(2)(3)
LIGNES DE CHEMINS DE FER NON TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN																		
Blé	1,671.9	2,511.5	2,543.4	2,466.1	9,192.9	2,033.9	1,870.3	1,807.1	2,256.8	7,968.1	1,991.1	1,889.7	1,213.4	1,446.8	1,446.8	-35.9%	-81.8%	(2)(3)
Blé dur	585.6	234.7	344.4	830.1	1,994.8	422.4	467.8	302.6	867.0	2,059.8	328.0	252.6	257.3	671.4	671.4	-22.6%	-67.4%	(2)(3)
Orge	157.3	187.4	249.3	175.7	769.7	174.7	285.1	230.3	170.5	860.6	136.8	157.8	103.8	75.1	75.1	-56.0%	-91.3%	(2)(3)
Canola	876.3	934.8	438.7	446.7	2,696.4	960.8	786.2	943.7	431.9	3,122.6	564.0	375.1	341.6	311.7	311.7	-27.8%	-90.0%	(2)(3)
Avoine	49.6	30.6	43.9	41.8	165.9	54.8	63.1	35.8	25.9	179.5	56.0	22.4	3.7	2.7	2.7	-89.5%	-98.5%	(2)(3)
Pois	310.1	248.7	230.9	224.6	1,014.3	486.2	473.0	283.8	166.7	1,409.7	355.7	250.3	85.3	134.4	134.4	-19.4%	-90.5%	(2)(3)
Seigle	0.6	0.2	0.9	0.1	1.8	-	7.8	0.7	-	8.6	0.5	0.5	0.3	0.6	0.6	n/a	-93.0%	(2)(3)
Lin	40.7	72.6	79.0	68.5	260.8	63.0	147.8	47.4	81.2	339.4	113.9	119.7	54.6	106.9	106.9	31.6%	-68.5%	(2)(3)
Autre	249.7	224.5	185.7	219.5	879.4	224.3	203.5	196.6	176.8	801.3	197.9	122.8	170.6	133.2	133.2	-24.7%	-83.4%	(2)(3)
Total	3,941.9	4,445.0	4,116.2	4,473.0	16,976.0	4,420.1	4,304.5	3,848.0	4,177.0	16,749.6	2,882.9	3,190.8	2,230.5	2,882.9	2,882.9	-31.0%	-82.8%	(2)(3)
OUEST CANADIEN																		
Blé	2,556.5	3,714.3	3,712.7	3,636.4	13,620.0	3,158.7	2,635.0	2,587.0	3,429.5	11,810.3	2,311.7	2,794.9	1,888.6	2,311.7	2,311.7	-32.6%	-80.4%	(2)(3)
Blé dur	774.2	335.1	484.3	1,207.3	2,800.9	569.0	631.6	354.3	1,187.9	2,742.9	937.8	343.6	358.4	937.8	937.8	-21.1%	-65.8%	(2)(3)
Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.7	302.7	495.1	407.5	301.1	1,506.4	139.5	264.8	184.5	139.5	139.5	-53.6%	-90.7%	(2)(3)
Canola	1,327.6	1,441.1	662.9	674.4	4,106.1	1,426.8	1,180.3	1,487.5	687.3	4,781.8	491.8	584.9	563.1	491.8	491.8	-28.4%	-89.7%	(2)(3)
Avoine	75.1	55.5	61.2	64.5	256.3	99.6	73.0	50.9	41.9	265.5	2.8	31.8	3.7	2.8	2.8	-93.3%	-98.9%	(2)(3)
Pois	472.8	372.4	352.0	381.0	1,578.2	757.9	692.2	442.2	285.7	2,178.0	224.9	361.2	132.4	224.9	224.9	-21.3%	-89.7%	(2)(3)
Seigle	1.1	0.2	1.2	0.1	2.6	-	10.7	2.2	-	12.8	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	n/a	-95.3%	(2)(3)
Lin	77.2	127.6	147.0	112.8	464.5	130.4	223.9	84.0	135.2	573.5	159.0	177.2	86.8	159.0	159.0	17.6%	-72.3%	(2)(3)
Autre	391.7	362.4	320.6	356.5	1,431.3	355.7	336.1	303.6	290.5	1,285.8	197.3	212.7	247.4	197.3	197.3	-32.1%	-84.7%	(2)(3)
Total	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	4,465.6	4,771.5	3,465.4	4,465.6	4,465.6	-29.8%	-82.2%	(2)(3)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

- (1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique.
- (2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert.
- (3) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé aux lignes de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe 1 de la Loi sur les transports au Canada (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification légale subséquents.

Résumé des chemins de fer de classe 3 dans l'Ouest canadien – Infrastructures et volumes de grain (1)

INFRASTRUCTURES (route-milles)	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				ÉCART EN %		NOTES			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T4	YTD				
Manitoba																		
Réseau tributaire du transport du grain	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	375.2	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Réseau non tributaire du transport du grain	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	705.0	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Ensemble du réseau	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	1,080.2	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Saskatchewan																		
Réseau tributaire du transport du grain	206.7	206.7	206.7	206.7	535.8	535.8	557.2	576.6	576.6	576.6	576.6	576.6	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Réseau non tributaire du transport du grain	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	199.1	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Ensemble du réseau	405.8	405.8	405.8	405.8	734.9	734.9	756.3	775.7	775.7	775.7	775.7	775.7	0.0%	0.0%	(2)(3)			
Alberta																		
Réseau tributaire du transport du grain	377.0	377.0	377.0	377.0	377.0	135.3	135.3	135.3	135.3	135.3	135.3	135.3	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
Réseau non tributaire du transport du grain	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,180.0	1,099.7	1,099.7	1,099.7	1,099.7	1,099.7	1,099.7	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
Ensemble du réseau	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,557.0	1,315.3	1,235.0	1,235.0	1,235.0	1,235.0	1,235.0	1,235.0	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
Prairies																		
Réseau tributaire du transport du grain	958.9	958.9	958.9	958.9	1,288.0	1,046.3	1,067.7	1,087.1	1,087.1	1,087.1	1,087.1	1,087.1	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
Réseau non tributaire du transport du grain	2,084.1	2,084.1	2,084.1	2,084.1	2,084.1	2,084.1	2,003.8	2,003.8	2,003.8	2,003.8	2,003.8	2,003.8	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
Ensemble du réseau	3,043.0	3,043.0	3,043.0	3,043.0	3,372.1	3,130.4	3,071.5	3,090.9	3,090.9	3,090.9	3,090.9	3,090.9	0.0%	0.0%	(2)(3)(4)			
VOLUMES DE GRAIN (milliers de tonnes)																		
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
Blé	242.3	337.2	313.2	255.1	1,147.8	241.1	249.3	277.6	377.6	1,145.6	317.9	348.6	253.2	317.9	317.9	-15.8%	-72.2%	(5)
Blé dur	3.1	5.8	7.4	17.7	34.0	31.4	15.9	15.3	53.7	116.4	69.8	16.9	21.5	69.8	69.8	29.9%	-40.0%	(5)
Orge	39.8	38.7	64.4	72.4	215.3	60.8	111.0	55.0	24.5	251.2	25.3	34.1	14.7	25.3	25.3	3.3%	-89.9%	(5)
Canola	125.1	173.2	96.8	92.7	487.8	115.5	105.0	161.1	104.2	485.8	84.3	113.1	98.7	84.3	84.3	-19.0%	-82.6%	(5)
Avoine	5.0	0.6	3.6	3.4	12.8	5.7	5.1	2.8	4.7	18.3	1.6	6.0	0.5	1.6	1.6	-64.9%	-91.0%	(5)
Pois	29.2	28.6	20.0	29.0	106.7	40.8	68.9	30.6	12.1	152.4	15.2	35.8	14.1	15.2	15.2	25.3%	-90.0%	(5)
Seigle	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	0.1	-	0.1	-	-	-	n/a	-100.0%	(5)
Lin	2.3	5.1	2.7	5.4	15.4	5.6	10.4	1.5	4.0	21.6	4.6	3.2	2.0	4.6	4.6	13.9%	-78.6%	(5)
Autre	13.8	16.7	21.1	19.2	70.8	32.4	38.6	27.3	45.4	143.7	24.1	20.3	21.9	24.1	24.1	-47.1%	-83.3%	(5)
Ensemble ges grains	460.6	605.9	529.2	494.9	2,090.5	533.3	604.4	571.2	626.3	2,335.1	542.8	578.0	426.5	542.8	542.8	-13.3%	-76.8%	(5)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

- (1) Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : les chemins de fer de classe 1 comprennent BNSF, le CN et CP Rail; les chemins de fer de classe 2 comprennent les chemins de fer régionaux comme BC Rail; les chemins de fer de classe 3 comprennent les services de chemins de fer secondaires comme ceux de OmniTRAX et RailAmerica.
- (2) Comprend l'ensemble des route-milles de classe 3 dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Il n'y a aucune disposition relative aux tronçons, aux voies d'évitement, aux voies de triage ou aux embranchements doubles, sauf pour les embranchements ferroviaires tributaires du transport du grain qui sont spécifiquement désignés comme tels en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (1996).
- (3) Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé aux lignes de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe 1 de la *Loi sur les transports au Canada* (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification légale subséquents.
- (4) Comprend également les route-milles dans les Territoires du Nord-Ouest.
- (5) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de chemins de fer d'intérêt local dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, à destination d'un port désigné de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert.

Volumes annuels de grain transportés par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) - par classe de chemin de fer (1)

CLASSE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
CHEMINS DE FER DE CLASSE 1																		
Blé	2,314.2	3,377.1	3,399.6	3,381.3	12,472.2	2,917.7	2,385.6	2,309.4	3,051.9	10,664.6	2,660.8	2,446.3	1,635.4	1,993.8	1,993.8	-34.7%	-81.3%	(2)(3)
Blé dur	771.1	329.3	476.9	1,189.7	2,767.0	537.5	615.7	339.0	1,134.2	2,626.5	412.3	326.7	336.9	868.0	868.0	-23.5%	-67.0%	(2)(3)
Orge	246.9	314.1	360.4	263.1	1,184.4	241.9	384.1	352.5	276.6	1,255.1	200.7	230.7	169.8	114.3	114.3	-58.7%	-90.9%	(2)(3)
Canola	1,202.5	1,267.9	566.1	581.7	3,618.3	1,311.2	1,075.3	1,326.4	583.1	4,296.0	747.4	471.8	464.4	407.4	407.4	-30.1%	-90.5%	(2)(3)
Avoine	70.0	54.9	57.6	61.1	243.5	93.9	67.9	48.1	37.2	247.2	76.7	25.9	3.2	1.2	1.2	-96.9%	-99.5%	(2)(3)
Pois	443.6	343.8	332.1	352.0	1,471.5	717.2	623.2	411.6	273.6	2,025.6	502.7	325.4	118.4	209.8	209.8	-23.3%	-89.6%	(2)(3)
Seigle	1.1	0.2	1.2	0.1	2.6	-	10.6	2.2	-	12.7	0.5	0.4	0.5	0.6	0.6	n/a	-95.3%	(2)(3)
Lin	74.9	122.5	144.3	107.4	449.1	124.7	213.5	82.5	131.2	551.9	177.4	174.0	84.8	154.4	154.4	17.7%	-72.0%	(2)(3)
Autre	377.9	345.7	299.5	337.4	1,360.5	323.3	297.5	276.3	245.0	1,142.1	281.9	192.4	225.5	173.3	173.3	-29.3%	-84.8%	(2)(3)
Ensemble des grains	5,502.2	6,155.6	5,637.5	6,273.7	23,569.1	6,267.5	5,673.4	5,148.0	5,732.8	22,821.7	3,922.8	4,193.5	3,038.9	3,922.8	3,922.8	-31.6%	-82.8%	(2)(3)
CHEMINS DE FER DE CLASSES 2 ET 3																		
Blé	242.3	337.2	313.2	255.1	1,147.8	241.1	249.3	277.6	377.6	1,145.6	273.6	348.6	253.2	317.9	317.9	-15.8%	-72.2%	(2)(3)
Blé dur	3.1	5.8	7.4	17.7	34.0	31.4	15.9	15.3	53.7	116.4	12.9	16.9	21.5	69.8	69.8	29.9%	-40.0%	(2)(3)
Orge	39.8	38.7	64.4	72.4	215.3	60.8	111.0	55.0	24.5	251.2	9.2	34.1	14.7	25.3	25.3	3.3%	-89.9%	(2)(3)
Canola	125.1	173.2	96.8	92.7	487.8	115.5	105.0	161.1	104.2	485.8	112.9	113.1	98.7	84.3	84.3	-19.0%	-82.6%	(2)(3)
Avoine	5.0	0.6	3.6	3.4	12.8	5.7	5.1	2.8	4.7	18.3	15.6	6.0	0.5	1.6	1.6	-64.9%	-91.0%	(2)(3)
Pois	29.2	28.6	20.0	29.0	106.7	40.8	68.9	30.6	12.1	152.4	54.0	35.8	14.1	15.2	15.2	25.3%	-90.0%	(2)(3)
Seigle	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	0.1	-	0.1	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)(3)
Lin	2.3	5.1	2.7	5.4	15.4	5.6	10.4	1.5	4.0	21.6	4.0	3.2	2.0	4.6	4.6	13.9%	-78.6%	(2)(3)
Autre	13.8	16.7	21.1	19.2	70.8	32.4	38.6	27.3	45.4	143.7	31.4	20.3	21.9	24.1	24.1	-47.1%	-83.3%	(2)(3)
Ensemble des grains	460.6	605.9	529.2	494.9	2,090.5	533.3	604.4	571.2	626.3	2,335.1	542.8	578.0	426.5	542.8	542.8	-13.3%	-76.8%	(2)(3)
OUEST CANADIEN																		
Blé	2,556.5	3,714.3	3,712.7	3,636.4	13,620.0	3,158.7	2,635.0	2,587.0	3,429.5	11,810.3	2,311.7	2,794.9	1,888.6	2,311.7	2,311.7	-32.6%	-80.4%	(2)(3)
Blé dur	774.2	335.1	484.3	1,207.3	2,800.9	569.0	631.6	354.3	1,187.9	2,742.9	937.8	343.6	358.4	937.8	937.8	-21.1%	-65.8%	(2)(3)
Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.7	302.7	495.1	407.5	301.1	1,506.4	139.6	264.8	184.5	139.6	139.6	-53.6%	-90.7%	(2)(3)
Canola	1,327.6	1,441.1	662.9	674.4	4,106.1	1,426.8	1,180.3	1,487.5	687.3	4,781.8	491.8	584.9	563.1	491.8	491.8	-28.4%	-89.7%	(2)(3)
Avoine	75.1	55.5	61.2	64.5	256.3	99.6	73.0	50.9	41.9	265.5	2.8	31.8	3.7	2.8	2.8	-93.3%	-98.9%	(2)(3)
Pois	472.8	372.4	352.0	381.0	1,578.2	757.9	692.2	442.2	285.7	2,178.0	224.9	361.2	132.4	224.9	224.9	-21.3%	-89.7%	(2)(3)
Seigle	1.1	0.2	1.2	0.1	2.6	-	10.7	2.2	-	12.8	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	n/a	-95.3%	(2)(3)
Lin	77.2	127.6	147.0	112.8	464.5	130.4	223.9	84.0	135.2	573.5	159.0	177.2	86.8	159.0	159.0	17.6%	-72.3%	(2)(3)
Autre	391.7	362.4	320.6	356.5	1,431.3	355.7	336.1	303.6	290.5	1,285.8	197.3	212.7	247.4	197.3	197.3	-32.1%	-84.7%	(2)(3)
Ensemble des grains	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	4,465.6	4,771.5	3,465.4	4,465.6	4,465.6	-29.8%	-82.2%	(2)(3)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

- (1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique
- (2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur le transport au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie
- (3) Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : les chemins de fer de classe 1 comprennent BNSF, le CN et CP Rail; les chemins de fer de classe 2 comprennent les chemins de fer régionaux comme BC Rail; les chemins de fer de classe 3 comprennent les services de chemins de fer secondaires comme ceux de OmniTRAX et RailAmerica.

Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien - par classe de ligne de chemin de fer (1)

CLASSE DE LIGNE DE CHEMIN DE FER		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
LIGNES DE CHEMIN DE FER TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN															
Chemins de fer de classe 1	Total de installations	373	359	356	351	317	284	281	267	255	200	183	180	147	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	96.2	95.4	94.1	85.0	76.1	75.3	71.6	68.4	39.4	49.1	48.3	39.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,177.0	2,126.7	2,218.2	2,243.4	2,131.8	2,007.8	2,015.3	1,940.4	1,892.6	1,667.9	1,634.4	1,618.1	1,486.6	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	97.7	101.9	103.0	97.9	92.2	92.6	89.1	86.9	68.3	75.1	74.3	68.3	
Chemins de fer de classe 2 et 3	Total de installations	47	61	59	57	54	71	62	57	54	47	43	40	32	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	129.8	125.5	121.3	114.9	151.1	131.9	121.3	114.9	68.1	91.5	85.1	68.1	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	310.2	360.5	360.0	360.2	343.6	428.4	380.3	348.5	342.1	311.4	294.5	279.0	240.1	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	116.2	116.1	116.1	110.8	138.1	122.6	112.4	110.3	77.4	94.9	89.9	77.4	
Ensemble des chemins de fer	Total de installations	420	420	415	408	371	355	343	324	309	179	226	220	179	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	98.8	97.1	88.3	84.5	81.7	77.1	73.6	42.6	53.8	52.4	42.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,487.2	2,487.2	2,578.2	2,603.6	2,475.4	2,436.2	2,395.6	2,288.9	2,234.6	1,726.7	1,928.9	1,897.0	1,726.7	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	103.7	104.7	99.5	97.9	96.3	92.0	89.8	69.4	77.6	76.3	69.4	
LIGNES DE CHEMIN DE FER NON TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN															
Chemins de fer de classe 1	Total de installations	524	524	523	516	480	457	444	423	412	357	335	324	286	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	99.8	98.5	91.6	87.2	84.7	80.7	78.6	54.6	63.9	61.8	54.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	4,278.8	4,278.8	4,617.4	4,667.1	4,691.4	4,594.0	4,755.9	4,697.8	4,645.4	4,447.1	4,383.9	4,326.2	4,217.9	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	107.9	109.1	109.6	107.4	111.1	109.8	108.6	98.6	102.5	101.1	98.6	
Chemins de fer de classe 2 et 3	Total de installations	35	35	35	35	33	31	30	28	28	26	25	24	19	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	94.3	88.6	85.7	80.0	80.0	54.3	71.4	68.6	54.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	166.9	166.9	166.1	163.3	156.1	151.6	144.1	131.2	131.2	121.5	140.3	134.3	116.1	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	99.5	97.8	93.5	90.8	86.3	78.6	78.6	69.6	84.0	80.4	69.6	
Ensemble des chemins de fer	Total de installations	559	559	558	551	513	488	474	451	440	305	360	348	305	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	99.8	98.6	91.8	87.3	84.8	80.7	78.7	54.6	64.4	62.3	54.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	4,445.8	4,445.8	4,783.5	4,830.4	4,847.6	4,745.6	4,900.0	4,829.0	4,776.6	4,334.0	4,524.2	4,460.5	4,334.0	(2)(3)(4)
	Indice	100.0	100.0	107.6	108.7	109.0	106.7	110.2	108.6	107.4	97.5	101.8	100.3	97.5	
OUEST CANADIEN															
Chemins de fer de classe 1	Total de installations	897	883	879	867	797	741	725	690	667	433	518	504	433	(2)(4)
	Indice	100.0	98.4	98.0	96.7	88.9	82.6	80.8	76.9	74.4	48.3	57.7	56.2	48.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,455.8	6,405.5	6,835.6	6,910.5	6,823.2	6,601.8	6,771.2	6,638.2	6,538.0	5,704.5	6,018.3	5,944.3	5,704.5	(2)(4)
	Indice	100.0	99.2	105.9	107.0	105.7	102.3	104.9	102.8	101.3	88.4	93.2	92.1	88.4	
Chemins de fer de classe 2 et 3	Total de installations	82	96	94	92	87	102	92	85	82	51	68	64	51	(2)(4)
	Indice	100.0	117.1	114.6	112.2	106.1	124.4	112.2	103.7	100.0	62.2	82.9	78.0	62.2	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	477.1	527.4	526.1	523.5	499.7	580.0	524.4	479.7	473.3	356.3	434.7	413.2	356.3	(2)(4)
	Indice	100.0	110.5	110.3	109.7	104.7	121.6	109.9	100.5	99.2	74.7	91.1	86.6	74.7	
Ensemble des chemins de fer	Total de installations	979	979	973	959	884	843	817	775	749	484	586	568	484	(2)(4)
	Indice	100.0	100.0	99.4	98.0	90.3	86.1	83.5	79.2	76.5	49.4	59.9	58.0	49.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	6,932.9	6,932.9	7,361.7	7,434.0	7,323.0	7,181.8	7,295.6	7,117.9	7,011.3	6,060.8	6,453.1	6,357.5	6,060.8	(2)(4)
	Indice	100.0	100.0	106.2	107.2	105.6	103.6	105.2	102.7	101.1	87.4	93.1	91.7	87.4	

NOTES:

SOURCE : Commission canadienne des grains

- La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- Certaines installations de silos primaires et de transformation sont sans desserte ferroviaire et n'offrent donc pas un accès physique direct aux services d'un chemin de fer d'intérêt local. Il peut s'agir soit d'une décision délibérée au moment de la construction, soit de l'abandon du chemin de fer d'intérêt local qui desservait les installations auparavant. Ce type d'installations est exclu des présentes.
- Le terme embranchement ferroviaire tributaire du transport du grain constitue une désignation légale en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Pour les besoins de comparaison seulement, le terme est apposé aux lignes de chemin de fer désignées comme telles en vertu de l'annexe 1 de la Loi sur le transport au Canada (1996) indépendamment de tout transfert de propriété ou de toute modification légale subséquente.
- Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : les chemins de fer de classe 1 comprennent BNSF, le CN et CP Rail; les chemins de fer de classe 2 comprennent les chemins de fer régionaux comme BC Rail; les chemins de fer de classe 3 comprennent les services de chemins de fer secondaires comme ceux de OmniTRAX et RailAmerica.

Silos terminus dans l'Ouest canadien - par port et par classe d'installations

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
	1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
VANCOUVER														
Installations de classe E	1 - 49 espaces pour wagons	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	102.1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Installations de classe F	50 (ou plus) espaces pour wagons	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	827.2	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des installations	Total des installations	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	929.3	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
PRINCE RUPERT														
Installations de classe E	1 - 49 espaces pour wagons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Installations de classe F	50 (ou plus) espaces pour wagons	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des installations	Total des installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	209.5	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
CHURCHILL														
Installations de classe E	1 - 49 espaces pour wagons	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
	Indice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Installations de classe F	50 (ou plus) espaces pour wagons	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Ensemble des installations	Total des installations	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	140.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
THUNDER BAY														
Installations de classe E	1 - 49 espaces pour wagons	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	207.8	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Installations de classe F	50 (ou plus) espaces pour wagons	5	5	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	140.0	140.0	140.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,070.7	1,070.7	1,070.7	1,070.7	1,192.0	1,192.0	1,192.0	1,192.0	1,192.0	1,222.0	1,222.0	1,222.0	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	111.3	111.3	111.3	111.3	111.3	114.1	114.1	114.1	
Ensemble des installations	Total des installations	7	7	7	7	8	8	8	8	8	9	9	9	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	114.3	114.3	114.3	114.3	114.3	128.6	128.6	128.6	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	1,278.5	1,278.5	1,278.5	1,278.5	1,399.8	1,399.8	1,399.8	1,399.8	1,399.8	1,429.8	1,429.8	1,429.8	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	109.5	109.5	109.5	109.5	109.5	111.8	111.8	111.8	

Silos terminus dans l'Ouest canadien - par port et par classe d'installations

PORT		CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
OUEST CANADIEN		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Installations de classe E	1 - 49 espaces pour wagons	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	309.9	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Installations de classe F	50 (ou plus) espaces pour wagons	11	11	11	11	12	13	13	13	13	14	14	14	14	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	109.1	118.2	118.2	118.2	118.2	127.3	127.3	127.3	127.3	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,247.5	2,247.5	2,247.5	2,247.5	2,368.7	2,393.7	2,393.7	2,393.7	2,393.7	2,423.7	2,423.7	2,423.7	2,423.7	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	105.4	106.5	106.5	106.5	106.5	107.8	107.8	107.8	107.8	
Ensemble des installations	Total des installations	14	14	14	14	15	16	16	16	16	17	17	17	17	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	107.1	114.3	114.3	114.3	114.3	121.4	121.4	121.4	121.4	
	Capacité de stockage (milliers de tonnes)	2,557.4	2,557.4	2,557.4	2,557.4	2,678.6	2,703.6	2,703.6	2,703.6	2,703.6	2,733.6	2,733.6	2,733.6	2,733.6	(1)(2)
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	104.7	105.7	105.7	105.7	105.7	106.9	106.9	106.9	106.9	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) La Commission canadienne des grains produit une liste de l'ensemble des silos dans l'Ouest canadien au début de chaque campagne agricole. La liste fait l'objet d'une mise à jour au besoin, mais sur une base irrégulière, pour tenir compte des fluctuations entraînées par la fermeture, le transfert ou l'ajout d'installations ainsi que du changement de capacité de stockage autorisée. L'information fournie aux présentes tient compte de l'information la plus récente disponible à la fin de chaque trimestre, mais ne constitue pas nécessairement une comptabilité d'exercice pour toutes les opérations à la date donnée.
- (2) Les classes utilisées pour regrouper les silos-élevateurs sont établies en fonction du nombre d'espaces pour wagons de chacune des installations, seulement pour les besoins de comparaisons.

Volume de trafic par port (nombre de wagons) (2)

PORT	CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
VANCOUVER																			
	CN	17,397	18,953	16,467	20,239	73,056	21,387	19,387	19,963	20,088	80,825	22,028	17,670	11,097	15,264	0		-24.0%	-18.3%
	CP	17,317	21,973	22,095	22,563	83,948	21,854	21,190	20,440	16,799	80,283	17,392	14,466	9,632	10,048	0		-40.2%	-35.8%
		34,714	40,926	38,562	42,802	157,004	43,241	40,577	40,403	36,887	161,108	39,420	32,136	20,729	25,312	117,597		-31.4%	-27.0%
PRINCE RUPERT																			
	CN	3,882	17,176	15,416	2,018	38,492	586	8,779	12,693	3,894	25,952	0	6,457	5,050	493	0		-87.3%	-53.8%
	CP	0	0	0	0	0	0	0	601	105	706	0	0	0	0	0		-100.0%	-100.0%
		3,882	17,176	15,416	2,018	38,492	586	8,779	13,294	3,999	26,658	0	6,457	5,050	493	12,000		-87.7%	-55.0%
CHURCHILL																			
	CN	4,253	0	0	958	5,211	6,181	539	0	832	7,552	3,883	0	0	871	0		4.7%	-37.0%
	CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	770	0	0	0	0		n/a	n/a
		4,253	0	0	958	5,211	6,181	539	0	832	7,552	4,653	0	0	871	5,524		4.7%	-26.9%
THUNDER BAY																			
	CN	7,546	6,841	4,253	9,401	28,041	7,545	8,717	3,511	11,528	31,301	6,839	5,055	3,320	8,561	0		-25.7%	-24.0%
	CP	13,355	11,011	8,339	16,802	49,507	12,883	11,345	5,086	15,673	44,987	12,377	9,770	5,446	16,454	0		5.0%	-2.1%
		20,901	17,852	12,592	26,203	77,548	20,428	20,062	8,597	27,201	76,288	19,216	14,825	8,766	25,015	67,822		-8.0%	-11.1%
ENSEMBLE DES PORTS																			
	CN	33,078	42,970	36,136	32,616	144,800	35,699	37,422	36,167	36,342	145,630	32,750	29,182	19,467	25,189	0		-30.7%	-26.8%
	CP	30,672	32,984	30,434	39,365	133,455	34,737	32,535	26,127	32,577	125,976	30,539	24,236	15,078	26,502	0		-18.6%	-23.5%
		63,750	75,954	66,570	71,981	278,255	70,436	69,957	62,294	68,919	271,606	63,289	53,418	34,545	51,691	202,943		-25.0%	-25.3%

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les trimestres de la campagne agricole correspondent aux déchargements au cours des semaines 1 à 13, 14 à 26, 27 à 30 et 40 à 52 inclusivement.
- (2) Comprend les déchargements de blé, de blé dur, d'orge, de canola, d'avoine, de pois, de seigle et de lin, par wagon-trémie couvert, aux silos terminus agréés.
- (3) Blé à taux élevé d'infection par la fusariose, expédié au sud-ouest du Manitoba et du sud-ouest de la Saskatchewan dans les wagons de CP Rail ou transféré des lignes de chemin de fer de CP Rail.

2A -Relations commerciales

Nombre d'appels d'offres lancés (nombre absolu et tonnage) par grain (1) (2)

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002								NOTES		
		T1 - T4		T1		T2		T3		T4			T1 - T4	
		Appel d'offres	Volume (tonnes)		Appel d'offres	Volume (tonnes)								
VANCOUVER	Blé	191	1,839,200	52	902,000	41	602,800	41	515,680	20	253,000	0	2,273,480	
	Blé dur	45	283,360	13	77,000	9	68,200	6	46,200	11	77,000	0	268,400	
	Orge	33	334,400			5	44,000	2	35,200	4	80,960	0	160,160	
		269	2,456,960	65	979,000	55	715,000	49	597,080	0	410,960	204	2,702,040	
PRINCE RUPERT	Blé	94	968,000			24	382,800	35	338,800			0	721,600	
	Blé dur											0	0	
	Orge											0	0	
		94	968,000			24	382,800	35	338,800			59	721,600	
CHURCHILL	Blé	9	92,400	12	127,600					1	8,800	0	136,400	
	Blé dur			1	22,000							0	22,000	
	Orge											0	0	
		9	92,400	13	149,600					0	8,800	14	158,400	
THUNDER BAY	Blé	96	818,400	39	314,600	12	107,800	7	96,800	22	167,200	0	686,400	
	Blé dur	41	552,200	16	107,800	6	57,200	10	105,600	27	422,400	0	693,000	
	Orge											0	0	
		137	1,370,600	55	422,400	18	165,000	17	202,400	0	589,600	139	1,379,400	
EMSEMBLE DES PORTS	Blé	390	3,718,000	103	1,344,200	77	1,093,400	83	951,280	0	429,000	0	3,817,880	
	Blé dur	86	835,560	30	206,800	15	125,400	16	151,800	0	499,400	0	983,400	
	Orge	33	334,400	0	0	5	44,000	2	35,200	0	80,960	0	160,160	
		509	4,887,960	133	1,551,000	97	1,262,800	101	1,138,280	0	1,009,360	416	4,961,440	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) La campagne agricole 2000-2001 correspondait à la première année de l'utilisation d'appels d'offres pour l'expédition de produits vers les ports par la CCB conformément à un protocole d'entente entré en vigueur le 1er août 2000.
- (2) Les appels d'offres de la CCB s'appliquent à diverses tailles de charges de wagon, selon une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon.

Nombre d'appels d'offres lancés pour l'orge de brasserie (nombre absolu et tonnage) par grain

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002		NOTES
		T3		T3		
		Appels d'offres	Volume (tonnes)	Appels d'offres	Volume (tonnes)	
VANCOUVER	Orge de brasserie	6	n/a	2	n/a	(1)
		6	n/a	2	n/a	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les appels d'offres relatifs à l'orge de brasserie ne précisent pas un tonnage particulier.

2A - Relations commerciales

Nombre d'appels d'offres lancés (nombre absolu et tonnage) par grain et par grade (1) (2)

DESTINATION	PRODUIT	GRADE	2000-2001		2001-2002				2001-2002	NOTES							
			Appels d'offres	Volume (tonnes)	T1		T2				T3		T4				
					Appels d'offres	Volume (tonnes)											
VANCOUVER	Blé	CWRS 1	76	735,680	16	244,200	14	231,000	23	312,400	9	138,600	62	926,200			
		CWRS 2	78	838,200	18	363,000	15	206,800	15	187,000	9	101,200	57	858,000			
		CWRS 3	9	52,800	4	77,000	3	37,400					7	114,400			
		CWRS 1/2			2	46,200	4	59,400					6	105,600	(3)		
		CWES 1/2	7	33,000	2	22,000	1	4,400	1	5,280	1	4,400	5	36,080	(3)		
		CANADA FOURRAGE	4	17,600	1	2,200							1	2,200			
		CPSR 1/2	12	107,800	4	94,600	1	30,800			1	8,800	6	134,200	(3)		
		CPSW 1/2	2	30,800							1	8,800	1	8,800	(3)		
		CWRW 1/2	3	23,320	2	22,000	2	26,400					4	48,400	(3)		
		A/C CRYSTAL			1	26,400	1	6,600	1	2,200			3	35,200			
		A/C VISTA			2	4,400							2	4,400			
					191	1,839,200	52	902,000	41	602,800	41	515,680	20	253,000	154	2,273,480	
		VANCOUVER	Blé dur	CWAD 1	3	8,800	2	15,400	3	39,600	3	30,800	4	39,600	12	125,400	
				CWAD 1/2	8	39,600	1	13,200						1	13,200	(3)	
CWAD 2	13			73,920	4	15,400	3	17,600	2	11,000	2	15,400	11	59,400			
CWAD 2/3											1	8,800	1	8,800	(3)		
CWAD 3	6			37,840	3	22,000	2	6,600	1	4,400	2	6,600	8	39,600			
CWAD 3/4	1			8,800									0	0	(3)		
CWAD 4	12			105,600	2	8,800	1	4,400			2	6,600	5	19,800			
CWAD 5	2			8,800	1	2,200							1	2,200			
	45			283,360	13	77,000	9	68,200	6	46,200	11	77,000	39	268,400			
VANCOUVER	Orge			CW 1	32	325,600			5	44,000	1	22,000	4	80,960	10	146,960	
		CW 1/2							1	13,200			1	13,200	(3)		
		CANADA FOURRAGER	1	8,800									0	0			
			33	334,400	0	0	5	44,000	2	35,200	4	80,960	11	160,160			
PRINCE RUPERT	Blé	CWRS 1	11	81,400			1	4,400	9	92,400			10	96,800			
		CWRS 2	58	666,600			14	292,600	26	246,400			40	539,000			
		CWRS 3	9	74,800			2	6,600					2	6,600			
		CWRS 1/2					3	66,000					3	66,000	(3)		
		CWES 1/2	5	39,600			4	13,200					4	13,200	(3)		
		CANADA FOURRAGER	1	4,400									0	0			
		CPSR 1/2	1	8,800									0	0			
		CPSR 1	9	92,400									0	0	(3)		
		CPSR 1/2											0	0			
			94	966,000	0	0	24	382,800	35	338,800	0	0	59	721,600			
CHURCHILL	Blé	CWRS 1	1	8,800	2	33,000					1	8,800	3	41,800			
		CWRS 2	3	32,120	9	92,400							9	92,400			
		CWRS 3	4	44,000	1	2,200							1	2,200			
		CPSW 1/2	1	7,480									0	0	(3)		
			9	92,400	12	127,600	0	0	0	0	1	8,800	13	136,400			
CHURCHILL	Blé dur	CWAD 1			1	22,000						1	22,000				
					1	22,000	0	0	0	0	0	1	22,000				
THUNDER BAY	Blé	CWRS 1	24	184,800	14	94,600	2	13,200	4	48,400	12	96,800	32	253,000			
		CWRS 2	45	352,000	15	156,200	5	48,400	3	48,400	10	70,400	33	323,400			
		CWRS 3	8	79,200									0	0			
		CWRS 1/2	7	63,800	2	13,200	2	30,800					4	44,000	(3)		
		CPSR 1/2	2	13,200	6	19,800	2	4,400					8	24,200	(3)		
		CWRW 1/2	10	125,400	2	30,800	1	11,000					3	41,800	(3)		
			96	818,400	39	314,600	12	107,800	7	96,800	22	167,200	80	686,400			
	THUNDER BAY	Blé dur	CWAD 1	18	195,800	5	24,200	2	4,400	4	39,600	10	140,800	21	209,000		
			CWAD 2	7	74,800	2	15,400	2	35,200	1	17,600	13	255,200	18	323,400		
			CWAD 3	12	237,600	2	30,800			4	22,000	4	26,400	10	79,200		
			CWAD 3/4	2	17,600					1	26,400			1	26,400	(3)	
			CWAD 4	2	26,400	7	37,400	2	17,600					9	55,000		
				41	552,200	16	107,800	6	57,200	10	105,600	27	422,400	59	693,000		

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) La campagne agricole 2000-2001 correspondait à la première année de l'utilisation d'appels d'offres pour l'expédition de produits vers les ports par la CCB conformément à un protocole d'entente entré en vigueur le 1er août 2000.
- (2) Les appels d'offres de la CCB s'appliquent à diverses tailles de charges de wagon, selon une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon.
- (3) CWES nos 1 et 2, etc. : désigne les appels d'offres lancés pour du blé CWES no 1 ou no 2.

2A - Relations commerciales

2A - 3

Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain (1) (2) (3)

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002								2000-2001		NOTES
		TOTAL		T1		T2		T3		T4		TOTAL		
		Soumissions reçues	Volume (tonnes)											
VANCOUVER	Blé	154	496,848	343	2,233,616	224	1,361,976	325	1,834,096	101	528,352	993	5,958,040	
	Blé dur	60	223,168	68	330,880	63	273,152	28	159,456	9	37,664	168	801,152	
	Orge	17	116,160			13	76,384	15	81,840	6	30,888	34	189,112	
		231	836,176	411	2,564,496	300	1,711,512	368	2,075,392	116	596,904	1,195	6,948,304	
PRINCE RUPERT	Blé	51	183,216			40	190,520	140	678,392			180	868,912	
	Blé dur											0	0	
	Orge											0	0	
	51	183,216			40	190,520	140	678,392			180	868,912		
CHURCHILL	Blé	2	6,600	13	95,744					1	4,400	14	100,144	
	Blé dur			5	61,600							5	61,600	
	Orge											0	0	
	2	6,600	18	157,344						1	4,400	19	161,744	
THUNDER BAY	Blé	76	289,256	211	856,328	66	312,136	57	263,384	129	562,848	463	1,994,696	
	Blé dur	48	313,984	64	240,416	54	253,968	63	332,552	139	600,248	320	1,427,184	
	Orge											0	0	
	124	603,240	275	1,096,744	120	566,104	120	595,936	268	1,163,096	783	3,421,880		
ENSEMBLE DES PORTS	Blé	283	975,920	567	3,185,688	330	1,864,632	522	2,775,872	231	1,095,600	1,650	8,921,792	
	Blé dur	108	537,152	137	632,896	117	527,120	91	492,008	148	637,912	493	2,289,936	
	Orge	17	116,160	0	0	13	76,384	15	81,840	6	30,888	34	189,112	
		408	1,629,232	704	3,818,584	460	2,468,136	628	3,349,720	385	1,764,400	2,177	11,400,840	

NOTES:

- (1) Des soumissions ont été présentées par 12 entreprises au cours de la campagne agricole 2000-2001.
- (2) On a reçu des soumissions pour diverses tailles de charge de wagon, équivalant soit à une partie, soit à l'ensemble du tonnage de l'appel d'offres correspondante.
- (3) Comme pour les appels d'offres, on utilise une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon pour calculer le tonnage relatif à la soumission.

Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) relatives à l'orge de brasserie

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002		NOTES
		Soumissions reçues	Volume (tonnes)	Q3		
		Soumissions reçues	Volume (tonnes)	Soumissions reçues	Volume (tonnes)	
VANCOUVER						
	Orge de brasserie	68	927,450	10	183,000	
		68	927,450	10	183,000	

NOTES:

Source : Commission canadienne de blé

2A - Relations commerciales

Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain et par grade (1) (2) (3)

DESTINATION	PRODUIT	GRADE	Soumissions reçues										NOTES					
			2000-2001		T1		T2		T3		T4			2000-2001				
			Soumissions reçues	Volume (tonnes)		Soumissions reçues	Volume (tonnes)											
VANCOUVER	Blé		TOTAL		T1		T2		T3		T4		TOTAL					
		CWRS 1	36	128,480	129	832,744	169	1,047,376	196	1,152,272	48	243,848	542	3,276,240				
		CWRS 2	73	258,720	64	530,200	22	114,224	107	619,784	50	270,512	243	1,534,720				
		CWRS 3	9	14,432	16	97,416	5	27,984					21	125,400				
		CWRS 1/2			14	165,440	21	115,016	6	35,200			41	315,656	(4)			
		CWES 1/2	11	25,872	21	64,944	3	8,976	8	14,344		1	792	33	89,056	(4)		
		CANADA FOURRAGER	2	3,080										0	0			
		CPSR 2	1	8,800	8	30,800			1	2,200				9	33,000			
		CPSR 1/2	17	37,312	57	365,992	3	44,000				2	13,200	62	423,192	(4)		
		CPSW 1/2	2	3,432					6	9,768				6	9,768	(4)		
		CWRW 1/2	3	16,720	28	135,696							28	135,696	(4)			
		CWRW 2			1	4,400								1	4,400			
		A/C CRYSTAL					1	4,400		1	528			2	4,928			
		A/C VISTA			5	5,984								5	5,984			
					154	496,848	343	2,233,616	224	1,361,976	325	1,834,096	101	528,352	993	5,958,040		
VANCOUVER	Blé dur																	
		CWAD 1	2	6,600	14	70,752	29	159,808	17	102,256		3	16,456	63	349,272			
		CWAD 1/2	8	24,200	22	134,200							22	134,200	(4)			
		CWAD 2	22	84,920	18	69,784	24	92,136	11	57,200		4	10,208	57	229,328	(4)		
		CWAD 2/3										2	11,000	2	11,000	(4)		
		CWAD 3	19	74,624	11	44,704	10	21,208				2	11,000	21	65,912			
		CWAD 3/4	2	13,200										0	0	(4)		
		CWAD 4	6	18,040	2	11,000								2	11,000			
		CWAD 5	1	1,584	1	440								1	440			
			80	223,168	68	330,880	63	273,152	28	159,456		9	37,664	168	801,152			
VANCOUVER	Orge																	
		CW 1	16	107,360			13	76,384	12	69,520		6	30,888	31	176,792			
		CW 2							1	2,200			1	2,200				
		CANADA FOURRAGER	1	8,800					2	10,120			2	10,120				
	17	116,160	0	0	13	76,384	15	81,840		6	30,888	34	189,112					
PRINCE RUPERT	Blé																	
		CWRS 1	3	8,800			7	31,504	66	327,712			73	359,216				
		CWRS 2	28	111,056			15	78,760	69	338,360			84	417,120				
		CWRS 3	9	26,400			2	6,600					2	6,600				
		CWRS 1/2					12	62,920	5	12,320			17	75,240	(4)			
		CWES 1/2	3	8,800			4	10,736					4	10,736	(4)			
		CPSR 1	8	28,160									0	0				
	51	183,216	0	0	40	190,520	140	678,392		0	0	180	868,912					
CHURCHILL	Blé																	
		CWRS 1			5	30,624						1	4,400	6	35,024			
		CWRS 2			7	62,920							7	62,920				
		CWRS 3	2	6,600	1	2,200							1	2,200				
			2	6,600	13	95,744	0	0	0	0	1	4,400	14	100,144				
CHURCHILL	Blé dur																	
		CWAD 1			5	61,600							5	61,600				
			0	0	5	61,600	0	0	0	0	0	5	61,600					
THUNDER BAY	Blé																	
		CWRS 1	9	29,480	127	508,112	14	55,088	36	176,000		61	256,080	238	995,280			
		CWRS 2	43	168,432	68	298,672	33	189,376	21	87,384		68	306,768	190	882,200			
		CWRS 3	11	36,080										0	0			
		CWRS 1/2	1	2,200	1	2,200	15	56,672						16	58,872	(4)		
		CPSR 1/2	2	1,144	4	13,200								4	13,200	(4)		
		CWRW 1/2	10	51,920	11	34,144	4	11,000						15	45,144	(4)		
			76	289,256	211	856,328	66	312,136	57	263,384		129	562,848	463	1,994,696			
		THUNDER BAY	Blé dur															
				CWAD 1	9	43,560	49	190,256	23	46,728	32	181,984		47	172,040	151	591,008	
				CWAD 2	7	40,040	4	11,176	31	207,240	19	122,760		85	401,808	139	742,984	
				CWAD 3	30	220,704	6	32,208			5	9,768		7	26,400	18	68,376	(4)
CWAD 3/4	1			880					7	18,040			7	18,040				
CWAD 4	1			8,800	5	6,776							5	6,776				
	48			313,984	64	240,416	54	253,968	63	332,552		139	600,248	320	1,427,184			

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Des soumissions ont été présentées par 12 entreprises au cours de la campagne agricole 2000-2001.
- (2) On a reçu des soumissions pour diverses tailles de charge de wagon, équivalant soit à une partie, soit à l'ensemble du tonnage de l'appel d'offres correspondante.
- (3) Comme pour les appels d'offres, on utilise une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon pour calculer le tonnage relatif à la soumission.
- (4) CWES nos 1 et 2, etc. : désigne les appels d'offres lancés pour du blé CWES no 1 ou no 2.

Volumes de grain acheminé en vertu du processus d'adjudication par appel d'offres (tonnage et pourcentage)
par rapport au volume total des grains CCB acheminés vers les quatre ports admissibles

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001			2001-2002			NOTES
		Volume soumissionné (tonnes)	CCB total (tonnes)	% du CCB total	Volume soumissionné (tonnes)	CCB total (tonnes)	% of CWB Total	
T1 - T4								
VANCOUVER							(2)(3)	
	Blé	234,202	6,079,568	3.9%	1,817,485	5,795,240	31.4%	
	Blé dur	88,329	503,888	17.5%	201,666	390,016	51.7%	
	Orge	283,067	1,424,632	19.9%	85,177	480,832	17.7%	
		605,599	8,008,088	7.6%	2,104,328	6,666,088	31.6%	
PRINCE RUPERT							(2)(3)	
	Blé	46,331	2,162,864	2.1%	344,438	1,029,160	33.5%	
	Blé dur		0					
	Orge		0					
		46,331	2,162,864	2.1%	344,438	1,029,160	33.5%	
CHURCHILL							(2)(3)	
	Blé	2,094	523,864	0.4%	30,649	342,232	9.0%	
	Blé dur		0		22,355	55,704	40.1%	
	Orge		0					
		2,094	523,864	0.4%	53,004	397,936	13.3%	
THUNDER BAY							(2)(3)	
	Blé	74,606	2,802,184	2.7%	561,457	2,673,352	21.0%	
	Blé dur	129,984	2,090,616	6.2%	502,762	1,655,368	30.4%	
	Orge		305,096	0.0%		365,376	0.0%	
		204,590	5,197,896	3.9%	1,064,219	4,694,096	22.7%	
ENSEMBLE DES PORTS							(2)(3)	
	Blé	357,233	11,568,480	3.1%	2,754,029	9,839,984	28.0%	
	Blé dur	218,313	2,594,504	8.4%	726,783	2,101,088	34.6%	
	Orge	283,067	1,729,728	16.4%	85,177	846,208	10.1%	
		858,614	15,892,712	5.4%	3,565,989	12,787,280	27.9%	

NOTES

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Englobe les volumes soumissionnés d'orge de brasserie.
- (2) Tonnage expédié à l'égard des appels lancés (voir mesure 2A-1) pendant la campagne agricole 2001-2002.
- (3) Volume total des grains de la CCB transportés aux ports et fournis à la CCB en wagons complets, convertis en tonnes à partir d'une estimation de 88 tonnes par wagon.

2A - Relations commerciales

Volume de grain acheminé en vertu du processus d'adjudication par appel d'offres (nombre de contrats et volume expédié) acheminé vers les quatre ports admissibles - par grade

DESTINATION	PRODUIT	GRADE	2000-2001		2001-2002								2000-2001		NOTES		
			Nombre de contrats	Volume expédié (tonnes)	Q1		Q2		Q3		Q4		TOTAL				
					Nombre de contrats	Volume expédié (tonnes)											
VANCOUVER	Blé	CWRS 1	14	67,729	28	229,042	57	358,836	46	338,807	26	134,292	157	1,060,977			
		CWRS 1/2			1	12,817			2	12,817			3	25,634			
		CWRS 2	46	127,879	30	185,480	9	45,708	15	143,519	13	90,843	67	465,559			
		CWRS 3	9	14,855	10	44,078	2	9,528					12	53,606			
		CWES 1	3	1,267									0	0			
		CWES	3	2,654	7	21,848	1	4,663	1	5,381			10	32,694			
		CANADA FOURRAGER	2	2,953							1	802	0	0			
		CPSR 1	4	1,831									0	0			
		CPSR 2	1	2,303									0	0			
		CPSR	6	4,860	14	93,467	2	26,306			1	8,685	17	128,458			
		CPSW	1	1,181						4	8,619		4	8,619			
		CWRW	2	6,691	8	30,127			1	516			8	30,127			
		A/C CRYSTAL			1	4,498	1	4,527					3	9,541			
		A/C VISTA			1	2,271							1	2,271			
					91	234,202	100	623,636	72	449,568	69	509,659	41	234,622	282	1,817,485	
		VANCOUVER	Blé dur	CWAD 1	1	2,282	4	22,537	5	40,671	4	31,746	3	16,258	16	111,212	
CWAD 1/2					1	6,762						1	6,762				
CWAD 2	12			37,623	3	9,109	4	18,129	2	11,878	3	16,373	12	55,489			
CWAD 3	7			35,005	4	14,477	2	6,707				6	21,184				
CWAD 4	4			11,805	1	6,666						1	6,666				
CWAD 5					1	1,813						1	1,813				
	25			88,329	14	59,905	11	65,506	6	43,624	6	32,631	37	201,666			
VANCOUVER	Orge	CW 1	3	2,291			1	4,069			2	9,808	3	13,877			
		DE BRASSERIE	21	280,776					5	71,300			5	71,300	(1)		
			24	283,067	0	0	1	4,069	5	71,300	2	9,808	8	85,177			
PRINCE RUPERT	Blé	CWRS 1	2	6,595			7	32,089	32	148,032			39	180,121			
		CWRS 1/2					2	26,048	6	20,266			8	46,314			
		CWRS 2	10	24,915			8	29,660	15	76,980			23	106,640			
		CWRS 3	5	13,099			1	4,511				1	4,511				
		CPSR	2	1,722								0	0				
	19	46,331	0	0	4	6,851	22	99,160	53	245,278	0	0	75	344,438			
CHURCHILL	Blé	CWRS 1			4	25,368					1	4,378	5	29,746			
		CWRS 2			1	903							1	903			
		CWRS 3	1	2,094								0	0	1	2,094		
	1	2,094	5	26,271	0	0	0	0	1	4,378	6	30,649					
CHURCHILL	Blé dur	CWAD 1			1	22,355						1	22,355				
			0	0	1	22,355	0	0	0	0	0	1	22,355				
THUNDER BAY	Blé	CWRS 1	3	5,324	27	95,944	9	32,744	10	46,849	25	84,972	71	260,509			
		CWRS 2	26	57,790	25	107,212	10	49,910	8	35,078	10	64,580	53	256,780			
		CWRS 3	3	5,281									0	0			
		CPSR	2	1,176	1	2,015						1	2,015				
		CWRW	2	5,036	8	28,758	5	13,395				13	42,153				
		36	74,606	61	233,929	24	96,049	18	81,927	35	149,552	138	561,457				
	THUNDER BAY	Blé dur	CWAD 1	6	26,727	6	24,380	2	4,247	9	40,637	32	113,068	49	182,331		
			CWAD 2	5	27,699	4	11,621	4	35,521	1	17,799	32	199,779	41	254,721		
			CWAD 3	17	74,645	5	24,211			11	24,396	3	13,797	19	62,404		
			CWAD 4	1	913	3	3,306						3	3,306			
			29	129,984	18	63,518	6	39,768	21	82,832	67	316,644	112	502,762			
ENSEMBLE DES PORTS	Blé		147	357,233	166	883,836	118	644,777	140	836,864	77	388,552	501	2,754,029			
			54	218,313	33	145,778	17	105,274	27	126,456	73	349,275	150	726,783			
			24	283,067	0	0	1	4,069		5	2	9,808	8	85,177	(1)		
			225	858,613	199	1,029,614	136	754,119	172	1,034,620	152	747,635	659	3,565,988			

NOTES:

Source : Commission canadienne de blé

(1) Comprend le tonnage d'orge de brasserie soumissionné.

Ventilation des volumes non remplis par catégorie (4)

DESTINATION	PRODUIT	CATÉGORIE	2000-2001		2001-2002								NOTES			
			TOTAL		Q1		Q2		Q3		Q4			TOTAL		
			Nombre de soumissions	Volume (tonnes)		Nombre de soumissions	Volume (tonnes)									
VANCOUVER																
	Blé	Aucune soumission	93	921,360	9	72,600	6	77,000			1	8,800	16	158,400		
		Volume de la soumission insuffisant	34	234,256	4	51,480	3	31,240	1	1,672		4	16,808	12	101,200	
		Non conforme au cahier des charges	51	399,256	4	16,192	1	6,600					5	22,792		
		Prix inacceptable	3	47,960	11	161,832	4	41,184					15	203,016		
	Blé dur	Aucune soumission	13	78,320	4	11,000	1	4,400	1	4,400		1	4,400	7	24,200	
		Volume de la soumission insuffisant	5	24,376	1	1,760					4	27,016	5	28,776		
		Non conforme au cahier des charges	14	82,896	1	2,200							1	2,200		
		Prix inacceptable	2	11,000	1	3,608							1	3,608		
	Orge	Aucune soumission	18	147,400							2	45,760	2	45,760		
		Volume de la soumission insuffisant	1	3,960							1	440	1	440		
		Non conforme au cahier des charges	14	180,400			2	10,560					2	10,560		
		Prix inacceptable					3	29,040	2	35,200	1	24,200	6	88,440		
			248	2,131,184	35	320,672	20	200,024	4	41,272	14	127,424	73	689,392		
PRINCE RUPERT																
	Blé	Aucune soumission	56	607,200			8	169,400	4	39,600			12	209,000		
		Volume de la soumission insuffisant	3	24,200			6	86,944	5	33,528			11	120,472		
		Non conforme au cahier des charges	31	289,784			2	7,480	2	7,480			2	7,480		
		Prix inacceptable					2	27,280	2	3,960			4	31,240		
			90	921,184	0	0	16	283,624	13	84,568	0	0	29	368,192		
CHURCHILL																
	Blé	Aucune soumission	7	74,800	4	30,800							4	30,800		
		Volume de la soumission insuffisant	1	11,000	1	5,456					1	4,400	2	9,856		
		Non conforme au cahier des charges	1	4,400	1	2,200							1	2,200		
		Prix inacceptable			5	60,720							5	60,720		
			9	90,200	11	99,176	0	0	0	0	1	4,400	12	103,576		
THUNDER BAY																
	Blé	Aucune soumission	38	299,200	4	15,400	2	4,400			2	8,800	8	28,600		
		Volume de la soumission insuffisant	17	114,224	7	45,056	1	2,200	1	14,080	4	8,360	13	69,696		
		Non conforme au cahier des charges	35	326,480	4	20,240							4	20,240		
		Prix inacceptable	1	3,520	2	4,664			1	2,200	1	4,400	4	11,264		
	Blé dur	Aucune soumission	17	202,400	3	17,600	2	17,600	1	4,400	1	4,400	7	44,000		
		Volume de la soumission insuffisant	6	48,048	4	21,912			3	19,712	7	103,224	14	144,848		
		Non conforme au cahier des charges	15	175,912	1	2,200							1	2,200		
		Prix inacceptable			1	4,400			1	880			2	5,280		
			129	1,169,784	26	131,472	5	24,200	7	41,272	15	129,184	53	326,128		
ENSEMBLE DE PORTS																
	Blé	Aucune soumission	194	1,902,560	17	118,800	16	250,800	4	39,600	3	17,600	40	426,800	(1)	
		Volume de la soumission insuffisant	55	383,680	12	101,992	10	120,384	7	49,280	9	29,568	38	301,224	(3)	
		Non conforme au cahier des charges	118	1,019,920	9	38,632	1	6,600	2	7,480	0	0	12	52,712	(2)(3)	
		Prix inacceptable	4	51,480	18	227,216	6	68,464	3	6,160	1	4,400	28	306,240	(2)(3)	
	Blé dur	Aucune soumission	30	280,720	7	28,600	3	22,000	2	8,800	2	8,800	14	68,200	(1)	
		Volume de la soumission insuffisant	11	72,424	5	23,672	0	0	3	19,712	11	130,240	19	173,624	(3)	
		Non conforme au cahier des charges	29	258,808	2	4,400	0	0	0	0	0	0	2	4,400	(2)(3)	
		Prix inacceptable	2	11,000	2	8,008	0	0	1	880	0	0	3	8,888	(2)(3)	
	Orge	Aucune soumission	18	147,400	0	0	0	0	0	0	2	45,760	2	45,760	(1)	
		Volume de la soumission insuffisant	1	3,960	0	0	0	0	0	0	1	440	1	440	(3)	
		Non conforme au cahier des charges	14	180,400	0	0	2	10,560	0	0	0	0	2	10,560	(2)(3)	
		Prix inacceptable	0	0	0	0	3	29,040	2	35,200	1	24,200	6	88,440	(2)(3)	
			476	4,312,352	72	551,320	41	507,848	24	167,112	30	261,008	167	1,487,288		

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Total comprenant 60 appels d'offres lancés qui n'ont pas fait l'objet de soumissions (24 au T1, 19 au T2, 6 au T3 et 11 au T4, campagne 2001-2002).
- (2) Total comprenant 22 appels d'offres lancés qui ont fait l'objet de soumissions sans être adjugés (12 au T1, 5 au T2, 3 au T3 et 2 au T4, campagne 2001-2002).
- (3) Total comprenant 85 appels lancés ayant été adjugés partiellement (36 au T1, 17 au T2, 15 au T3 et 17 au T4, campagne 2001-2002).
- (4) Selon une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon.

Nombre d'appels d'offres et tonnage non adjugés au soumissionnaire le moins disant (1) (2) (3)

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002								NOTES		
		TOTAL		T1		T2		T3		T4			TOTAL	
		Nombre de soumissions	Volume (tonnes)											
VANCOUVER														
	Blé			4	11,472	3	7,040	3	34,584			10	53,096	
	Blé dur			1	4,312							1	4,312	
	Orge											0	0	
		0	0	5	15,784	3	7,040	3	34,584	0	0	11	57,408	
PRINCE RUPERT														
	Blé							4	17,600			4	17,600	
	Blé dur											0	0	
	Orge											0	0	
		0	0	0	0	0	0	4	17,600	0	0	4	17,600	
CHURCHILL														
	Blé											0	0	
	Blé dur											0	0	
	Orge											0	0	
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
THUNDER BAY														
	Blé			2	12,320							3	14,520	
	Blé dur			1	4,400							2	6,600	
	Orge											0	0	
		0	0	3	16,720	0	0	0	0	2	4,400	5	21,120	
ENSEMBLE DES PORTS														
	Blé			6	23,792	3	7,040	7	52,184	1	2,200	17	85,216	
	Blé dur			2	8,712	0	0	0	0	1	2,200	3	10,912	
	Orge			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		0	0	8	32,504	3	7,040	7	52,184	2	4,400	20	96,128	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les appels d'offres précédents n'ont pas été adjugés au plus bas soumissionnaire parce que ces soumissions comportaient des conditions qu'il n'était pas toujours possible d'accepter (p. ex., acceptation de la soumission complète ou d'un nombre minimum de wagons, ou acceptation d'une soumission connexe). De telles conditions ont cependant été acceptées dans des situations où elles n'allaient pas à l'encontre de l'adjudication des contrats.
- (2) Quelques autres soumissions basses qui ne respectaient pas les spécifications du contrat ont été reçues, mais n'ont pas été évaluées pour adjudication. Cette situation s'est également appliquée à quelques soumissions reçues au cours de la campagne 2000-2001.
- (3) Selon une charge normale estimative de 88 tonnes par wagon.

Pourcentage d'appels d'offres pour le grain en stock par opposition à FOB (au point de livraison)

DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002								NOTES		
		TOTAL		Q1		Q2		Q3		Q4			TOTAL	
		Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné	Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné	Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné	Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné	Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné		Volume expédié (tonnes)	% du total soumissionné
VANCOUVER														
	Orge de brasserie (FOB)	280,776	46.4%	0	0.0%	0	0.0%	71,300	11.4%	0	0.0%	71,300	3.4%	(1)
	Soumissionné (en stock)	324,822	53.6%	683,541	100.0%	519,143	100.0%	553,283	88.6%	277,061	100.0%	2,033,028	96.6%	
		605,599	100.0%	683,541	100.0%	519,143	100.0%	624,583	100.0%	277,061	100.0%	2,104,328	100.0%	
PRINCE RUPERT														
	(FOB)	0		0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
	Soumissionné (en stock)	46,331	100.0%	0		99,160	100.0%	245,278	100.0%	0		344,438	100.0%	
		46,331	100.0%	0		99,160	100.0%	245,278	100.0%	0		344,438	100.0%	
CHURCHILL														
	(FOB)	0		0	0.0%	0		0		0	0.0%	0	0.0%	
	Soumissionné (en stock)	2,094	100.0%	48,626	100.0%	0		0		4,378	100.0%	53,004	100.0%	
		2,094	100.0%	48,626	100.0%	0		0		4,378	100.0%	53,004	100.0%	
THUNDER BAY														
	(FOB)	0		0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
	Soumissionné (en stock)	204,590	100.0%	297,447	100.0%	135,817	100.0%	164,759	100.0%	466,196	100.0%	1,064,219	100.0%	
		204,590	100.0%	297,447	100.0%	135,817	100.0%	164,759	100.0%	466,196	100.0%	1,064,219	100.0%	
ENSEMBLE DES PORTS														
	Orge de brasserie (FOB)	280,776	32.7%	0	0.0%	0	0.0%	71,300	6.9%	0	0.0%	71,300	2.0%	(1)
	Soumissionné (en stock)	577,837	67.3%	1,029,614	100.0%	754,120	100.0%	963,320	93.1%	747,635	100.0%	3,494,689	98.0%	
		858,614	100.0%	1,029,614	100.0%	754,120	100.0%	1,034,620	100.0%	747,635	100.0%	3,565,989	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

(1) Au cours de la campagne agricole 2000-2001 et 2001-2002, des appels d'offres FOB n'ont été lancés que pour l'orge de brasserie à expédier via Vancouver.

Distribution du tonnage soumissionné par port

DESTINATION	2000-2001		2001-2002								NOTES		
	TOTAL		T1		T2		T3		T4			TOTAL	
	Volume (tonnes)	% du total soumissionné	Volume (tonnes)	% du total soumission									
APPELS D'OFFRES LANCÉS													
VANCOUVER	2,456,960	50.3%	979,000	63.1%	715,000	56.6%	597,080	52.5%	410,960	40.7%	2,702,040	54.5%	(1)(2)
PRINCE RUPERT	968,000	19.8%	0	0.0%	382,800	30.3%	338,800	29.8%	0	0.0%	721,600	14.5%	
CHURCHILL	92,400	1.9%	149,600	9.6%	0	0.0%	0	0.0%	8,800	0.9%	158,400	3.2%	
THUNDER BAY	1,370,600	28.0%	422,400	27.2%	165,000	13.1%	202,400	17.8%	589,600	58.4%	1,379,400	27.8%	
	4,887,960	100.0%	1,551,000	100.0%	1,262,800	100.0%	1,138,280	100.0%	1,009,360	100.0%	4,961,440	100.0%	
TONNAGE SOUMISSIONNÉ													
VANCOUVER	324,822	56.2%	683,541	66.4%	519,143	68.8%	553,283	57.4%	277,061	37.1%	2,033,028	58.2%	(1)
PRINCE RUPERT	46,331	8.0%	0	0.0%	99,160	13.1%	245,278	25.5%	0	0.0%	344,438	9.9%	
CHURCHILL	2,094	0.4%	48,626	4.7%	0	0.0%	0	0.0%	4,378	0.6%	53,004	1.5%	
THUNDER BAY	204,590	35.4%	297,447	28.9%	135,817	18.0%	164,759	17.1%	466,196	62.4%	1,064,219	30.5%	
	577,837	100.0%	1,029,614	100.0%	754,120	100.0%	963,320	100.0%	747,635	100.0%	3,494,689	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Orge de brasserie non comprise.
(2) Les appels d'offres pour l'orge de brasserie ne précisent pas un tonnage particulier.

Distribution de tonnage soumissionné par compagnie de chemin de fer

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER	2000-2001		2001-2002				2001-2002		NOTES	
	TOTAL		T1	T2	T3	T4	TOTAL			
	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté	Volume transporté (tonnes)	% of Total Moved	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté		
TONNAGE SOUMISSIONNÉ										
CN	320,080	55.4%	395,729	38.4%	289,101	38.3%	408,517	42.4%	1,196,511	34.2%
CP	257,758	44.6%	633,886	61.6%	465,019	61.7%	552,620	57.4%	2,295,996	65.7%
Autre	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2,184	0.2%	2,184	0.1%
	577,837	100.0%	1,029,615	100.0%	754,120	100.0%	963,321	100.0%	747,635	100.0%
									3,494,691	100.0%

Distribution du tonnage d'orge de brasserie soumissionné par compagnie de chemin de fer (1)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER	2000-2001		2001-2002				2001-2002		NOTES	
	TOTAL		T1	T2	T3	T4	TOTAL			
	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté	Volume transporté (tonnes)	% du total transporté		
TONNAGE SOUMISSIONNÉ										
CN	172,122	61.3%				39,687	55.7%		39,687	55.7%
CP	108,654	38.7%				31,613	44.3%		31,613	44.3%
Autre	0	0.0%				0	0.0%		0	0.0%
	280,776	100.0%	0		0	71,300	100.0%	0	71,300	100.0%

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

(1) Distribution présentée séparément pour le programme général d'appels d'offres et pour le tonnage d'orge de brasserie soumissionné.

Distribution des grains soumissionnés par train-blocs (1) (2) (3) (4)

DESTINATION	TRAIN-BLOCS	2000-2001		2001-2002								NOTES		
		TOTAL		T1		T2		T3		T4			TOTAL	
		Volume expédié en tonnes	% du total	Volume expédié en tonnes	% du total	Volume expédié en tonnes	% du total	Volume expédié en tonnes	% du total	Volume expédié en tonnes	% du total		Volume expédié en tonnes	% du total
VANCOUVER	<25 WAGONS	35,323	10.9%	39,279	5.7%	25,993	5.0%	23,227	4.2%	11,438	4.1%	99,937	4.9%	
	25-49 WAGONS	131,634	40.5%	162,060	23.7%	146,377	28.2%	97,026	17.5%	33,300	12.0%	438,763	21.6%	
	50-99 WAGONS	148,900	45.8%	359,881	52.6%	275,907	53.1%	325,889	58.9%	167,568	60.5%	1,129,245	55.5%	
	>99 WAGONS	8,966	2.8%	122,321	17.9%	70,867	13.7%	107,141	19.4%	64,755	23.4%	365,084	18.0%	
		324,822	100.0%	683,541	100.0%	519,144	100.0%	553,283	100.0%	277,061	100.0%	2,033,029	100.0%	
PRINCE RUPERT	<25 WAGONS	12,374	26.7%			10,067	10.2%	22,752	9.3%			32,819	10.1%	
	25-49 WAGONS	6,495	14.0%			14,178	14.3%	49,664	20.2%			63,842	14.3%	
	50-99 WAGONS	18,545	40.0%			66,095	66.7%	128,782	52.5%			194,877	66.7%	
	>99 WAGONS	8,917	19.2%			8,820	8.9%	44,080	18.0%			52,900	8.9%	
		46,331	100.0%	0	0.0%	99,160	100.0%	245,278	100.0%	0	0.0%	344,438	100.0%	
CHURCHILL	<25 WAGONS		0.0%	2,998	6.2%							2,998	6.2%	
	25-49 WAGONS	2,094	100.0%	15,784	32.5%					4,378	100.0%	20,162	32.5%	
	50-99 WAGONS		0.0%	21,932	45.1%							21,932	45.1%	
	>99 WAGONS		0.0%	7,912	16.3%							7,912	16.3%	
		2,094	100.0%	48,626	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	4,378	100.0%	53,004	100.0%	
THUNDER BAY	<25 WAGONS	33,979	16.6%	13,187	4.4%	6,518	4.8%	12,968	7.9%	31,026	6.7%	63,699	6.0%	
	25-49 WAGONS	54,071	26.4%	125,110	42.1%	50,537	37.2%	39,348	23.9%	128,701	27.6%	343,696	32.3%	
	50-99 WAGONS	107,510	52.5%	141,563	47.6%	69,843	51.4%	75,505	45.8%	232,558	49.9%	519,469	48.8%	
	>99 WAGONS	9,030	4.4%	17,587	5.9%	8,919	6.6%	36,938	22.4%	73,911	15.9%	137,355	12.9%	
		204,590	100.0%	297,447	100.0%	135,817	100.0%	164,759	100.0%	466,196	100.0%	1,064,219	100.0%	
EMSEMBLE DES PORTS	<25 WAGONS	81,676	14.1%	55,464	5.4%	42,578	5.6%	58,947	6.1%	42,464	5.7%	199,453	5.7%	
	25-49 WAGONS	194,293	33.6%	302,954	29.4%	211,092	28.0%	186,038	19.3%	166,379	22.3%	866,463	24.8%	
	50-99 WAGONS	274,955	47.6%	523,376	50.8%	411,845	54.6%	530,176	55.0%	400,126	53.5%	1,865,523	53.4%	
	>99 WAGONS	26,913	4.7%	147,820	14.4%	88,606	11.7%	188,159	19.5%	138,666	18.5%	563,251	16.1%	
		577,837	100.0%	1,029,614	100.0%	754,121	100.0%	963,320	100.0%	747,635	100.0%	3,494,690	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Trains-blocs en fonction d'un même expéditeur, poste, date d'expédition et terminus de déchargement.
- (2) Les données relatives au transport du grain non-soumissionné en même temps que le grain soumissionné par train-bloc à wagons multiples ne sont pas disponibles. Par conséquent, les présentes estimations au regard du nombre de wagons par train-bloc doivent être considérées comme des minimums.
- (3) Il n'y a pas de données disponibles sur le transport du grain hors du régime d'appels d'offres avec des volumes soumissionnés dans les mêmes trains-blocs multiples. La présente estimation sur les WAGONS de trains-blocs multiples devrait donc être considérée comme un minimum.
- (4) Orge de brasserie non comprise.

Distribution des grains soumissionnés par train-blocs (1) (2)

DESTINATION	TRAIN-BLOCS	2000-2001		2001-2002								NOTES		
		TOTAL		T1		T2		T3		T4			TOTAL	
		Tonnes Shipped	% of Total	Tonnes Shipped	% of Total Tendered		Tonnes Shipped	% of Total Tendered						
VANCOUVER	<25 WAGONS	91,024	32.4%					25,797	36.2%			25,797	36.2%	
	25-49 WAGONS	85,650	30.5%					28,473	39.9%			28,473	39.9%	
	50-99 WAGONS	87,962	31.3%					8,405	11.8%			8,405	11.8%	
	>99 WAGONS	16,140	5.7%					8,625	12.1%			8,625	12.1%	
		280,776	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	71,300	100.0%	0	0.0%	71,300	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Trains-blocs en fonction d'un même expéditeur, poste, date d'expédition et terminus de déchargement.
- (2) Il n'y a pas de données disponibles sur le transport du grain hors du régime d'appels d'offres avec des volumes soumissionnés dans les mêmes trains-blocs multiples. La présente estimation sur les wagons de trains-blocs multiples devrait donc être considérée comme un minimum.

Nombre et type de pénalités appliquées aux envois de grains soumissionnés (1) (4)

DESTINATION	PÉNALITÉ	2000-2001	2001-2002				2001-2002	NOTES
			T1	T2	T3	T4		
		Nombre de wagons						
VANCOUVER								
	INFÉRIEUR À LA CATÉGORIE	64	273	156	195	298	922	(2)
	TROP FORTE TENEUR EN PROTÉINES	2	505	298	300	353	1,456	(3)
		66	778	454	495	651	2,378	
PRINCE RUPERT								
	INFÉRIEUR À LA CATÉGORIE	4		11	72		83	(2)
	TROP FORTE TENEUR EN PROTÉINES	0		53	278		331	(3)
		4		64	350		414	
CHURCHILL								
	INFÉRIEUR À LA CATÉGORIE	0	19			7	26	(2)
	TROP FORTE TENEUR EN PROTÉINES	0	174			0	174	(3)
		0	193			7	200	
THUNDER BAY								
	INFÉRIEUR À LA CATÉGORIE	36	144	42	80	91	357	(2)
	TROP FORTE TENEUR EN PROTÉINES	0	203	119	154	234	710	(3)
		36	347	161	234	325	1,067	
ENSEMBLE DES PORTS								
	INFÉRIEUR À LA CATÉGORIE	104	436	209	347	396	1,388	(2)
	TROP FORTE TENEUR EN PROTÉINES	2	882	470	732	587	2,671	(3)
		106	1,318	679	1,079	983	4,059	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les pénalités sont appliquées en fonction de la charge de wagon.
- (2) Les wagons dont le déchargement de grain est inférieur à la catégorie reçoivent chacun une pénalité de 200,00 \$.
- (3) Les wagons dont le déchargement de grain a une trop forte teneur en protéines reçoivent une pénalité équivalente à l'écart de teneur en protéines, en fonction du paiement initial.
- (4) La disposition ne s'applique pas à l'orge de brasserie, dont le transport fait l'objet de condition FOB. Aucune pénalité ne s'applique aux déchargements des wagons.

Distribution des origines soumissionnées par province et par classification des silos

PROVINCE	DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002		DISTRIBUTION		NOTES
			Silos à haute capacité	Autres silos	Silos à haute capacité	Autres silos	2001-2002		
			(tonnes)		(tonnes)		% de silos à haute capacité	% d'autres silos	
MANITOBA									(1)
	VANCOUVER	Blé		3,688	163,210	15,785			
		Blé dur							
		Orge	0	3,688	163,210	15,785	91.2%	8.8%	
	PRINCE RUPERT	Blé		9,441	48,208	10,809			
		Blé dur							
		Orge	0	9,441	48,208	10,809	81.7%	18.3%	
	CHURCHILL	Blé			4,378	903			
		Blé dur							
		Orge	0	0	4,378	903	82.9%	17.1%	
	THUNDER BAY	Blé		14,292	244,390	33,731			
		Blé dur	5,108		10,185				
		Orge	5,108	14,292	254,575	33,731	88.3%	11.7%	
SASKATCHEWAN									
	VANCOUVER	Blé	209,919	1,256	506,642	166,993			
		Blé dur	88,806		67,721	16,137			
		Orge	1,318		4,069				
			300,043	1,256	578,432	183,130	76.0%	24.0%	
	PRINCE RUPERT	Blé	33,957		130,185	29,290			
		Blé dur							
		Orge	33,957	0	130,185	29,290	81.6%	18.4%	
	CHURCHILL	Blé		2,094	14,076	11,292			
		Blé dur							
		Orge	0	2,094	14,076	11,292	55.5%	44.5%	
	THUNDER BAY	Blé	58,089	2,493	217,111	66,225			
		Blé dur	124,787		384,098	20,650			
		Orge	182,877	2,493	601,209	86,875	87.4%	12.6%	
ALBERTA									
	VANCOUVER	Blé		19,492	840,219	124,637			(2)
		Blé dur			113,015	4,793			
		Orge	0	974	8,287	1,520			
			0	20,466	961,521	130,950	88.0%	12.0%	
	PRINCE RUPERT	Blé		2,123	94,151	31,796			
		Blé dur							
		Orge	0	2,123	94,151	31,796	74.8%	25.2%	
	CHURCHILL	Blé			17,963	4,391			
		Blé dur							
		Orge	0	0	17,963	4,391	80.4%	19.6%	
	THUNDER BAY	Blé			46,368	41,461			
		Blé dur							
		Orge	0	0	46,368	41,461	52.8%	0	

Distribution des origines soumissionnées par province et par classification des silos

PROVINCE	DESTINATION	PRODUIT	2000-2001		2001-2002		DISTRIBUTION		NOTES
			TOTAL		T1 - T4		2001-2002		
			Silos à haute capacité	Autres silos	Silos à haute capacité	Autres silos	% de silos à haute capacité	% d'autres silos	
			(tonnes)		(tonnes)				
QUEST CANADIEN									
	VANCOUVER								(1)
		Blé	209,919	24,436	1,510,071	307,415			
		Blé dur	88,806	0	180,736	20,930			
		Orge	1,318	974	12,356	1,520			
			300,043	25,410	1,703,163	329,865	83.8%	16.2%	
	PRINCE RUPERT								
		Blé	33,957	11,564	272,544	71,895			
		Blé dur	0	0	0	0			
		Orge	0	0	0	0			
			33,957	11,564	272,544	71,895	79.1%	20.9%	
	CHURCHILL								
		Blé	0	2,094	18,454	12,195			
		Blé dur	0	0	17,963	4,391			
		Orge	0	0	0	0			
			0	2,094	36,417	16,586	68.7%	31.3%	
	THUNDER BAY								
		Blé	58,089	16,784	461,501	99,956			
		Blé dur	129,896	0	440,651	62,111			
		Orge	0	0	0	0			
			187,985	16,784	902,152	162,067	84.8%	15.2%	
TOTAL PAR PROVINCE									
	MANITOBA		5,108	27,421	470,371	61,228	88.5%	11.5%	
	SASKATCHEWAN		516,876	5,842	1,323,902	310,587	81.0%	19.0%	
	ALBERTA		0	22,589	1,120,003	208,598	84.3%	15.7%	(2)
			521,985	55,852	2,914,276	580,413	83.4%	16.6%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les silos à haute capacité sont ceux qui permettent le chargement de trains-blocs de 50 wagons ou plus.
- (2) Inclus 2 184 tonnes expédiées par autres silos de Colombie-Britannique.

Distribution des origines soumissionnées par province et par classification des silos

DESTINATION	PROVINCE	2000-2001		2001-2002		DISTRIBUTION		NOTES	
		TOTAL		TOTAL		2001-2002			
		Silos à haute capacité	Autres silos	Silos à haute capacité	Autres silos	% de silos à haute capacité	% d'autres silos		
		(tonnes)		(tonnes)					
VANCOUVER									
	MANITOBA	0	0	81	1,057	7.1%	92.9%	(1)	
	SASKATCHEWAN	151,099	42,807	34,904	2,293	93.8%	6.2%		
	ALBERTA	50,281	36,589	30,577	2,387	92.8%	7.2%		
		201,380	79,396	65,562	5,738	92.0%	8.0%		

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les silos à haute capacité sont ceux qui permettent le chargement de trains-blocs de 50 wagons ou plus.

Distribution du tonnage soumissionné par mois (1)

MOIS	2000-2001		2001-2002 T1 - T4		NOTES
	VOLUME (tonnes)	% du total	VOLUME (tonnes)	% du total	
APPELS D'OFFRES LANCÉS (TONNAGE)					
août	259,160	5.3%	407,000	8.2%	
septembre	288,200	5.9%	580,800	11.7%	
octobre	378,400	7.7%	563,200	11.4%	
novembre	629,200	12.9%	715,000	14.4%	
decembre	312,400	6.4%	301,400	6.1%	
janvier	554,400	11.3%	246,400	5.0%	
février	283,800	5.8%	212,520	4.3%	
mars	404,800	8.3%	412,280	8.3%	
avril	488,400	10.0%	513,480	10.3%	
mai	534,600	10.9%	479,160	9.7%	
juin	503,800	10.3%	530,200	10.7%	
juillet	250,800	5.1%	0	0.0%	
	4,887,960	100.0%	4,961,440	100.0%	
TONNAGE TRANSPORTÉ					
août	0	0.0%	49,426	1.4%	(2)
septembre	6,802	1.2%	255,581	7.3%	
octobre	34,444	6.0%	489,008	14.0%	
novembre	59,454	10.3%	352,905	10.1%	
decembre	64,308	11.1%	310,512	8.9%	
janvier	34,116	5.9%	161,245	4.6%	
février	40,925	7.1%	218,071	6.2%	
mars	76,755	13.3%	299,136	8.6%	
avril	61,423	10.6%	452,802	13.0%	
mai	52,896	9.2%	389,069	11.1%	
juin	79,103	13.7%	243,748	7.0%	
juillet	67,611	11.7%	273,187	7.8%	(3)
	577,837	100.0%	3,494,690	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Orge de brasserie non comprise.
(2) Selon le mois au cours duquel s'est fait le déchargement des wagons.
(3) Inclus 15 963 tonnes déchargées dans la première moitié du mois d'août 2001

Distribution du tonnage d'orge de brasserie soumissionné par mois (1)

MOIS	2000-2001		2001-2002 T1 - T4		NOTES
	VOLUME (tonnes)	% du total	VOLUME (tonnes)	% du total	
TONNAGE TRANSPORTE					
août	0	0.0%	0	0.0%	(2)
septembre	0	0.0%	0	0.0%	
octobre	160	0.1%	0	0.0%	
novembre	1,746	0.6%	0	0.0%	
decembre	9,916	3.5%	0	0.0%	
janvier	7,043	2.5%	0	0.0%	
février	55,396	19.7%	11,011	15.4%	
mars	48,786	17.4%	7,790	10.9%	
avril	124,164	44.2%	25,573	35.9%	
mai	22,190	7.9%	25,497	35.8%	
juin	0	0.0%	1,429	2.0%	
juillet	11,376	4.1%	0	0.0%	
	280,776	100.0%	71,300	100.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne du blé

- (1) Les appels d'offres pour l'orge de brasserie ne précisent pas un tonnage particulier, par conséquent, seul le tonnage transporté est indiqué aux présentes.
(2) Selon le mois au cours duquel s'est fait le déchargement des wagons.

Tarifs composites de transport des marchandises dans l'Ouest canadien – camionnage à courte distance (dollars par tonne)

PROVINCE	DISTANCE DE CAMIONNAGE (milles)	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	
OUEST CANADIEN	10	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.49	4.49	4.49	4.49	4.49	4.49	4.49	(1)(2)
	20	4.85	4.85	4.85	4.85	4.85	4.98	4.98	4.98	4.98	4.98	4.98	4.98	(1)(2)
	30	5.38	5.38	5.38	5.38	5.38	5.52	5.52	5.52	5.52	5.52	5.52	5.52	(1)(2)
	40	5.94	5.94	5.94	5.94	5.94	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	(1)(2)
	50	6.55	6.55	6.55	6.55	6.55	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	6.72	(1)(2)
	60	7.19	7.19	7.19	7.19	7.19	7.37	7.37	7.37	7.37	7.37	7.37	7.37	(1)(2)
	70	7.88	7.88	7.88	7.88	7.88	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	(1)(2)
	80	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.81	8.81	8.81	8.81	8.81	8.81	8.81	(1)(2)
	90	9.37	9.37	9.37	9.37	9.37	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	9.58	(1)(2)
	100	10.17	10.17	10.17	10.17	10.17	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40	10.40	(1)(2)
		Indice général des prix	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	102.5	102.5	102.5	102.5	102.5	102.5	100.0

NOTES:

SOURCE : Agricore United et Saskatchewan Wheat Pool

- (1) Les tarifs composites de transport des marchandises pour le camionnage à courte distance proviennent des tarifs publiés par Agricore Cooperative Ltd., et Saskatchewan Wheat Pool pour leurs services de camionnage internes. Bien que semblables, les programmes offerts par les deux entreprises utilisent des barèmes de distances et des tarifs différents qui limite les comparaisons directes. Les tarifs composites de transport des marchandises indiqués aux présentes correspondent au mélange des deux structures tarifaires et
- (2) Les tarifs liés aux services de camionnage internes des entreprises sondées s'appliquent uniformément dans toutes les provinces de l'Ouest canadien où elles ont des installations. Par conséquent, les tarifs indiqués pour l'Ouest canadien sont exactement les mêmes que ceux pour le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique

3B - Silos de collecte

3B - 1

Capacité totale (envois des silos primaires) pour les principaux grains (milliers de tonnes) (1)

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
MANITOBA																			
	Blé	677.0	496.8	802.5	807.7	2,784.0	742.1	686.2	800.5	1,197.0	3,425.8	754.5	718.0	744.0	1,065.4	3,281.9	-11.0%	-4.2%	
	Blé dur	24.4	3.1	4.9	15.5	47.9	8.1	5.3	31.6	42.7	87.7	4.8	16.1	38.7	43.2	102.8	1.2%	17.2%	
	Orge	65.3	82.5	73.7	114.1	335.6	114.2	145.8	98.0	73.7	431.7	55.1	45.5	35.6	47.9	184.1	-35.0%	-57.4%	
	Canola	313.2	322.5	235.5	270.1	1,141.3	344.9	350.8	400.2	199.1	1,295.0	236.7	195.4	160.0	158.6	750.7	-20.3%	-42.0%	
	Avoine	330.4	106.3	90.1	45.4	572.2	372.8	113.1	89.4	47.0	622.3	322.1	98.4	35.3	22.7	478.5	-51.7%	-23.1%	
	Seigle	14.2	18.7	15.3	7.9	56.1	13.0	18.0	11.4	6.6	49.0	7.7	2.2	1.5	1.4	12.8	-78.8%	-73.9%	
	Lin	27.9	44.7	51.7	44.3	168.6	35.0	69.8	27.0	33.3	165.1	46.0	36.2	32.7	46.1	161.0	38.4%	-2.5%	
		1,452.4	1,074.6	1,273.7	1,305.0	5,105.7	1,630.1	1,389.0	1,458.1	1,599.4	6,076.6	1,426.9	1,111.8	1,047.8	1,385.3	4,971.8	-13.4%	-18.2%	
SASKATCHEWAN																			
	Blé	1,372.8	2,207.4	2,229.4	2,170.9	7,980.5	2,098.1	1,863.9	1,769.7	1,749.7	7,481.4	2,081.0	1,955.3	1,182.4	1,113.6	6,332.3	-36.4%	-15.4%	
	Blé dur	702.1	426.5	682.7	1,066.2	2,877.5	604.3	878.0	546.5	1,166.4	3,195.2	616.9	697.4	551.1	933.4	2,798.8	-20.0%	-12.4%	
	Orge	490.6	666.9	648.7	629.2	2,435.4	551.7	837.5	765.8	783.7	2,938.7	638.5	501.0	366.0	368.3	1,873.8	-53.0%	-36.2%	
	Canola	750.8	778.7	520.9	473.9	2,524.3	920.4	816.3	863.2	368.4	2,968.3	518.3	328.6	368.4	301.2	1,516.5	-18.2%	-48.9%	
	Avoine	196.0	143.5	212.9	163.3	715.7	243.7	269.7	189.2	115.2	817.8	284.4	187.2	72.8	79.8	624.2	-30.7%	-23.7%	
	Seigle	12.0	15.7	9.4	6.7	43.8	5.6	16.6	10.2	4.8	37.2	5.4	3.1	2.5	1.5	12.5	-68.8%	-66.4%	
	Lin	55.5	103.1	126.9	102.7	388.2	97.1	148.2	66.1	93.7	405.1	121.5	118.7	49.8	115.7	405.7	23.5%	0.1%	
		3,579.8	4,341.8	4,430.9	4,612.9	16,965.4	4,520.9	4,830.2	4,210.7	4,281.9	17,843.7	4,266.0	3,791.3	2,593.0	2,913.5	13,563.8	-32.0%	-24.0%	
ALBERTA																			
	Blé	1,033.7	1,531.1	1,569.9	1,557.5	5,692.2	953.3	1,217.8	1,121.1	1,290.8	4,583.0	1,188.5	1,237.6	624.9	841.9	3,892.9	-34.8%	-15.1%	
	Blé dur	159.9	128.0	164.2	293.6	745.7	111.3	158.9	137.6	127.0	534.8	89.7	84.3	131.2	158.5	463.7	24.8%	-13.3%	
	Orge	368.4	489.4	569.3	462.5	1,889.6	445.8	546.6	528.0	480.3	2,000.7	345.9	312.6	179.5	297.4	1,135.4	-38.1%	-43.2%	
	Canola	530.9	566.5	328.0	379.7	1,805.1	502.2	477.1	624.7	318.9	1,922.9	467.5	451.6	310.3	330.9	1,560.3	3.8%	-18.9%	
	Avoine	19.2	14.0	20.2	21.0	74.4	16.7	14.9	18.3	19.5	69.4	23.5	23.1	5.6	19.6	71.8	0.5%	3.5%	
	Seigle	12.1	6.8	4.9	5.3	29.1	2.8	6.0	10.2	5.3	24.3	2.9	1.0	1.3	1.8	7.0	-66.0%	-71.2%	
	Lin	2.6	5.7	3.2	5.5	17.0	1.8	5.9	1.4	5.6	14.7	2.1	2.8	3.0	5.5	13.4	-1.6%	-8.6%	
		2,126.8	2,741.5	2,659.7	2,725.1	10,253.1	2,033.9	2,427.2	2,441.3	2,247.4	9,149.8	2,120.1	2,113.0	1,255.8	1,655.6	7,144.5	-26.3%	-21.9%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE																			
	Blé	15.6	17.5	32.1	18.0	83.2	19.0	40.6	34.0	29.1	122.7	32.6	33.1	37.1	40.4	143.2	38.8%	16.7%	
	Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	
	Orge	9.7	5.6	6.8	6.5	28.6	4.8	12.7	6.6	5.5	29.6	6.3	10.9	8.8	6.8	32.8	23.6%	10.8%	
	Canola	15.6	22.1	1.7	6.5	45.9	4.6	20.4	20.4	3.7	49.1	8.9	13.0	15.4	13.2	50.5	256.8%	2.9%	
	Avoine	2.7	2.8	3.3	3.1	11.9	2.0	2.1	4.3	1.5	9.9	6.0	4.9	3.2	2.9	17.0	93.3%	71.7%	
	Seigle	-	-	-	-	-	-	0.4	0.1	-	0.5	-	-	-	-	-	n/a	n/a	
	Lin	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	0.2	-	0.2	n/a	n/a	
		43.6	48.1	43.9	34.1	169.7	30.4	76.2	65.4	39.8	211.8	53.8	61.9	64.7	63.3	243.7	59.0%	15.1%	
QUEST CANADIEN																			
	Blé	3,099.1	4,252.8	4,633.9	4,554.1	16,539.9	3,812.5	3,808.5	3,725.3	4,266.6	15,612.9	4,056.6	3,944.0	2,588.4	3,061.3	13,650.3	-28.2%	-12.6%	
	Blé dur	886.4	557.6	851.8	1,375.3	3,671.1	723.7	1,042.2	715.7	1,336.1	3,817.7	711.4	797.8	721.0	1,135.1	3,365.3	-15.0%	-11.9%	
	Orge	934.0	1,244.4	1,298.5	1,212.3	4,689.2	1,116.5	1,542.6	1,398.4	1,343.2	5,400.7	1,045.8	870.0	589.9	720.4	3,226.1	-46.4%	-40.3%	
	Canola	1,610.5	1,689.8	1,086.1	1,130.2	5,516.6	1,772.1	1,664.6	1,908.5	890.1	6,235.3	1,231.4	988.6	854.1	803.9	3,878.0	-9.7%	-37.8%	
	Avoine	548.3	266.6	326.5	232.8	1,374.2	635.2	399.8	301.2	183.2	1,519.4	636.0	313.6	116.9	125.0	1,191.5	-31.8%	-21.6%	
	Seigle	38.3	41.2	29.6	19.9	129.0	21.4	41.0	31.9	16.7	111.0	16.0	6.3	5.3	4.7	32.3	-71.9%	-70.9%	
	Lin	86.0	153.6	181.8	152.5	573.9	133.9	223.9	94.5	132.6	584.9	169.6	157.7	85.7	167.3	580.3	26.2%	-0.8%	
		7,202.6	8,206.0	8,408.2	8,677.1	32,493.9	8,215.3	8,722.6	8,175.5	8,168.5	33,281.9	7,866.8	7,078.0	4,961.3	6,017.7	25,923.8	-26.3%	-22.1%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, Statistiques hebdomadaires des grains

(1) Comprend le transport par rail et par camion.

Nombre annuel moyen de rotations dans les silos (coefficient de rotation) (1)

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
MANITOBA	1.3	0.9	1.0	1.0	4.2	1.3	1.0	1.1	1.2	4.6	1.2	0.9	0.9	1.3	4.3	8.3%	-6.5%	
SASKATCHEWAN	1.0	1.2	1.2	1.3	4.7	1.3	1.4	1.2	1.3	5.2	1.4	1.3	0.9	1.0	4.6	-23.1%	-11.5%	
ALBERTA	1.3	1.4	1.4	1.4	5.5	1.1	1.3	1.3	1.3	5.0	1.2	1.2	0.8	1.1	4.3	-15.4%	-14.0%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE	0.9	1.3	1.2	0.9	4.3	0.8	2.0	1.7	1.1	5.6	1.4	1.7	1.1	1.1	5.3	0.0%	-5.4%	
OUEST CANADIEN	1.1	1.2	1.2	1.3	4.8	1.2	1.3	1.2	1.3	5.0	1.3	1.2	0.9	1.1	4.5	-15.4%	-10.0%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Statistiques hebdomadaires des grains et Silos à grains du Canada*

(1) Calculé chaque trimestre selon le volume total acheminé divisé par la capacité de stockage autorisée, puis cumulé pour la campagne agricole.

3B - Silos de collecte

3B - 3

Stocks hebdomadaires moyens des silos primaires (milliers de tonnes)

PROVINCE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
MANITOBA	605.6	708.5	724.9	577.4	653.0	733.6	758.1	732.6	541.7	690.2	597.2	566.9	594.4	448.2	550.5	-17.3%	-20.2%	
SASKATCHEWAN	1,881.8	2,233.5	2,051.3	1,809.1	1,989.2	2,215.1	2,066.0	1,906.5	1,412.2	1,896.7	1,672.8	1,389.3	1,489.5	1,089.9	1,409.2	-22.8%	-25.7%	
ALBERTA	910.1	1,067.0	1,169.8	952.9	1,024.1	981.0	950.0	936.6	692.3	888.8	855.9	681.9	709.2	609.5	714.9	-12.0%	-19.6%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE	36.4	45.1	29.2	22.1	33.0	21.3	20.2	17.2	17.5	19.0	20.3	27.3	29.6	23.9	25.1	37.0%	32.1%	
OUEST CANADIEN	3,434.0	4,054.1	3,975.2	3,361.4	3,699.3	3,951.0	3,794.4	3,592.8	2,663.7	3,494.7	3,146.2	2,665.4	2,822.7	2,171.6	2,699.8	-18.5%	-22.7%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Statistiques hebdomadaires des grains*

Nombre moyen de jours en stockage (1)

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	AEC	T1	TOTAL	
MANITOBA																			
	Blé	53.8	87.1	57.3	48.2	59.1	58.6	74.8	63.2	33.6	54.2	54.3	53.0	53.0	29.4	45.6	-12.6%	-15.8%	
	Blé dur	101.5	594.4	426.7	124.6	174.4	252.5	334.1	58.8	42.0	85.4	388.0	110.0	32.6	36.2	62.7	-13.8%	-26.6%	
	Orge	44.7	33.8	50.6	30.8	38.7	37.8	29.5	44.0	27.7	34.7	38.3	38.1	59.1	41.0	43.1	48.1%	24.1%	
	Canola	19.6	27.1	35.1	17.1	24.2	23.0	16.1	15.5	15.9	17.8	27.4	28.2	27.4	32.7	28.7	105.6%	61.0%	
	Avoine	14.5	41.9	30.3	45.9	24.4	13.3	26.7	21.8	33.6	18.6	12.1	28.0	36.1	35.3	18.1	4.8%	-2.8%	
	Seigle	134.7	78.5	65.7	107.9	93.1	133.0	52.7	51.0	54.6	74.3	34.7	84.1	70.5	59.9	49.8	9.7%	-33.0%	
	Lin	37.9	43.6	41.7	26.7	37.5	44.1	22.7	43.3	35.3	33.1	38.1	44.5	42.9	26.1	37.0	-25.9%	11.8%	
		38.4	60.0	56.1	40.7	46.8	40.5	49.4	45.7	31.5	41.5	40.2	46.4	47.6	30.4	40.4	-3.4%	-2.5%	
SASKATCHEWAN																			
	Blé	66.1	48.7	42.9	43.3	48.5	46.3	48.0	44.3	31.7	42.9	39.3	31.9	55.2	42.7	40.6	34.7%	-5.4%	
	Blé dur	59.5	108.5	69.3	35.5	60.1	77.5	56.4	99.6	40.7	62.1	70.6	49.3	58.8	24.6	47.5	-39.6%	-23.5%	
	Orge	35.9	32.3	32.5	23.9	30.8	36.7	23.6	23.2	13.3	23.2	20.3	21.7	36.3	44.1	28.6	232.1%	23.0%	
	Canola	18.0	21.4	19.2	19.7	19.5	24.7	19.0	16.1	32.4	21.7	26.6	26.9	16.4	29.3	24.6	-9.5%	13.4%	
	Avoine	28.9	40.3	28.2	25.9	30.2	25.3	24.8	23.5	22.0	24.3	16.5	35.5	66.5	48.8	32.1	121.6%	32.2%	
	Seigle	117.7	52.5	24.4	48.3	63.3	207.6	46.8	62.9	115.5	84.7	85.6	114.0	111.2	175.9	108.3	52.3%	27.9%	
	Lin	43.1	45.2	50.2	55.5	49.3	51.6	35.5	57.6	31.6	42.0	27.1	24.7	62.2	23.4	29.7	-25.9%	-29.3%	
		48.4	46.8	45.6	36.1	42.9	44.1	38.7	41.2	30.7	38.8	37.6	33.3	48.3	35.2	37.9	14.6%	-2.3%	
ALBERTA																			
	Blé	46.5	38.7	44.2	35.1	40.7	52.0	39.8	43.6	26.6	39.6	37.3	24.0	55.5	38.5	36.3	44.8%	-8.4%	
	Blé dur	74.0	100.5	80.4	50.6	70.8	126.2	77.0	103.4	91.7	97.8	183.1	180.1	81.4	50.6	108.0	-44.8%	10.4%	
	Orge	37.4	31.6	27.7	19.3	28.5	26.8	23.6	20.8	16.7	21.9	27.3	29.5	46.7	33.2	32.5	98.9%	48.3%	
	Canola	15.4	14.4	20.9	21.4	17.3	23.8	24.2	16.8	31.0	22.9	24.4	15.8	15.9	18.6	18.9	-40.1%	-17.2%	
	Avoine	57.5	68.4	46.3	39.3	51.4	29.8	23.9	19.2	12.0	20.9	10.4	22.8	99.1	27.2	25.8	125.6%	23.8%	
	Seigle	55.7	34.7	26.9	5.3	36.8	69.5	28.4	20.5	28.6	30.0	46.3	106.9	99.1	74.3	72.2	159.7%	140.9%	
	Lin	42.5	21.0	47.3	34.5	33.7	68.8	33.7	66.5	22.1	36.5	62.9	80.7	70.0	31.7	55.5	43.4%	52.1%	
		39.4	35.4	43.4	32.2	36.6	43.4	35.4	34.9	28.7	35.5	38.8	29.4	47.4	34.6	36.5	20.8%	3.0%	
COLOMBIE-BRITANNIQUE																			
	Blé	135.2	154.1	53.7	90.5	97.5	68.9	26.9	29.0	40.2	37.2	37.4	39.5	45.6	31.8	38.6	-20.8%	3.7%	
	Blé dur	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	
	Orge	39.0	55.7	47.7	13.6	38.5	44.1	11.0	22.7	29.1	22.5	46.1	42.0	44.1	59.8	47.0	105.1%	109.3%	
	Canola	49.0	45.4	296.1	34.5	53.8	71.9	26.7	18.6	74.2	31.0	45.1	48.8	16.0	33.4	33.9	-55.1%	9.2%	
	Avoine	28.0	25.7	29.1	28.8	28.0	33.2	25.5	11.9	12.9	19.3	5.9	17.0	48.3	40.9	23.3	217.6%	20.8%	
	Seigle	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	n/a	n/a	
	Lin	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.0	0.0	11.0	n/a	n/a	
		76.8	85.3	65.5	59.6	71.1	63.1	24.0	23.9	40.8	32.8	36.2	40.1	38.4	35.6	37.7	-12.9%	14.8%	
QUEST CANADIEN																			
	Blé	57.2	50.0	45.9	41.5	47.8	50.3	50.0	48.0	30.8	44.4	41.5	33.3	54.5	36.8	40.6	19.6%	-8.6%	
	Blé dur	63.3	109.3	73.5	39.7	63.8	86.9	60.9	98.5	45.6	67.7	86.9	64.3	61.5	28.6	56.3	-37.1%	-16.7%	
	Orge	37.1	32.2	31.5	22.7	30.5	32.9	24.0	23.7	15.4	23.6	23.7	25.6	40.9	39.5	31.0	157.5%	30.9%	
	Canola	17.7	20.4	23.6	19.8	20.0	24.2	20.0	16.3	28.4	21.3	26.1	22.3	18.3	25.6	23.2	-9.7%	8.9%	
	Avoine	21.2	42.2	29.9	31.0	28.9	18.4	25.3	22.6	23.9	21.7	13.9	32.0	58.3	42.8	25.9	79.2%	19.3%	
	Seigle	104.5	61.3	46.2	60.6	70.4	144.3	46.2	44.9	63.9	67.8	54.0	102.4	96.7	102.5	77.3	60.4%	14.0%	
	Lin	41.6	43.9	47.8	46.4	45.5	49.9	31.5	53.7	32.1	39.4	30.6	30.3	55.0	24.4	32.3	-23.9%	-17.9%	
		43.9	45.0	46.6	35.6	41.7	43.3	39.4	40.0	30.3	38.3	38.4	34.3	47.8	33.9	38.0	11.9%	-0.8%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Statistiques hebdomadaires des grains*

(1) Nombre moyen de jours en stockage en fonction du coefficient moyen de rotation des stocks (total des envois divisé par le niveau de stock hebdomadaire) divisé par 366 jours pour la campagne agricole 1999-2000 et par 365 jours pour la campagne agricole 2000-2001

Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains (1)

PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				TOTAL	ECART EN %	NOTES
	1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4			
OUEST CANADIEN									
Blé	7.4	6.4	5.8	5.0	7.5	5.1	5.9	-7.8%	
Blé dur	12.7	12.4	13.8	8.8	9.7	4.2	9.2	-25.8%	
Orge	4.7	3.5	3.4	4.1	5.9	3.4	4.2	20.0%	
Canola	3.0	3.1	3.8	3.3	2.7	3.7	3.4	9.7%	
Avoine	5.0	3.6	2.3	4.5	7.9	6.6	5.3	47.2%	
Seigle	11.1	18.1	11.0	15.9	16.0	21.6	16.0	-11.6%	
Lin	9.2	14.2	5.9	8.4	20.0	4.7	9.6	-32.4%	
Ensemble des grains	6.2	5.4	5.3	4.9	6.6	4.7	5.4	0.0%	

NOTES:Source : Commission canadienne des grains, *Statistiques hebdomadaires des grains*

- (1) Calculé en divisant le niveau de stock hebdomadaire des silos primaires par les expéditions, regroupé pour établir une moyenne annuelle (ou trimestrielle).

Frais moyens de manutention selon les tarifs affichés aux points de livraison pour les principaux grains

Droits d'ensilage (silos primaires) – réception, ensilage et chargement (1) (2) (3)

Indice 1er août 1999 = 100

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE									NOTES
		1999-2000		2000-2001		2001-2002					
		1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	14 septembre \$/tonne	5 octobre \$/tonne	27 novembre \$/tonne	15 février \$/tonne	15 avril \$/tonne	2 juillet \$/tonne	
MANITOBA	Blé (y compris blé dur)	10.62	10.59	11.31	11.40	11.40	11.40	11.44	11.44	11.44	
	Indice	100.0	99.7	106.5	107.3	107.3	107.3	107.7	107.7	107.7	
	Orge	12.84	12.66	12.79	12.87	12.87	12.87	13.06	13.06	13.06	
	Indice	100.0	98.6	99.6	100.2	100.2	100.2	101.7	101.7	101.7	
	Orge de premier choix	13.14	13.13	14.99	15.08	15.08	15.35	15.49	15.33	15.33	
	Indice	100.0	99.9	114.1	114.8	114.8	116.8	117.9	116.7	116.7	
	Canola	13.00	12.74	13.33	13.38	13.38	13.38	13.39	13.39	13.39	
	Indice	100.0	98.0	102.5	102.9	102.9	102.9	103.0	103.0	103.0	
	Avoine	14.02	13.90	14.12	14.17	14.17	14.17	14.39	14.39	14.39	
	Indice	100.0	99.1	100.7	101.1	101.1	101.1	102.6	102.6	102.6	
	Pois	12.97	12.92	14.18	14.23	14.23	14.23	14.13	14.13	14.13	
	Indice	100.0	99.6	109.3	109.7	109.7	109.7	108.9	108.9	108.9	
	Seigle	10.57	10.61	10.94	10.98	10.98	10.98	11.05	11.05	11.05	
	Indice	100.0	100.4	103.5	103.9	103.9	103.9	104.5	104.5	104.5	
	Lin	12.80	12.55	13.31	13.36	13.36	13.36	13.35	13.35	13.35	
Indice	100.0	98.0	104.0	104.4	104.4	104.4	104.3	104.3	104.3		
SASKATCHEWAN											
	Blé (y compris blé dur)	9.41	9.61	10.60	10.80	10.80	10.80	10.78	10.77	10.77	
	Indice	100.0	102.1	112.6	114.8	114.8	114.8	114.6	114.5	114.5	
	Orge	10.66	10.85	11.63	11.80	11.92	11.92	11.97	11.94	11.94	
	Indice	100.0	101.8	109.1	110.7	111.8	111.8	112.3	112.0	112.0	
	Orge de premier choix	11.39	11.81	13.25	13.45	13.56	13.73	13.72	13.71	13.71	
	Indice	100.0	103.7	116.3	118.1	119.1	120.5	120.5	120.4	120.4	
	Canola	12.34	12.55	13.02	13.10	13.10	13.10	13.09	13.00	13.00	
	Indice	100.0	101.7	105.5	106.2	106.2	106.2	106.1	105.3	105.3	
	Avoine	12.35	12.70	13.27	13.34	13.34	13.34	13.41	13.29	13.29	
	Indice	100.0	102.8	107.4	108.0	108.0	108.0	108.6	107.6	107.6	
	Pois	13.30	13.42	14.03	14.09	14.09	14.09	14.02	14.05	14.05	
	Indice	100.0	100.9	105.5	105.9	105.9	105.9	105.4	105.6	105.6	
	Seigle	10.29	10.47	10.26	10.31	10.31	10.31	10.31	10.26	10.26	
	Indice	100.0	101.7	99.7	100.2	100.2	100.2	100.2	99.7	99.7	
	Lin	12.03	12.21	12.77	12.83	12.83	12.83	12.79	12.69	12.69	
Indice	100.0	101.5	106.2	106.7	106.7	106.7	106.3	105.5	105.5		
ALBERTA ET COLOMBIE-BRITANNIQUE											
	Blé (y compris blé dur)	9.99	10.05	11.11	11.19	11.21	11.21	11.24	11.24	11.24	
	Indice	100.0	100.6	111.2	112.0	112.2	112.2	112.5	112.5	112.5	
	Orge	11.03	11.02	11.70	11.86	11.86	11.86	11.97	11.97	11.97	
	Indice	100.0	99.9	106.1	107.5	107.5	107.5	108.5	108.5	108.5	
	Orge de premier choix	11.54	11.87	13.53	13.81	13.81	14.14	14.17	13.97	13.97	
	Indice	100.0	102.9	117.2	119.7	119.7	122.5	122.8	121.1	121.1	
	Canola	13.53	13.56	14.47	14.53	14.53	14.53	14.69	14.69	14.69	
	Indice	100.0	100.2	106.9	107.4	107.4	107.4	108.6	108.6	108.6	
	Avoine	12.68	12.71	13.99	14.05	14.05	14.05	14.31	14.31	14.31	
	Indice	100.0	100.2	110.3	110.8	110.8	110.8	112.9	112.9	112.9	
	Pois	14.33	14.38	14.70	14.75	14.76	14.76	14.70	14.70	14.70	
	Indice	100.0	100.3	102.6	102.9	103.0	103.0	102.6	102.6	102.6	
	Seigle	9.96	10.16	11.22	11.27	11.27	11.27	11.39	11.39	11.39	
	Indice	100.0	102.0	112.7	113.2	113.2	113.2	114.4	114.4	114.4	
	Lin	13.09	13.12	14.21	14.27	14.27	14.27	14.37	14.37	14.37	
Indice	100.0	100.2	108.6	109.0	109.0	109.0	109.8	109.8	109.8		

NOTES:Source : Commission canadienne des grains, *Sommaire des tarifs des silos primaires agréés*

(1) Les tarifs affichés correspondent aux droits maximums que peuvent exiger les entreprises.

(2) Droits établis en fonction du poids comptable brut = poids brut moins la perte de poids.

(3) Les droits moyens sont basés sur les tarifs selon le poids comptable brut affichés par 22 entreprises pour 1999-2000, 20 entreprises pour 2000-2001, et 21 entreprises pour août à novembre 2001-2002, 20 entreprises pour février 2001-2002 et 19 entreprises pour avril et juillet 2001-2002.

Frais moyens de manutention selon les tarifs affichés aux points de livraison pour les principaux grains

Droits d'ensilage (silos primaires) – réception, ensilage et chargement (1) (2) (3) (4)
Indice 1er août 1999 = 100

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE									NOTES
		1999-2000		2000-2001		2001-2002		15 février	15 avril	2 juillet	
		1er août	1er août	1er août	14 septembre	5 octobre	27 novembre				
		\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne		
MANITOBA											
	Blé	3.50	3.52	3.65	3.73	3.73	3.77	3.78	3.78	3.78	
		100.0	100.6	104.3	106.6	106.6	107.7	108.0	108.0	108.0	
	Blé dur	3.50	3.52	3.73	3.81	3.81	3.85	3.78	3.82	3.82	
		100.0	100.6	106.6	108.9	108.9	110.0	108.0	109.1	109.1	
	Orge	4.29	4.95	5.51	5.70	5.70	5.70	5.68	5.68	5.68	
		100.0	115.4	128.4	132.9	132.9	132.9	132.4	132.4	132.4	
	Canola	5.43	5.46	5.59	5.71	5.71	5.71	5.70	5.70	5.70	
		100.0	100.6	102.9	105.2	105.2	105.2	105.0	105.0	105.0	
	Avoine	5.32	5.36	5.47	5.58	5.58	5.58	5.56	5.56	5.56	
		100.0	100.8	102.8	104.9	104.9	104.9	104.5	104.5	104.5	
	Pois	4.59	4.62	4.61	5.10	5.10	5.10	5.14	5.14	5.14	
		100.0	100.7	100.4	111.1	111.1	111.1	112.0	112.0	112.0	
	Seigle	3.55	3.60	3.68	3.71	3.71	3.71	3.70	3.70	3.70	
		100.0	101.4	103.7	104.5	104.5	104.5	104.2	104.2	104.2	
	Lin	5.47	6.09	7.11	7.57	7.57	7.57	7.42	7.42	7.42	
		100.0	111.3	130.0	138.4	138.4	138.4	135.6	135.6	135.6	
SASKATCHEWAN											
	Blé	3.62	3.63	3.78	3.82	3.82	3.84	3.86	3.87	3.87	
		100.0	100.3	104.4	105.5	105.5	106.1	106.6	106.9	106.9	
	Blé dur	3.62	3.63	3.85	3.90	3.90	3.92	3.89	3.92	3.92	
		100.0	100.3	106.4	107.7	107.7	108.3	107.5	108.3	108.3	
	Orge	4.36	4.71	5.66	5.81	5.81	5.81	5.80	5.72	5.72	
		100.0	108.0	129.8	133.3	133.3	133.3	133.0	131.2	131.2	
	Canola	5.46	5.45	5.55	5.63	5.63	5.63	5.62	5.61	5.61	
		100.0	99.8	101.6	103.1	103.1	103.1	102.9	102.7	102.7	
	Avoine	5.25	5.42	5.48	5.54	5.54	5.54	5.53	5.50	5.50	
		100.0	103.2	104.4	105.5	105.5	105.5	105.3	104.8	104.8	
	Pois	4.58	4.61	4.56	4.70	4.70	4.70	4.70	4.71	4.71	
		100.0	100.7	99.6	102.6	102.6	102.6	102.6	102.8	102.8	
	Seigle	3.68	3.73	3.67	3.70	3.70	3.70	3.69	3.68	3.68	
		100.0	101.4	99.7	100.5	100.5	100.5	100.3	100.0	100.0	
	Lin	5.50	5.91	6.34	6.60	6.60	6.60	6.45	6.50	6.50	
		100.0	107.5	115.3	120.0	120.0	120.0	117.3	118.2	118.2	
ALBERTA ET COLOMBIE-BRITANNIQUE											
	Blé	3.47	3.49	3.73	3.79	3.79	3.84	3.86	3.86	3.86	
		100.0	100.6	107.5	109.2	109.2	110.7	111.2	111.2	111.2	
	Blé dur	3.47	3.49	3.83	3.89	3.89	3.94	3.86	3.91	3.91	
		100.0	100.6	110.4	112.1	112.1	113.5	111.2	112.7	112.7	
	Orge	4.31	4.85	5.89	5.95	5.95	5.95	5.95	5.95	5.95	
		100.0	112.5	136.7	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	138.1	
	Canola	5.47	5.56	5.74	5.84	5.84	5.84	5.83	5.83	5.83	
		100.0	101.6	104.9	106.8	106.8	106.8	106.6	106.6	106.6	
	Avoine	5.09	5.33	5.37	5.68	5.68	5.68	5.66	5.66	5.66	
		100.0	104.7	105.5	111.6	111.6	111.6	111.2	111.2	111.2	
	Pois	4.63	4.72	4.67	4.92	4.92	4.92	4.95	4.95	4.95	
		100.0	101.9	100.9	106.3	106.3	106.3	106.9	106.9	106.9	
	Seigle	3.62	3.68	3.92	3.96	3.96	3.96	3.98	3.98	3.98	
		100.0	101.7	108.3	109.4	109.4	109.4	109.9	109.9	109.9	
	Lin	6.02	6.69	6.81	7.30	7.30	7.30	7.08	7.08	7.08	
		100.0	111.1	113.1	121.3	121.3	121.3	117.6	117.6	117.6	

NOTES:Source : Commission canadienne des grains, *Sommaire des tarifs des silos primaires agréés*

- (1) Les tarifs affichés correspondent aux droits maximums que peuvent exiger les entreprises.
- (2) Droits établis en fonction du poids comptable brut = poids brut moins la perte de poids.
- (3) Les droits moyens sont basés sur les tarifs selon le poids comptable brut affichés par 22 entreprises pour 1999-2000, 20 entreprises pour 2000-2001, et 21 entreprises pour août à novembre 2001-2002, 20 entreprises pour février 2001-20002 et 19 entreprises pour avril et juillet 2001-2002.
- (4) Les droits de nettoyage sont déduits des bons au comptant du producteur. Au moment de l'ensilage, l'expéditeur paie le droit de nettoyage au silo terminal (à condition que le grain n'ait pas été nettoyé avant l'expédition) et les droits exigés par la Commission canadienne des grains.

Frais moyens de manutention selon les tarifs affichés aux points de livraison pour les principaux grains

Droits d'ensilage (silos primaires) – réception, ensilage et chargement (1) (2) (3) (4)

Indice 1er août 1999 = 100

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE									NOTES	
		1999-2000		2000-2001		2001-2002						
		1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	14 septembre \$/tonne	5 octobre \$/tonne	27 novembre \$/tonne	15 février \$/tonne	15 avril \$/tonne	2 juillet \$/tonne		
MANITOBA	Blé (y compris blé dur)	0.0510 100.0	0.0526 103.1	0.0747 146.5	0.0747 146.5	0.0747 146.5	0.0747 146.5	0.0778 152.5	0.0778 152.5	0.0778 152.5		
	Orge	0.0625 100.0	0.0646 103.4	0.0831 133.0	0.0831 133.0	0.0831 133.0	0.0831 133.0	0.0858 137.3	0.0858 137.3	0.0884 141.4		
	Canola	0.0576 100.0	0.0614 106.6	0.0783 135.9	0.0783 135.9	0.0783 135.9	0.0783 135.9	0.0808 140.3	0.0808 140.3	0.0808 140.3		
	Avoine	0.0764 100.0	0.0817 106.9	0.1038 135.9	0.1038 135.9	0.1038 135.9	0.1038 135.9	0.1064 139.3	0.1064 139.3	0.1064 139.3		
	Pois	0.0479 100.0	0.0510 106.5	0.0657 137.2	0.0657 137.2	0.0657 137.2	0.0657 137.2	0.0677 141.3	0.0677 141.3	0.0677 141.3		
	Seigle	0.0493 100.0	0.0524 106.3	0.0673 136.5	0.0673 136.5	0.0673 136.5	0.0673 136.5	0.0693 140.6	0.0693 140.6	0.0693 140.6		
	Lin	0.0561 100.0	0.0593 105.7	0.0703 125.3	0.0703 125.3	0.0703 125.3	0.0703 125.3	0.0724 129.1	0.0724 129.1	0.0724 129.1		
	SASKATCHEWAN											
		Blé (y compris blé dur)	0.0514 100.0	0.0529 102.9	0.0704 137.0	0.0704 137.0	0.0704 137.0	0.0704 137.0	0.0719 139.9	0.0687 133.7	0.0687 133.7	
		Orge	0.0610 100.0	0.0627 102.8	0.0807 132.3	0.0807 132.3	0.0807 132.3	0.0807 132.3	0.0820 134.4	0.0775 127.0	0.0791 129.7	
Canola		0.0571 100.0	0.0592 103.7	0.0767 134.3	0.0767 134.3	0.0767 134.3	0.0767 134.3	0.0780 136.6	0.0725 127.0	0.0725 127.0		
Avoine		0.0745 100.0	0.0772 103.6	0.0997 133.8	0.0997 133.8	0.0997 133.8	0.0997 133.8	0.1009 135.4	0.0936 125.6	0.0936 125.6		
Pois		0.0490 100.0	0.0508 103.7	0.0647 132.0	0.0647 132.0	0.0647 132.0	0.0647 132.0	0.0657 134.1	0.0615 125.5	0.0615 125.5		
Seigle		0.0493 100.0	0.0510 103.4	0.0652 132.3	0.0652 132.3	0.0652 132.3	0.0652 132.3	0.0662 134.3	0.0619 125.6	0.0619 125.6		
Lin		0.0548 100.0	0.0570 104.0	0.0690 125.9	0.0690 125.9	0.0690 125.9	0.0690 125.9	0.0701 127.9	0.0661 120.6	0.0661 120.6		
ALBERTA ET COLOMBIE-BRITANNIQUE												
		Blé (y compris blé dur)	0.0535 100.0	0.0550 102.8	0.0764 142.8	0.0764 142.8	0.0764 142.8	0.0764 142.8	0.0806 150.7	0.0806 150.7	0.0806 150.7	
		Orge	0.0649 100.0	0.0670 103.2	0.0921 141.9	0.0921 141.9	0.0921 141.9	0.0921 141.9	0.0968 149.2	0.0968 149.2	0.0968 149.2	
	Canola	0.0617 100.0	0.0649 105.2	0.0904 146.5	0.0904 146.5	0.0904 146.5	0.0904 146.5	0.0953 154.5	0.0953 154.5	0.0953 154.5		
	Avoine	0.0817 100.0	0.0855 104.7	0.1153 141.1	0.1153 141.1	0.1153 141.1	0.1153 141.1	0.1203 147.2	0.1203 147.2	0.1203 147.2		
	Pois	0.0502 100.0	0.0529 105.4	0.0711 141.6	0.0711 141.6	0.0711 141.6	0.0711 141.6	0.0745 148.4	0.0745 148.4	0.0745 148.4		
	Seigle	0.0518 100.0	0.0547 105.6	0.0782 151.0	0.0782 151.0	0.0782 151.0	0.0782 151.0	0.0823 158.9	0.0823 158.9	0.0823 158.9		
	Lin	0.0599 100.0	0.0626 104.5	0.0807 134.7	0.0807 134.7	0.0807 134.7	0.0807 134.7	0.0849 141.7	0.0849 141.7	0.0849 141.7		

NOTES:Source : Commission canadienne des grains, *Sommaire des tarifs des silos primaires agréés*

- (1) Au regard des récépissés de silo primaire et de récépissés provisoires de livraison, pour chaque jour entier ou partiel après les dix premiers jours, à l'exception du jour où se termine la période de stockage
- (2) Les tarifs affichés correspondent aux droits maximums que peuvent exiger les entreprises.
- (3) Droits établis en fonction du poids comptable brut = poids brut moins la perte de poids.
- (4) Les droits moyens sont basés sur les tarifs selon le poids comptable brut affichés par 22 entreprises pour 1999-2000, 20 entreprises pour 2000-2001, et 21 entreprises pour août à novembre 2001-2002, 20 entreprises pour février 2001-20002 et 19 entreprises pour avril et juillet 2001-2002.

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
VANCOUVER	Manitoba	119.3	153.7	83.9	44.4	401.3	264.9	248.4	244.0	330.9	1,088.2	284.0	45.9	177.4	254.0	761.3	-23.2%	-30.0%	(2)
	Saskatchewan	1,533.5	1,693.7	1,660.9	1,831.9	6,719.9	1,999.3	1,847.3	1,892.1	1,467.5	7,206.1	1,576.6	1,301.1	852.2	854.2	4,584.1	-41.8%	-36.4%	(2)
	Alberta	1,601.7	2,055.7	1,800.1	2,171.4	7,628.9	1,722.7	1,631.6	1,450.3	1,625.2	6,429.9	1,739.1	1,607.1	1,028.6	1,175.9	5,550.7	-27.6%	-13.7%	(2)
	Colombie-Britannique	9.9	9.2	7.6	14.1	40.9	17.9	12.6	15.4	8.9	54.8	14.9	16.2	8.4	10.8	50.3	-22.3%	-8.2%	(2)
	Ouest canadien	3,264.5	3,912.3	3,552.4	4,061.8	14,791.0	4,004.8	3,739.9	3,601.9	3,432.5	14,779.0	3,614.5	2,970.3	2,066.6	2,295.0	10,946.4	-33.1%	-25.9%	(2)
PRINCE RUPERT	Manitoba	-	17.0	36.7	-	53.7	16.2	33.4	159.4	29.2	238.1	0.5	38.7	66.2	-	105.5	-100.0%	-55.7%	(2)
	Saskatchewan	152.2	775.9	639.7	52.8	1,620.6	55.8	268.6	398.7	76.2	799.2	25.8	260.6	156.9	-	443.2	-100.0%	-44.5%	(2)
	Alberta	252.4	701.2	587.4	67.6	1,608.7	24.9	539.6	563.3	161.8	1,289.6	7.7	285.4	210.3	0.7	504.0	-99.6%	-60.9%	(2)
	Colombie-Britannique	6.9	13.0	16.3	2.8	39.1	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
	Ouest canadien	411.5	1,507.2	1,280.1	123.2	3,322.0	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	435.9	0.7	1,056.8	-99.7%	-54.9%	(2)
CHURCHILL	Manitoba	18.4	-	0.2	24.1	42.7	27.3	-	-	27.4	54.7	44.7	-	-	22.0	66.7	-19.7%	22.0%	(2)
	Saskatchewan	308.3	0.0	4.7	101.0	414.0	550.6	0.3	-	79.0	630.0	283.0	-	-	63.5	346.5	-19.6%	-45.0%	(2)
	Alberta	9.3	-	-	0.8	10.1	1.7	0.1	-	8.9	10.7	40.4	-	-	-	40.4	-100.0%	278.3%	(2)
	Colombie-Britannique	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Ouest canadien	336.9	0.0	4.9	125.9	467.6	579.7	0.4	-	115.3	695.4	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)
THUNDER BAY	Manitoba	700.7	389.3	447.9	648.7	2,186.6	717.5	453.2	371.7	750.4	2,292.8	527.8	417.7	327.4	604.9	1,877.8	-19.4%	-18.1%	(2)
	Saskatchewan	1,226.5	919.8	844.5	1,702.8	4,693.6	1,369.6	1,172.7	544.3	1,709.8	4,796.4	996.4	782.5	598.8	1,354.5	3,732.3	-20.8%	-22.2%	(2)
	Alberta	22.7	32.9	36.9	106.2	198.6	32.4	62.1	73.0	83.4	250.8	33.2	14.7	36.7	124.9	209.6	49.7%	-16.4%	(2)
	Colombie-Britannique	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Ouest canadien	1,949.9	1,342.0	1,329.3	2,457.7	7,079.0	2,119.5	1,687.9	988.9	2,543.7	7,340.1	1,557.5	1,215.0	962.9	2,084.3	5,819.7	-18.1%	-20.7%	(2)
EMSBLE DES PORTS DE L'OUEST CANADIEN	Manitoba	838.4	560.0	568.7	717.2	2,684.3	1,025.8	735.0	775.1	1,137.9	3,673.9	857.0	502.4	571.0	881.0	2,811.3	-22.6%	-23.5%	(2)
	Saskatchewan	3,220.6	3,389.4	3,149.8	3,688.4	13,448.1	3,975.3	3,288.9	2,835.0	3,332.5	13,431.7	2,881.8	2,344.1	1,607.9	2,272.3	9,106.1	-31.8%	-32.2%	(2)
	Alberta	1,886.2	2,789.8	2,424.3	2,346.0	9,446.4	1,781.7	2,233.3	2,086.6	1,879.3	7,981.0	1,820.4	1,907.3	1,275.6	1,301.5	6,304.8	-30.7%	-21.0%	(2)
	Colombie-Britannique	17.7	22.3	23.9	16.9	80.9	17.9	20.6	22.5	9.3	70.2	14.9	17.8	10.9	10.8	54.4	16.9%	-22.6%	(2)
	Ouest canadien	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	5,574.1	4,771.5	3,465.4	4,465.6	18,276.6	-29.8%	-27.3%	(2)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

- (1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique.
(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert, wagon couvert, remorque, conteneur ou autre matériel ferroviaire.

3C - Opérations ferroviaires

3C - 2

Volumens annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – par port de destination et par produit primaire (1)

DESTINATION	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
VANCOUVER	Blé	1,074.1	1,613.3	1,889.9	2,452.2	7,029.5	1,850.2	1,215.1	1,144.1	1,975.2	6,184.5	1,986.0	1,633.8	997.1	1,219.9	5,836.9	-38.2%	-5.6%	(2)
	Blé dur	293.5	190.0	175.7	225.1	884.3	121.8	136.0	149.9	113.8	521.5	122.9	98.2	93.7	88.4	403.3	-22.3%	-22.7%	(2)
	Orge	161.2	158.5	383.9	264.1	967.7	247.7	439.7	362.2	218.5	1,268.1	146.1	134.2	94.6	103.6	478.6	-52.6%	-62.3%	(2)
	Canola	1,143.3	1,353.0	577.1	545.6	3,619.0	1,194.8	1,063.6	1,310.3	594.7	4,163.3	718.7	527.9	520.3	451.2	2,218.1	-24.1%	-46.7%	(2)
	Avoine	15.7	7.7	15.6	14.4	53.5	18.5	13.5	5.3	7.2	44.5	6.4	2.6	1.7	2.6	13.3	-64.1%	-70.1%	(2)
	Pois	235.0	283.3	219.2	271.6	1,009.1	312.7	548.1	343.5	258.7	1,463.0	376.5	331.3	126.6	223.8	1,058.1	-13.5%	-27.7%	(2)
	Seigle	1.1	-	0.7	-	1.9	-	10.6	2.2	-	12.8	0.5	0.5	0.5	0.6	2.1	n/a	-83.3%	(2)
	Lin	20.9	26.5	18.9	11.3	77.5	13.0	34.8	15.1	16.8	79.7	13.4	58.9	15.8	13.3	101.4	-21.1%	27.3%	(2)
	Autre	319.7	279.9	271.5	277.5	1,148.6	246.1	278.4	269.5	247.6	1,041.6	244.0	182.8	216.2	191.5	834.5	-22.7%	-19.9%	(2)
	Ensemble des grains	3,264.5	3,912.3	3,552.4	4,061.8	14,791.0	4,004.8	3,739.9	3,601.9	3,432.5	14,779.0	3,614.5	2,970.3	2,066.6	2,295.0	10,946.4	-33.1%	-25.9%	(2)
	PRINCE RUPERT	Blé	374.0	1,456.2	1,267.1	94.1	3,191.5	8.8	837.9	1,038.5	259.0	2,144.2	-	581.7	435.7	0.6	1,018.0	-99.8%	-52.5%
Blé dur		-	3.6	-	-	3.6	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	0.1	0.1	n/a	-75.1%	(2)
Orge		33.4	46.3	12.8	10.9	103.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Canola		4.0	-	-	-	4.0	78.1	8.1	74.1	0.7	161.0	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
Avoine		-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Pois		-	-	-	-	-	-	-	14.6	7.9	22.5	34.0	4.6	0.2	-	38.7	-100.0%	71.9%	(2)
Seigle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Lin		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Autre		0.2	-	0.2	18.2	18.5	9.9	3.2	1.1	-	14.2	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
Ensemble des grains		411.5	1,507.2	1,280.1	123.2	3,322.0	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	435.9	0.7	1,056.8	-99.7%	-54.9%	(2)
CHURCHILL		Blé	189.9	0.0	1.6	87.6	279.1	413.7	-	-	114.8	528.5	250.7	-	-	85.5	336.3	-25.5%	-36.4%
	Blé dur	89.9	-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	-	8.0	52.5	-	-	-	52.5	n/a	554.2%	(2)
	Orge	-	-	-	-	-	0.2	-	-	-	0.2	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
	Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Pois	48.6	-	3.3	23.6	75.4	138.5	0.4	-	0.5	139.4	59.4	-	-	-	59.4	-100.0%	-57.4%	(2)
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
	Lin	-	-	-	-	-	18.7	-	-	-	18.7	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-88.5%	(2)
	Autre	8.5	-	-	-	8.5	0.5	-	-	-	0.5	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)
	Ensemble des grains	336.9	0.0	4.9	125.9	467.6	579.7	0.4	-	115.3	695.4	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)
	THUNDER BAY	Blé	918.6	644.8	554.1	1,002.5	3,119.9	885.9	582.0	404.5	1,080.6	2,952.9	697.6	579.4	455.8	1,005.7	2,738.5	-6.9%	-7.3%
Blé dur		390.8	141.5	308.6	967.5	1,808.5	439.1	495.3	204.4	1,074.1	2,213.0	249.8	245.4	264.7	849.3	1,609.1	-20.9%	-27.3%	(2)
Orge		92.0	148.1	28.1	60.4	328.7	54.8	55.4	45.3	82.6	238.1	63.7	130.6	89.8	35.9	320.1	-56.5%	34.5%	(2)
Canola		180.3	88.1	85.8	128.9	483.1	153.9	108.6	103.1	91.9	457.5	141.6	57.0	42.8	40.5	281.9	-55.9%	-38.4%	(2)
Avoine		59.3	46.7	45.6	50.1	201.8	81.1	59.5	45.6	34.7	221.0	86.0	29.2	2.0	0.2	117.3	-99.4%	-46.9%	(2)
Pois		189.3	89.1	129.5	85.8	493.7	306.7	143.6	84.1	18.6	553.0	86.9	25.3	5.7	1.1	119.0	-94.0%	-78.5%	(2)
Seigle		-	0.2	0.5	0.1	0.7	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
Lin		56.3	101.1	128.1	101.6	387.0	98.7	189.1	68.9	118.4	475.1	165.8	118.3	71.0	145.8	500.9	23.1%	5.4%	(2)
Autre		63.3	82.5	48.9	60.9	255.6	99.2	54.5	33.0	42.9	229.5	66.1	29.8	31.2	5.8	132.9	-86.4%	-42.1%	(2)
Ensemble des grains		1,949.9	1,342.0	1,329.3	2,457.7	7,079.0	2,119.5	1,687.9	988.9	2,543.7	7,340.1	1,557.5	1,215.0	962.9	2,084.3	5,819.7	-18.1%	-20.7%	(2)
OUEST CANADIEN		Blé	2,556.5	3,714.3	3,712.7	3,636.4	13,620.0	3,158.7	2,635.0	2,587.0	3,429.5	11,810.3	2,934.4	2,794.9	1,888.6	2,311.7	9,929.7	-32.6%	-15.9%
	Blé dur	774.2	335.1	484.3	1,207.3	2,800.9	569.0	631.6	354.3	1,187.9	2,742.9	425.2	343.6	358.4	937.8	2,065.0	-21.1%	-24.7%	(2)
	Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.7	302.7	495.1	407.5	301.1	1,506.4	209.9	264.8	184.5	139.6	798.7	-53.6%	-47.0%	(2)
	Canola	1,327.6	1,441.1	662.9	674.4	4,106.1	1,426.8	1,180.3	1,487.5	687.3	4,781.8	860.3	584.9	563.1	491.8	2,500.0	-28.4%	-47.7%	(2)
	Avoine	75.1	55.5	61.2	64.5	256.3	99.6	73.0	50.9	41.9	265.5	92.3	31.8	3.7	2.8	130.6	-93.3%	-50.8%	(2)
	Pois	472.8	372.4	352.0	381.0	1,578.2	757.9	692.2	442.2	285.7	2,178.0	556.8	361.2	132.4	224.9	1,275.3	-21.3%	-41.4%	(2)
	Seigle	1.1	0.2	1.2	0.1	2.6	-	10.7	2.2	-	12.8	0.5	0.5	0.5	0.6	2.1	n/a	-83.4%	(2)
	Lin	77.2	127.6	147.0	112.8	464.5	130.4	223.9	84.0	135.2	573.5	181.4	177.2	86.8	159.0	604.5	17.6%	5.4%	(2)
	Autre	391.7	362.4	320.6	356.5	1,431.3	355.7	336.1	303.6	290.5	1,285.8	313.3	212.7	247.4	197.3	970.7	-32.1%	-24.5%	(2)
	Ensemble des grains	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	5,574.1	4,771.5	3,465.4	4,465.6	18,276.6	-29.8%	-27.3%	(2)

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

(1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique.

(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert, wagon couvert, remorque, conteneur ou autre matériel ferroviaire.

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – ventilation détaillée de produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUCT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES	
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC		
VANCOUVER	Manitoba	Blé	28.8	3.9	35.0	5.8	73.5	130.9	112.1	72.2	288.8	604.0	228.4	8.6	121.6	226.9	585.5	-21.4%	-3.1%	(2)	
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	2.4	-	5.3	7.7	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)	
		Orge	0.4	0.3	2.4	3.9	7.1	1.5	4.9	0.1	1.9	8.4	-	-	-	1.4	1.4	-25.1%	-83.0%	(2)	
		Canola	74.4	133.2	37.2	18.3	263.0	126.0	110.0	163.4	19.6	419.0	40.7	18.4	44.3	13.0	116.4	-33.9%	-72.2%	(2)	
		Avoine	-	-	-	-	-	-	0.7	-	0.1	0.9	0.8	-	-	-	0.8	-100.0%	-4.8%	(2)	
		Pois	0.3	0.2	0.1	2.1	2.7	-	0.8	1.7	2.9	5.4	3.2	6.4	1.9	4.2	15.7	49.1%	194.2%	(2)	
		Seigle	-	-	-	-	-	-	4.9	0.1	-	5.0	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	-	(2)
		Lin	-	0.1	0.1	-	0.2	-	-	-	0.1	0.1	0.3	3.0	-	-	3.3	-100.0%	4167.9%	(2)	
		Autres	15.5	15.9	9.1	14.3	54.8	6.4	12.7	6.5	12.3	37.9	10.6	9.5	9.4	8.5	38.1	-30.6%	0.5%	(2)	
		Ensemble des grains	119.3	153.7	83.9	44.4	401.3	264.9	248.4	244.0	330.9	1,088.2	284.0	45.9	177.4	254.0	761.3	-23.2%	-30.0%	(2)	
Saskatchewan	Blé	432.6	660.4	845.1	1,034.2	2,972.3	816.1	493.4	512.3	639.9	2,461.7	767.4	713.1	380.0	342.2	2,202.7	-46.5%	-10.5%	(2)		
	Blé dur	133.2	86.2	49.2	34.9	303.5	50.7	88.2	98.9	43.8	281.5	62.2	41.0	25.1	51.8	180.1	18.3%	-36.0%	(2)		
	Orge	54.2	60.5	196.0	148.3	458.9	129.8	213.9	238.9	177.5	760.0	112.1	63.8	61.1	35.7	272.6	-79.9%	-64.1%	(2)		
	Canola	539.8	549.1	228.4	234.0	1,551.3	610.7	508.0	605.7	266.9	1,991.3	259.4	139.8	165.1	142.5	706.9	-46.6%	-64.5%	(2)		
	Avoine	7.9	6.6	8.4	7.2	30.1	14.4	7.4	2.4	1.4	25.7	0.7	-	-	0.1	0.8	-89.8%	-96.8%	(2)		
	Pois	167.0	148.2	157.7	199.7	672.7	237.0	364.4	268.3	204.2	1,073.8	237.4	203.7	92.7	160.5	694.4	-21.4%	-35.3%	(2)		
	Seigle	1.1	-	0.7	-	1.9	-	4.5	1.9	-	6.4	-	0.5	0.4	0.1	1.0	n/a	-84.2%	(2)		
	Lin	19.2	21.6	14.5	5.9	61.2	10.7	28.8	13.8	13.0	66.3	11.5	51.8	12.1	7.9	83.2	-39.1%	25.5%	(2)		
	Autres	178.4	161.1	160.9	167.8	668.2	130.0	138.7	149.9	120.9	539.4	125.9	87.4	115.7	113.4	442.3	-6.2%	-18.0%	(2)		
	Ensemble des grains	1,533.5	1,693.7	1,660.9	1,831.9	6,719.9	1,999.3	1,847.3	1,892.1	1,467.5	7,206.1	1,576.6	1,301.1	852.2	854.2	4,584.1	-41.8%	-36.4%	(2)		
Alberta	Blé	606.1	948.8	1,006.6	1,403.7	3,965.1	890.6	608.9	559.4	1,044.5	3,103.4	979.6	904.2	494.2	643.9	3,022.0	-38.3%	-2.6%	(2)		
	Blé dur	160.3	103.8	126.5	190.3	580.8	71.1	45.5	51.0	64.8	232.4	60.7	57.2	68.6	36.7	223.1	-43.4%	-4.0%	(2)		
	Orge	106.2	96.8	185.1	110.5	498.6	116.5	216.9	121.7	37.2	492.3	34.0	68.6	33.0	66.5	202.1	78.9%	-58.9%	(2)		
	Canola	526.3	662.8	307.5	289.2	1,785.8	453.2	439.4	529.3	304.4	1,726.3	416.9	363.4	304.3	294.2	1,378.8	-3.3%	-20.1%	(2)		
	Avoine	7.8	1.0	7.2	7.2	23.2	4.1	5.4	2.9	5.6	18.0	4.9	2.6	1.7	2.4	11.7	-56.6%	-35.2%	(2)		
	Pois	67.7	134.7	61.4	69.7	333.6	75.3	181.6	72.8	51.2	381.0	133.4	121.0	31.9	57.1	343.4	11.4%	-9.9%	(2)		
	Seigle	-	-	-	-	-	-	0.8	0.2	-	0.9	0.5	-	0.1	0.5	1.1	n/a	20.5%	(2)		
	Lin	1.7	4.8	4.3	5.4	16.2	2.2	6.0	1.2	3.8	13.3	1.6	4.1	3.7	5.4	14.8	41.8%	11.7%	(2)		
	Autres	125.8	102.9	101.5	95.4	425.6	109.7	127.1	111.8	113.7	462.3	107.5	85.9	91.1	69.1	353.7	-39.2%	-23.5%	(2)		
	Ensemble des grains	1,601.7	2,055.7	1,800.1	2,171.4	7,628.9	1,722.7	1,631.6	1,450.3	1,625.2	6,429.9	1,739.1	1,607.1	1,028.6	1,175.9	5,550.7	-27.6%	-13.7%	(2)		
Colombie-Britannique	Blé	6.6	0.2	3.2	8.6	18.5	12.6	0.6	0.1	2.0	15.4	10.7	7.9	1.3	6.9	26.7	235.9%	73.9%	(2)		
	Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Orge	0.4	0.9	0.4	1.4	3.1	-	3.9	1.5	1.9	7.4	0.1	1.9	0.5	-	2.5	-100.0%	-66.9%	(2)		
	Canola	2.9	7.9	4.0	4.1	18.9	4.9	6.2	11.9	3.8	26.7	1.7	6.2	6.6	1.5	16.0	-59.7%	-40.0%	(2)		
	Avoine	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Pois	-	0.2	-	-	0.2	0.4	1.4	0.7	0.4	2.9	2.4	0.2	0.1	2.0	4.6	365.0%	58.0%	(2)		
	Seigle	-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Autres	-	-	-	-	-	-	-	1.3	0.7	1.9	-	-	-	-	0.5	-	-29.7%	-74.9%	(2)	
	Ensemble des grains	9.9	9.2	7.6	14.1	40.9	17.9	12.6	15.4	8.9	54.8	14.9	16.2	8.4	10.8	50.3	22.3%	-8.2%	(2)		
Ouest canadien	Blé	1,074.1	1,613.3	1,889.9	2,452.2	7,029.5	1,850.2	1,215.1	1,144.1	1,975.2	6,184.5	1,986.0	1,633.8	997.1	1,219.9	5,836.9	-38.2%	-5.6%	(2)		
	Blé dur	293.5	190.0	175.7	225.1	884.3	121.8	136.0	149.9	113.8	521.5	122.9	98.2	93.7	88.4	403.3	-22.3%	-22.7%	(2)		
	Orge	161.2	158.5	383.9	264.1	967.7	247.7	439.7	362.2	218.5	1,268.1	146.1	134.2	94.6	103.6	478.6	-52.6%	-62.3%	(2)		
	Canola	1,143.3	1,353.0	577.1	545.6	3,619.0	1,194.8	1,063.6	1,310.3	594.7	4,163.3	718.7	527.9	520.3	451.2	2,218.1	-24.1%	-46.7%	(2)		
	Avoine	15.7	7.7	15.6	14.4	53.5	18.5	13.5	5.3	7.2	44.5	6.4	2.6	1.7	2.6	13.3	-64.1%	-70.1%	(2)		
	Pois	235.0	283.3	219.2	271.6	1,009.1	312.7	548.1	343.5	258.7	1,463.0	376.5	331.3	126.6	223.8	1,058.1	-13.5%	-27.7%	(2)		
	Seigle	1.1	-	0.7	-	1.9	-	10.6	2.2	-	12.8	0.5	0.5	0.5	0.6	2.1	n/a	-83.3%	(2)		
	Lin	20.9	26.5	18.9	11.3	77.5	13.0	34.8	15.1	16.8	79.7	13.4	58.9	15.8	13.3	101.4	-21.1%	27.3%	(2)		
	Autres	319.7	279.9	271.5	277.5	1,148.6	246.1	278.4	269.5	247.6	1,041.6	244.0	182.8	216.2	191.5	834.5	-22.7%	-19.9%	(2)		
	Ensemble des grains	3,264.5	3,912.3	3,552.4	4,061.8	14,791.0	4,004.8	3,739.9	3,601.9	3,432.5	14,779.0	3,614.5	2,970.3	2,066.6	2,295.0	10,946.4	-33.1%	-25.9%	(2)		

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – ventilation détaillée de produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	AEC	
PRINCE RUPERT	Manitoba	Blé	-	17.0	36.7	-	53.7	4.4	32.7	159.3	29.2	225.6	-	38.7	66.2	-	105.0	-100.0%	-53.5%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	11.8	-	0.1	-	11.8	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	0.5	n/a	n/a	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	-	17.0	36.7	-	53.7	16.2	33.4	159.4	29.2	238.1	0.5	38.7	66.2	-	105.5	-100.0%	-55.7%	(2)
Saskatchewan	Blé	Blé dur	140.1	760.1	635.1	39.6	1,575.0	4.4	260.4	356.1	68.5	689.5	-	256.8	156.7	-	413.5	-100.0%	-40.0%	(2)
		Blé dur	-	3.6	-	-	3.6	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Orge	8.1	12.2	4.6	1.8	26.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	4.0	-	-	-	4.0	47.4	8.1	29.4	0.7	85.5	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	12.1	7.0	19.1	25.8	3.8	0.2	-	29.8	-100.0%	56.1%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autres	-	-	-	11.3	11.3	4.0	-	1.0	-	5.0	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	152.2	775.9	639.7	52.8	1,620.6	55.8	268.6	398.7	76.2	799.2	25.8	260.6	156.9	-	443.2	-100.0%	-44.5%	(2)
Alberta	Blé	Blé dur	228.0	668.1	579.2	51.7	1,527.2	-	536.7	516.1	160.9	1,213.7	-	284.7	210.3	0.6	495.5	-99.6%	-59.2%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	0.3	-	-	0.3	-	-	0.1	-	0.1	n/a	-66.2%	(2)
		Orge	24.2	33.1	8.0	9.0	74.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	19.0	-	44.6	-	63.7	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	2.5	0.9	3.4	7.7	0.8	-	-	8.4	-100.0%	144.5%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autres	0.2	-	0.2	6.9	7.2	5.9	2.6	0.1	-	8.6	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	252.4	701.2	587.4	67.6	1,608.7	24.9	539.6	563.3	161.8	1,289.6	7.7	285.4	210.3	0.7	504.0	-99.6%	-60.9%	(2)
Colombie-Britannique	Blé	Blé dur	5.9	11.0	16.1	2.8	35.7	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	1.1	1.0	0.2	0.1	2.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	6.9	13.0	16.3	2.8	39.1	-	8.0	7.0	0.4	15.4	-	1.6	2.5	-	4.1	-100.0%	-73.7%	(2)
Ouest canadien	Blé	Blé dur	374.0	1,456.2	1,267.1	94.1	3,191.5	8.8	837.9	1,038.5	259.0	2,144.2	-	581.7	435.7	0.6	1,018.0	-99.8%	-52.5%	(2)
		Blé dur	-	3.6	-	-	3.6	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	0.1	0.1	n/a	-75.1%	(2)
		Orge	33.4	46.3	12.8	10.9	103.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Canola	4.0	-	-	-	4.0	78.1	8.1	74.1	0.7	161.0	-	-	-	-	-	-100.0%	-100.0%	(2)
		Avoine	-	1.1	-	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	-	-	-	-	-	-	-	14.6	7.9	22.5	34.0	4.6	0.2	-	38.7	-100.0%	71.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Autres	0.2	-	0.2	18.2	18.5	9.9	3.2	1.1	-	14.2	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Ensemble des grains	411.5	1,507.2	1,280.1	123.2	3,322.0	96.9	849.5	1,128.4	267.6	2,342.4	34.0	586.3	435.9	0.7	1,056.8	-99.7%	-54.9%	(2)

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – ventilation détaillée de produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
CHURCHILL	Manitoba	Blé	16.4	-	0.2	22.4	39.0	18.2	-	-	27.4	45.6	35.9	-	-	22.0	57.9	-19.7%	27.1%	(2)
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Orge	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Pois	2.0	-	-	1.7	3.7	8.2	-	-	-	8.2	8.8	-	-	-	8.8	n/a	7.9%	(2)
		Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Lin	-	-	-	-	-	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
		Ensemble des grains	18.4	-	0.2	24.1	42.7	27.3	-	-	27.4	54.7	44.7	-	-	22.0	66.7	-19.7%	22.0%	(2)
		Saskatchewan	Blé	165.0	0.0	1.4	65.2	231.6	395.6	-	-	78.5	474.1	196.8	-	-	63.5	260.3	-19.1%	-45.1%
Blé dur	89.9		-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	8.0	8.0	30.1	-	-	-	30.1	n/a	275.0%	(2)	
Orge	-		-	-	-	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)	
Canola	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Avoine	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Pois	44.9		-	3.3	21.1	69.3	128.6	0.3	-	0.5	129.4	50.6	-	-	-	50.6	-100.0%	-60.9%	(2)	
Seigle	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Lin	-		-	-	-	-	17.8	-	-	17.8	-	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-87.9%	(2)	
Autres	8.5		-	-	-	8.5	0.5	-	-	0.5	-	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)	
Ensemble des grains	308.3		0.0	4.7	101.0	414.0	550.6	0.3	-	79.0	630.0	283.0	-	-	63.5	346.5	-19.6%	-45.0%	(2)	
Alberta	Blé		7.6	-	-	-	7.6	-	-	8.9	8.9	18.0	-	-	-	18.0	-100.0%	103.3%	(2)	
	Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22.4	-	-	-	22.4	n/a	n/a	(2)		
	Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Pois	1.7	-	-	0.8	2.5	1.7	0.1	-	1.8	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)	
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Ensemble des grains	9.3	-	-	0.8	10.1	1.7	0.1	-	8.9	10.7	40.4	-	-	-	40.4	-100.0%	278.3%	(2)	
	Colombie-Britanniq	Blé	0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)
Blé dur		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Orge		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Canola		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Avoine		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Pois		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Seigle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Lin		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Autres		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Ensemble des grains		0.9	-	-	-	0.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Ouest canadien		Blé	189.9	0.0	1.6	87.6	279.1	413.7	-	-	114.8	528.5	250.7	-	-	85.5	336.3	-25.5%	-36.4%	(2)
	Blé dur	89.9	-	-	14.7	104.6	8.0	-	-	8.0	8.0	52.5	-	-	-	52.5	n/a	554.2%	(2)	
	Orge	-	-	-	-	-	0.2	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)	
	Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Pois	48.6	-	3.3	23.6	75.4	138.5	0.4	-	0.5	139.4	59.4	-	-	-	59.4	-100.0%	-57.4%	(2)	
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Lin	-	-	-	-	-	18.7	-	-	18.7	-	2.2	-	-	-	2.2	n/a	-88.5%	(2)	
	Autres	8.5	-	-	-	8.5	0.5	-	-	0.5	-	3.3	-	-	-	3.3	n/a	518.9%	(2)	
	Ensemble des grains	336.9	0.0	4.9	125.9	467.6	579.7	0.4	-	115.3	695.4	368.1	-	-	85.5	453.6	-25.8%	-34.8%	(2)	

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – ventilation détaillée de produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES	
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC		
THUNDER BAY	Manitoba	Blé	459.7	239.9	295.4	465.5	1,460.4	451.0	222.9	231.2	577.7	1,482.8	259.0	307.0	252.9	522.7	1,341.7	-9.5%	-9.5%	(2)	
		Blé dur	23.7	2.2	7.6	14.6	48.0	5.5	15.8	0.1	41.7	63.1	17.0	4.7	11.6	14.0	47.2	-66.6%	-25.1%	(2)	
		Orge	2.7	10.3	2.7	2.6	18.3	1.7	3.1	2.8	4.6	12.2	1.4	3.5	1.0	0.6	6.5	-87.3%	-46.7%	(2)	
		Canola	169.7	84.3	85.8	121.4	461.2	151.3	96.8	103.1	82.0	433.2	126.8	44.6	41.4	33.7	246.5	-58.9%	-43.1%	(2)	
		Avoine	4.0	4.4	2.6	2.0	13.1	13.4	3.7	1.1	3.2	21.4	27.2	2.6	-	0.1	29.9	-97.6%	39.3%	(2)	
		Pois	15.0	13.1	13.4	7.4	48.9	46.3	19.7	9.8	1.8	77.6	32.9	9.4	-	-	42.3	-100.0%	-45.5%	(2)	
		Seigle	-	-	0.3	0.1	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Lin	19.9	29.1	27.9	18.6	95.5	33.3	75.3	22.0	32.4	163.0	55.1	44.1	19.8	33.5	152.5	3.6%	-6.4%	(2)	
		Autres	6.1	5.9	12.3	16.5	40.8	15.0	16.0	1.6	7.0	39.6	8.5	1.8	0.7	0.3	11.3	-95.3%	-71.6%	(2)	
		Ensemble des grains	700.7	389.3	447.9	648.7	2,186.6	717.5	453.2	371.7	750.4	2,292.8	527.8	417.7	327.4	604.9	1,877.8	-19.4%	-18.1%	(2)	
		Saskatchewan	Blé	458.9	400.9	251.4	529.2	1,640.3	430.2	355.6	173.3	501.2	1,460.3	430.7	271.3	198.0	465.9	1,365.9	-7.0%	-6.5%	(2)
			Blé dur	367.1	139.1	276.3	856.7	1,639.3	413.9	426.2	134.9	954.6	1,929.7	209.8	230.9	221.3	728.3	1,390.3	-23.7%	-28.0%	(2)
			Orge	89.4	137.3	25.2	57.8	309.6	50.8	52.3	42.6	77.9	223.5	62.3	125.3	88.8	35.3	311.8	-54.6%	39.5%	(2)
			Canola	9.8	3.8	0.1	7.4	21.1	2.5	11.8	-	10.0	24.3	14.9	12.3	1.3	6.8	35.4	-31.4%	45.8%	(2)
Avoine	53.8		42.3	42.1	47.9	186.1	67.7	55.8	43.4	31.5	198.5	58.8	26.6	2.0	0.1	87.5	-99.6%	-55.9%	(2)		
Pois	169.3		74.9	115.1	77.3	436.7	255.9	123.9	73.9	16.8	470.5	53.9	15.9	5.7	1.1	76.7	-93.4%	-83.7%	(2)		
Seigle	-		0.2	0.2	-	0.4	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
Lin	36.3		71.6	100.2	82.8	291.0	65.4	113.8	46.9	85.7	311.8	110.7	73.0	51.1	111.6	346.4	30.2%	11.1%	(2)		
Autres	41.9		49.7	33.9	43.6	169.1	83.1	33.2	29.3	32.3	177.8	55.4	27.1	30.5	5.4	118.4	-83.2%	-33.4%	(2)		
Ensemble des grains	1,226.5		919.8	844.5	1,702.8	4,693.6	1,369.6	1,172.7	544.3	1,709.8	4,796.4	996.4	782.5	598.8	1,354.5	3,732.3	-20.8%	-22.2%	(2)		
Alberta	Blé		-	4.0	7.3	7.8	19.2	4.7	3.5	-	1.7	9.9	7.9	1.1	4.9	17.1	30.9	907.4%	211.3%	(2)	
	Blé dur		-	0.3	24.7	96.2	121.2	19.8	53.3	69.4	77.8	220.2	23.0	9.7	31.8	107.1	171.6	37.7%	-22.0%	(2)	
	Orge		-	0.4	0.3	-	0.7	2.3	-	-	0.1	2.4	-	1.8	-	1.8	-	-100.0%	-24.6%	(2)	
	Canola		0.8	-	-	-	0.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Avoine	1.5	-	0.9	0.2	2.6	-	-	1.1	-	1.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Pois	5.0	1.1	1.0	1.1	8.1	4.5	-	0.4	-	4.9	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
	Lin	0.1	0.3	-	0.1	0.5	-	-	-	0.3	0.3	0.1	1.3	-	0.7	2.0	113.2%	534.2%	(2)		
	Autres	15.4	26.8	2.7	0.7	45.6	1.1	5.3	2.1	3.6	12.0	2.2	0.9	-	0.1	3.2	-97.6%	-73.4%	(2)		
	Ensemble des grains	22.7	32.9	36.9	106.2	198.6	32.4	62.1	73.0	83.4	250.8	33.2	14.7	36.7	124.9	209.6	49.7%	-16.4%	(2)		
	Colombie-Britannique	Blé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Orge	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
		Canola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
Avoine		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Pois		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Seigle		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Lin		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Autres		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Ensemble des grains		-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)		
Ouest canadien		Blé	918.6	644.8	554.1	1,002.5	3,119.9	885.9	582.0	404.5	1,080.6	2,952.9	697.6	579.4	455.8	1,005.7	2,738.5	-6.9%	-7.3%	(2)	
		Blé dur	390.8	141.5	308.6	967.5	1,808.5	439.1	495.3	204.4	1,074.1	2,213.0	249.8	245.4	264.7	849.3	1,609.1	-20.9%	-27.3%	(2)	
		Orge	92.0	148.1	28.1	60.4	328.7	54.8	55.4	45.3	82.6	238.1	63.7	130.6	89.8	35.9	320.1	-56.5%	34.5%	(2)	
		Canola	180.3	88.1	85.8	128.9	483.1	153.9	108.6	103.1	91.9	457.5	141.6	57.0	42.8	40.5	281.9	-55.9%	-38.4%	(2)	
	Avoine	59.3	46.7	45.6	50.1	201.8	81.1	59.5	45.6	34.7	221.0	86.0	29.2	2.0	0.2	117.3	-99.4%	-46.9%	(2)		
	Pois	189.3	89.1	129.5	85.8	493.7	306.7	143.6	84.1	18.6	553.0	86.9	25.3	5.7	1.1	119.0	-94.0%	-78.5%	(2)		
	Seigle	-	0.2	0.5	0.1	0.7	-	0.1	-	-	0.1	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)		
	Lin	56.3	101.1	128.1	101.6	387.0	98.7	189.1	68.9	118.4	475.1	165.8	118.3	71.0	145.8	500.9	23.1%	5.4%	(2)		
	Autres	63.3	82.5	48.9	60.9	255.6	99.2	54.5	33.0	42.9	229.5	66.1	29.8	31.2	5.8	132.9	-86.4%	-42.1%	(2)		
	Ensemble des grains	1,949.9	1,342.0	1,329.3	2,457.7	7,079.0	2,119.5	1,687.9	988.9	2,543.7	7,340.1	1,557.5	1,215.0	962.9	2,084.3	5,819.7	-18.1%	-20.7%	(2)		

Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – ventilation détaillée de produits primaires par port de destination et par province d'origine (1)

DESTINATION	ORIGINE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
			T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
Ouest canadien	Manitoba	Blé	504.9	260.8	367.3	493.7	1,626.7	604.5	367.7	462.7	923.0	2,358.0	523.3	354.4	440.8	771.6	2,090.1	-16.4%	-11.4%	(2)
		Blé dur	23.7	2.2	7.6	14.6	48.0	5.5	18.1	0.1	47.0	70.7	17.0	4.7	11.6	14.0	47.2	-70.3%	-33.3%	(2)
		Orge	3.1	10.6	5.1	6.5	25.4	3.3	8.0	2.8	6.5	20.7	1.4	3.5	1.0	2.0	7.9	-69.1%	-61.7%	(2)
		Canola	244.0	217.5	123.0	139.7	724.2	289.1	206.8	266.6	101.6	864.0	167.4	63.1	85.8	46.7	362.9	-54.0%	-58.0%	(2)
		Avoine	4.0	4.4	2.6	2.0	13.1	13.4	4.4	1.1	3.4	22.3	28.0	2.6	-	0.1	30.7	-97.7%	37.6%	(2)
		Pois	17.2	13.3	13.5	11.2	55.2	54.4	20.5	11.5	4.7	91.1	45.4	15.8	1.9	4.2	67.4	-8.9%	-26.0%	(2)
		Seigle	-	-	0.3	0.1	0.4	-	4.9	0.1	-	5.0	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)
		Lin	19.9	29.2	28.0	18.6	95.7	34.1	75.3	22.0	32.4	163.9	55.4	47.1	19.8	33.5	155.8	3.3%	-4.9%	(2)
		Autres	21.5	21.9	21.4	30.9	95.6	21.4	29.3	8.1	19.3	78.1	19.0	11.3	10.1	8.9	49.3	-54.2%	-36.9%	(2)
		Ensemble des grains	838.4	560.0	568.7	717.2	2,684.3	1,025.8	735.0	775.1	1,137.9	3,673.9	857.0	502.4	571.0	881.0	2,811.3	-22.6%	-23.5%	(2)
Saskatchewan	Blé	1,196.6	1,821.4	1,733.0	1,668.1	6,419.2	1,646.2	1,109.5	1,041.7	1,288.1	5,085.5	1,394.9	1,241.1	734.7	871.6	4,242.4	-32.3%	-16.6%	(2)	
	Blé dur	590.2	228.9	325.5	906.3	2,051.0	472.6	514.5	233.8	998.4	2,219.3	302.1	272.0	246.4	780.0	1,600.5	-21.9%	-27.9%	(2)	
	Orge	151.7	210.0	225.8	207.9	795.3	180.6	266.2	281.4	255.4	983.6	174.4	189.1	149.9	71.0	584.4	-72.2%	-40.6%	(2)	
	Canola	553.6	552.9	228.5	241.4	1,576.4	660.6	527.9	635.1	277.5	2,101.1	274.3	152.2	166.4	149.4	742.3	-46.2%	-64.7%	(2)	
	Avoine	61.7	48.8	50.5	55.2	216.2	82.2	63.2	45.8	32.9	224.1	59.4	26.6	2.0	0.3	88.3	-99.1%	-60.6%	(2)	
	Pois	381.2	223.1	276.1	298.1	1,178.6	621.5	488.6	354.3	228.4	1,692.8	367.8	223.5	98.5	161.7	851.5	-29.2%	-49.7%	(2)	
	Seigle	1.1	0.2	0.9	-	2.2	-	4.6	1.9	-	6.5	-	0.5	0.4	0.1	1.0	n/a	-84.4%	(2)	
	Lin	55.5	93.2	114.7	88.7	352.1	94.0	142.6	60.8	98.6	395.9	124.3	124.8	63.2	119.5	431.8	21.1%	9.1%	(2)	
	Autres	228.9	210.8	194.8	222.7	857.1	217.6	171.9	180.2	153.1	722.8	184.5	114.5	146.2	118.8	564.0	-22.4%	-22.0%	(2)	
	Ensemble des grains	3,220.6	3,389.4	3,149.8	3,688.4	13,448.1	3,975.3	3,288.9	2,835.0	3,332.5	13,431.7	2,881.8	2,344.1	1,607.9	2,272.3	9,106.1	-31.8%	-32.2%	(2)	
Alberta	Blé	841.8	1,620.9	1,593.1	1,463.3	5,519.0	895.3	1,149.1	1,075.5	1,215.9	4,335.9	1,005.5	1,189.9	709.4	661.6	3,566.4	-45.6%	-17.7%	(2)	
	Blé dur	160.3	104.1	151.2	286.5	702.0	90.9	99.0	120.4	142.5	452.8	106.2	66.9	100.4	143.8	417.3	0.9%	-7.9%	(2)	
	Orge	130.4	130.3	193.4	119.5	573.6	118.8	216.9	121.7	37.3	494.7	34.0	70.4	33.0	66.5	203.9	78.6%	-58.8%	(2)	
	Canola	527.1	662.8	307.5	289.2	1,786.6	472.2	439.4	573.9	304.4	1,790.0	416.9	363.4	304.3	294.2	1,378.8	-3.3%	-23.0%	(2)	
	Avoine	9.3	1.0	8.1	7.3	25.8	4.1	5.4	4.0	5.6	19.1	4.9	2.6	1.7	2.4	11.7	-56.6%	-38.9%	(2)	
	Pois	74.3	135.8	62.4	71.7	344.2	81.6	181.7	75.7	52.1	391.1	141.1	121.8	31.9	57.1	351.8	9.4%	-10.0%	(2)	
	Seigle	-	-	-	-	-	-	0.8	0.2	-	0.9	0.5	-	0.1	0.5	1.1	n/a	20.5%	(2)	
	Lin	1.8	5.2	4.3	5.5	16.7	2.2	6.0	1.2	4.1	13.6	1.7	5.4	3.7	6.1	16.9	47.3%	24.0%	(2)	
	Autres	141.3	129.7	104.4	103.0	478.5	116.7	135.0	114.0	117.3	482.9	109.7	86.8	91.1	69.2	356.9	-41.0%	-26.1%	(2)	
	Ensemble des grains	1,886.2	2,789.8	2,424.3	2,346.0	9,446.4	1,781.7	2,233.3	2,086.6	1,879.3	7,981.0	1,820.4	1,907.3	1,275.6	1,301.5	6,304.8	-30.7%	-21.0%	(2)	
Colombie-Britannique	Blé	13.3	11.1	19.3	11.3	55.1	12.6	8.7	7.1	2.5	30.8	10.7	9.5	3.8	6.9	30.8	179.3%	0.0%	(2)	
	Blé dur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Orge	1.5	2.0	0.5	1.5	5.5	-	3.9	1.5	1.9	7.4	0.1	1.9	0.5	-	2.5	-100.0%	-66.9%	(2)	
	Canola	2.9	7.9	4.0	4.1	18.9	4.9	6.2	11.9	3.8	26.7	1.7	6.2	6.6	1.5	16.0	-59.7%	-40.0%	(2)	
	Avoine	-	1.2	-	-	1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Pois	-	0.2	-	-	0.2	0.4	1.4	0.7	0.4	2.9	2.4	0.2	0.1	2.0	4.6	365.0%	58.0%	(2)	
	Seigle	-	-	-	-	-	-	0.4	-	-	0.4	-	-	-	-	-	n/a	-100.0%	(2)	
	Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	n/a	n/a	(2)	
	Autres	-	-	-	-	-	-	-	1.3	0.7	1.9	-	-	-	0.5	0.5	-29.7%	-74.9%	(2)	
	Ensemble des grains	17.7	22.3	23.9	16.9	80.9	17.9	20.6	22.5	9.3	70.2	14.9	17.8	10.9	10.8	54.4	16.9%	-22.6%	(2)	
Ouest canadien	Blé	2,556.5	3,714.3	3,712.7	3,636.4	13,620.0	3,158.7	2,635.0	2,587.0	3,429.5	11,810.3	2,934.4	2,794.9	1,888.6	2,311.7	9,929.7	-32.6%	-15.9%	(2)	
	Blé dur	774.2	335.1	484.3	1,207.3	2,800.9	569.0	631.6	354.3	1,187.9	2,742.9	425.2	343.6	358.4	937.8	2,065.0	-21.1%	-24.7%	(2)	
	Orge	286.6	352.9	424.8	335.5	1,399.7	302.7	495.1	407.5	301.1	1,506.4	209.9	264.8	184.5	139.6	798.7	-53.6%	-47.0%	(2)	
	Canola	1,327.6	1,441.1	662.9	674.4	4,106.1	1,426.8	1,180.3	1,487.5	687.3	4,781.8	860.3	584.9	563.1	491.8	2,500.0	-28.4%	-47.7%	(2)	
	Avoine	75.1	55.5	61.2	64.5	256.3	99.6	73.0	50.9	41.9	265.5	92.3	31.8	3.7	2.8	130.6	-93.3%	-50.8%	(2)	
	Pois	472.8	372.4	352.0	381.0	1,578.2	757.9	692.2	442.2	285.7	2,178.0	556.8	361.2	132.4	224.9	1,275.3	-21.3%	-41.4%	(2)	
	Seigle	1.1	0.2	1.2	0.1	2.6	-	10.7	2.2	-	12.8	0.5	0.5	0.5	0.6	2.1	n/a	-83.4%	(2)	
	Lin	77.2	127.6	147.0	112.8	464.5	130.4	223.9	84.0	135.2	573.5	181.4	177.2	86.8	159.0	604.5	17.6%	5.4%	(2)	
	Autres	391.7	362.4	320.6	356.5	1,431.3	355.7	336.1	303.6	290.5	1,285.8	313.3	212.7	247.4	197.3	970.7	-32.1%	-24.5%	(2)	
	Ensemble des grains	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	5,574.1	4,771.5	3,465.4	4,465.6	18,276.6	-29.8%	-27.3%	(2)	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalères, Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

(1) Ne comprend pas le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination de l'Est canadien ou des États-Unis d'Amérique.

(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert, wagon couvert, remorque, conteneur ou autre matériel ferroviaire.

Rotation des wagons dans l'Ouest canadien (jours) - par couloir de destinations (1) (2)

DESTINATION	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
ENSEMBLE DES COULOIRS																		
Échantillon de rotation initial																		
Nombre de rotations (wagons)	42,578	39,292	44,058	32,715	158,643	34,867	28,991	27,640	38,563	130,061	28,060	26,689	15,912	23,373	94,034	-39.4%	-27.7%	(3)
Durée de rotation moyenne (jours)	22.1	22.4	28.4	18.0	23.1	20.0	17.4	17.1	15.8	17.6	18.6	17.7	20.3	17.8	18.4	12.2%	4.8%	(3)
Écart type (jours)	25.3	20.1	33.6	12.9	25.2	23.2	13.4	10.4	8.8	15.3	22.8	10.6	14.4	13.2	16.3	49.8%	6.8%	(3)
Durée de rotation minimum (jours)	3.6	4.0	3.8	4.8	3.6	1.7	5.7	5.0	4.3	1.7	4.9	5.1	5.4	4.9	4.9	12.7%	192.2%	(3)
Durée de rotation maximum (jours)	1,111.4	586.3	296.3	203.8	1,111.4	314.8	351.5	356.9	506.7	506.7	1,259.0	219.1	161.3	353.5	1,259.0	-30.2%	148.5%	(3)
Échantillon de rotation tronqué																		
Nombre de rotations (wagons)	42,065	38,644	40,868	32,563	154,140	33,836	28,910	27,605	38,533	128,884	27,265	26,661	15,784	23,284	92,994	-39.6%	-27.8%	(4)
Moyenne tronquée (jours)	20.3	20.8	20.5	17.5	19.9	16.4	16.9	17.0	15.7	16.4	15.2	17.6	19.6	17.3	17.2	9.9%	4.3%	(4)
Écart type (jours)	14.6	14.8	16.1	11.2	14.5	9.9	8.7	9.4	7.3	8.8	7.2	9.8	12.1	10.2	9.8	39.2%	10.9%	(4)
Durée de rotation minimum (jours)	3.6	4.0	3.8	4.8	3.6	1.7	5.7	5.0	4.3	1.7	4.9	5.1	5.4	4.9	4.9	12.7%	192.2%	(4)
Durée de rotation maximum (jours)	90.0	89.8	90.0	90.0	90.0	90.0	88.6	89.8	88.2	90.0	87.4	89.5	89.8	88.6	89.8	0.5%	-0.1%	(4)
Durée du chargement (jours)	2.0	1.8	1.9	1.7	1.9	1.8	2.1	1.9	1.8	1.9	1.9	2.0	2.7	2.2	2.1	21.5%	12.2%	(4)
Durée d'entreposage au lieu d'origine (j)	1.6	1.7	1.4	1.5	1.5	1.5	1.4	1.2	1.3	1.4	1.3	1.3	1.3	1.0	1.2	-22.3%	-10.4%	(4)
Temps de transit après le chargement (j)	4.8	5.6	5.3	4.8	5.1	4.6	5.2	5.9	4.8	5.0	4.6	4.9	4.9	4.9	4.8	1.9%	-4.6%	(4)
Durée d'entreposage à destination (jour)	1.2	1.6	1.2	0.9	1.2	0.9	1.1	1.0	1.1	1.0	1.1	1.3	1.3	1.1	1.2	2.8%	18.2%	(4)
Durée du déchargement (jours)	1.9	1.5	1.7	1.4	1.7	2.4	1.6	1.5	1.2	1.7	2.0	2.0	1.9	1.7	1.9	37.4%	12.4%	(4)
Temps de transit après le chargement (j)	9.3	8.6	9.1	7.8	8.8	6.0	5.7	5.5	5.6	5.7	5.2	6.3	7.8	6.6	6.3	18.3%	9.8%	(4)
Durée de rotation totale (jours)	20.9	20.9	20.7	18.0	20.2	17.1	17.0	17.0	15.8	16.7	16.0	17.7	19.8	17.5	17.5	10.8%	4.9%	(4)
COULOIR VANCOUVER																		
Nombre de rotations (wagons)	26,435	24,756	31,631	19,774	102,596	23,219	18,426	22,249	19,880	83,774	16,772	15,071	11,070	8,322	51,235	-58.1%	-38.8%	(5)
Moyenne tronquée (jours)	19.8	20.4	19.8	17.8	19.6	16.7	17.2	17.2	16.1	16.8	15.3	18.3	20.9	18.0	17.8	11.7%	5.9%	(5)
Écart type (jours)	13.8	14.2	15.0	10.8	13.8	10.1	9.1	9.8	7.8	9.3	7.8	10.0	12.3	10.9	10.3	38.9%	10.1%	(5)
Durée de rotation minimum (jours)	3.6	4.0	3.8	5.5	3.6	1.7	6.0	5.0	5.6	1.7	4.9	5.1	5.5	4.9	4.9	-13.3%	192.2%	(5)
Durée de rotation maximum (jours)	90.0	89.7	90.0	90.0	90.0	89.6	88.6	89.8	88.2	89.8	87.4	89.1	89.8	88.6	89.8	0.5%	0.0%	(5)
Durée du chargement (jours)	2.2	1.9	1.9	1.7	2.0	1.9	2.4	2.1	1.9	2.0	2.0	2.1	2.9	2.1	2.2	10.2%	9.4%	(5)
Durée d'entreposage au lieu d'origine (j)	1.7	2.0	1.6	1.7	1.7	1.6	1.4	1.3	1.5	1.4	1.2	1.6	1.4	1.3	1.4	-13.3%	-4.2%	(5)
Temps de transit après le chargement (j)	5.9	6.8	5.9	5.4	6.0	5.2	5.6	6.1	5.1	5.5	4.7	5.1	4.9	4.7	4.9	-7.1%	-10.9%	(5)
Durée d'entreposage à destination (jour)	0.8	0.8	0.7	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	1.0	1.1	1.1	1.0	1.0	32.4%	48.6%	(5)
Durée du déchargement (jours)	1.1	1.3	1.3	1.1	1.2	1.3	1.7	1.7	1.6	1.6	1.4	2.2	2.0	1.7	1.8	6.3%	16.7%	(5)
Temps de transit après le chargement (j)	8.1	7.8	8.4	7.3	7.9	6.0	5.5	5.5	5.3	5.6	5.0	6.2	8.6	7.2	6.5	35.8%	15.7%	(5)
Durée de rotation totale (jours)	19.8	20.4	19.8	17.8	19.6	16.7	17.2	17.3	16.1	16.8	15.2	18.3	20.9	18.0	17.8	11.7%	6.0%	(5)
COULOIR THUNDER BAY																		
Nombre de rotations (wagons)	15,630	13,888	9,237	12,552	51,307	10,534	10,484	5,311	18,560	44,889	10,205	11,541	4,714	14,962	41,422	-19.4%	-7.7%	(5)
Moyenne tronquée (jours)	21.1	21.4	23.1	17.0	20.5	15.6	16.5	15.9	15.3	15.7	15.0	16.6	16.5	16.9	16.3	10.5%	3.7%	(5)
Écart type (jours)	15.9	15.7	19.3	11.6	15.7	9.4	7.9	7.1	6.6	7.7	6.1	9.5	11.0	9.7	9.1	46.1%	17.7%	(5)
Durée de rotation minimum (jours)	4.3	5.1	5.5	4.8	4.3	5.0	5.7	5.7	4.3	4.3	5.0	5.7	5.4	5.7	5.0	30.9%	14.5%	(5)
Durée de rotation maximum (jours)	90.0	89.8	90.0	89.1	90.0	90.0	87.3	84.1	81.6	90.0	76.4	89.5	88.2	88.6	89.5	8.6%	-0.5%	(5)
Durée du chargement (jours)	1.7	1.7	1.9	1.6	1.7	1.6	1.7	1.6	1.8	1.7	1.8	1.7	1.9	2.3	2.0	29.1%	17.4%	(5)
Durée d'entreposage au lieu d'origine (j)	1.2	1.3	0.9	1.0	1.1	1.0	1.3	1.0	1.0	1.1	1.2	0.9	1.1	0.9	1.0	-16.7%	-7.5%	(5)
Temps de transit après le chargement (j)	3.2	3.8	3.2	3.8	3.5	3.9	4.5	5.1	4.5	4.4	4.5	4.5	4.9	4.9	4.7	8.2%	5.2%	(5)
Durée d'entreposage à destination (jour)	2.3	3.3	2.9	1.4	2.4	1.8	2.0	2.1	1.5	1.8	1.6	1.4	1.4	1.1	1.4	-27.3%	-22.3%	(5)
Durée du déchargement (jours)	1.0	1.0	2.1	0.7	1.1	0.9	1.0	0.8	0.6	0.8	0.8	1.6	1.5	1.7	1.4	179.7%	79.5%	(5)
Temps de transit après le chargement (j)	11.7	10.4	12.0	8.6	10.6	6.4	6.2	5.4	5.9	6.0	5.2	6.4	5.7	6.1	5.9	4.3%	-1.5%	(5)
Durée de rotation totale (jours)	21.1	21.4	23.1	17.0	20.5	15.6	16.5	15.9	15.3	15.7	15.0	16.6	16.5	16.9	16.3	10.5%	3.7%	(5)

Rotation des wagons dans l'Ouest canadien (jours) - par couloir de destinations (1) (2)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) L'information sur la rotation des wagons est tirée de données fournies à Transports Canada par le CN et le CP. Bien qu'il y ait d'importantes différences dans la structure des données, c'est la portée des données mêmes qui pose le plus grand problème pour mener un examen complet. Plus particulièrement, il y a deux problèmes génériques. Le premier correspond au caractère incomplet des données mêmes et à l'omission fréquente d'importants éléments déclencheurs dans le calcul de segments spécifiques de la rotation de wagons particuliers. Le second correspond à l'exclusion du temps au cours duquel des wagons particuliers se trouvent sur les lignes de chemin de fer d'autres transporteurs soit pour le chargement, soit pour le déchargement. Ces problèmes rendent impossible l'examen de la rotation des wagons pour tous les mouvements de grain dans l'Ouest canadien. Pour les besoins de cohérence, seules les rotations liées aux mouvements ferroviaires locaux (ceux dont à la fois le point d'origine et la destination sont desservis par le même transporteur) sont considérées aux présentes. Par conséquent, le port de Churchill est effectivement exclu aux présentes.
- (2) Compte tenu du manque de données utilisables suffisantes, la rotation de wagons au regard des mouvements de grain vers le port de Prince Rupert est exclue.
- (3) La distribution des durées de rotation de wagons particuliers tirées de données utilisables est fortement asymétrique. Les mesures telles que la moyenne et l'écart type reflètent l'importance donnée aux points de référence extrêmes (c.-à-d. une durée de rotation maximum de 1 111,4 jours au cours de la campagne agricole 1999-2000). Les présentes statistiques sommaires sont à titre d'information seulement.
- (4) Afin de réduire l'importance des points de référence les plus extrêmes, on a exclu les rotations d'une durée de plus de 90 jours dans le calcul des statistiques sommaires sur la rotation des wagons dans l'Ouest canadien. Le terme tronquée (c.-à-d. moyenne tronquée) est souvent utilisé pour distinguer les statistiques tirées d'échantillons de données de qualité inférieure. Pour la campagne agricole 1999-2000, quelque 4 518 données (représentant 2,8 % de l'ensemble des données) ont été exclues.
- (5) Les statistiques sur la durée de rotation moyenne des wagons à destination de Vancouver et de Thunder Bay sont tirées de l'échantillon de rotation tronquée et non de l'échantillon de rotation initial, qui est plus asymétrique.

Volumés ferroviaires de grain de l'Ouest du Canada transportés en wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) - Sommaire par taille de trains-blocs (1)

	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	Q4	YTD	
DÉPLACEMENTS SANS INCITATIFS																		
1 - 24 wagons																		
Volume de grain	3,362.0	3,457.4	2,758.8	3,157.3	12,735.5	2,551.7	1,754.0	1,403.0	2,190.4	7,898.9	1,483.6	933.7	557.4	1,242.5	4,217.2	-43.3%	-46.6%	(2)(3)
Part du volume	56.4%	51.1%	44.7%	46.6%	49.6%	37.5%	27.9%	24.5%	34.4%	31.4%	26.6%	19.6%	16.1%	27.8%	23.1%			(2)(3)
DÉPLACEMENTS AVEC INCITATIFS																		
25 - 49 wagons																		
Volume de grain	1,230.7	1,475.2	1,520.2	1,564.7	5,790.9	1,436.0	1,342.7	1,056.9	1,327.8	5,163.4	847.2	631.2	417.5	603.2	2,499.1	-54.6%	-51.6%	(2)(3)
Part du volume	20.6%	21.8%	24.7%	23.1%	22.6%	21.1%	21.4%	18.5%	20.9%	20.5%	15.2%	13.2%	12.0%	13.5%	13.7%			(2)(3)
50 - 99 wagons																		
Volume de grain	1,056.3	1,246.3	1,394.9	1,487.7	5,185.1	1,972.7	2,201.9	2,533.5	2,115.6	8,823.6	2,110.9	1,999.2	1,554.4	1,673.3	7,337.9	-20.9%	-16.8%	(2)(3)
Part du volume	17.7%	18.4%	22.6%	22.0%	20.2%	29.0%	35.1%	44.3%	33.3%	35.1%	37.9%	41.9%	44.9%	37.5%	40.1%			(2)(3)
100 wagons (ou plus)																		
Volume de grain	314.0	582.6	492.8	558.8	1,948.1	840.4	979.3	725.9	725.3	3,270.8	1,132.3	1,207.4	936.1	946.6	4,222.4	30.5%	29.1%	(2)(3)
Part du volume	5.3%	8.6%	8.0%	8.3%	7.6%	12.4%	15.6%	12.7%	11.4%	13.0%	20.3%	25.3%	27.0%	21.2%	23.1%			(2)(3)
Total																		
Volume de grain	2,600.9	3,304.1	3,407.9	3,611.3	12,924.2	4,249.1	4,523.9	4,316.2	4,168.7	17,257.9	4,090.5	3,837.8	2,908.0	3,223.1	14,059.4	-22.7%	-18.5%	(2)(3)
Part du volume	43.6%	48.9%	55.3%	53.4%	50.4%	62.5%	72.1%	75.5%	65.6%	68.6%	73.4%	80.4%	83.9%	72.2%	76.9%			(2)(3)
TOUS LES DÉPLACEMENTS DANS L'OUEST DU CANADA																		
Total																		
Volume de grain	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	25,659.6	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	25,156.8	5,574.1	4,771.5	3,465.4	4,465.6	18,276.6	-29.8%	-27.3%	(2)(3)
Part du volume	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%			(2)(3)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) Ces renseignements sont des estimations à partir de données du CN et du CP. Leur mise en commun vise à illustrer le recours relatif aux rabais pour volume ferroviaire dans le transport du grain vers des postes d'exportation de l'Ouest du Canada sur une certaine période.
- (2) Englobe tout le trafic ferroviaire du grain partant de l'Ouest du Canada à destination d'un port désigné de l'Ouest du Canada conformément à la Loi sur les transports du Canada. Les volumes indiqués comprennent seulement les déplacements en wagons-trémies couverts.
- (3) Les programmes d'incitatifs des trains-blocs multiples offerts par le CN et le CP, bien que de nature similaire, présentent des différences structurelles découlant du nombre maximal de wagons que chaque transporteur peut accommoder en une seule expédition. Les volumes indiqués ici s'inscrivent dans la structure générale de ces programmes et portent sur des expéditions individuelles de 1-24, 25-49, 50-99 ou 100 wagons ou plus à la fois.

Volumes ferroviaires de grain de l'Ouest du Canada transportés en wagons-trémies couverts - Estimation de la valeur des rabais incitatifs (1)

DÉPLACEMENTS AVEC INCITATIFS	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
25 - 49 wagons																		
Rabais nominal (dollars par tonne)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.0%	0.0%	
Volume de grain (milliers de tonnes)	1,230.7	1,475.2	1,520.2	1,564.7	5,790.9	1,436.0	1,342.7	1,056.9	1,327.8	5,163.4	847.2	631.2	417.5	603.2	2,499.1	-54.6%	-51.6%	(2)(3)
Valeur du rabais (milliers de dollars)	1,230.7	1,475.2	1,520.2	1,564.7	5,790.9	1,436.0	1,342.7	1,056.9	1,327.8	5,163.4	847.2	631.2	417.5	603.2	2,499.1	-54.6%	-51.6%	
50 - 99 wagons																		
Rabais nominal (dollars par tonne)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	0.0%	0.0%	
Volume de grain (milliers de tonnes)	1,056.3	1,246.3	1,394.9	1,487.7	5,185.1	1,972.7	2,201.9	2,533.5	2,115.6	8,823.6	2,110.9	1,999.2	1,554.4	1,673.3	7,337.9	-20.9%	-16.8%	(2)(3)
Valeur du rabais (milliers de dollars)	3,168.8	3,738.8	4,184.7	4,463.1	15,555.4	7,890.8	8,807.5	10,134.0	8,462.2	35,294.5	8,443.7	7,996.9	6,217.5	6,693.3	29,351.4	-20.9%	-16.8%	
100 wagons (ou plus)																		
Rabais nominal (dollars par tonne)	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.0%	0.0%	
Volume de grain (milliers de tonnes)	314.0	582.6	492.8	558.8	1,948.1	840.4	979.3	725.9	725.3	3,270.8	1,132.3	1,207.4	936.1	946.6	4,222.4	30.5%	29.1%	(2)(3)
Valeur du rabais (milliers de dollars)	1,569.8	2,912.9	2,463.9	2,794.1	9,740.7	5,042.1	5,875.6	4,355.4	4,351.7	19,624.8	6,793.6	7,244.6	5,616.6	5,679.7	25,334.6	30.5%	29.1%	
Total																		
Rabais nominal (dollars par tonne)	2.30	2.46	2.40	2.44	2.41	3.38	3.54	3.60	3.39	3.48	3.93	4.14	4.21	4.03	4.07	18.7%	17.2%	(4)
Volume de grain (milliers de tonnes)	2,600.9	3,304.1	3,407.9	3,611.3	12,924.2	4,249.1	4,523.9	4,316.2	4,168.7	17,257.9	4,090.5	3,837.8	2,908.0	3,223.1	14,059.4	-22.7%	-18.5%	(2)(3)
Valeur du rabais (milliers de dollars)	5,969.2	8,127.0	8,168.9	8,821.9	31,087.0	14,369.0	16,025.8	15,546.2	14,141.8	60,082.8	16,084.6	15,872.7	12,251.6	12,976.2	57,185.1	-8.2%	-4.8%	

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée

(1) Ces renseignements sont des estimations à partir de données du CN et du CP. Leur mise en commun vise à illustrer le recours relatif aux rabais pour volume ferroviaire dans le transport du grain vers des postes d'exportation de l'Ouest du Canada sur une certaine période.

(2) Englobe tout le trafic ferroviaire du grain partant de l'Ouest du Canada à destination d'un port désigné de l'Ouest du Canada conformément à la Loi sur les transports du Canada. Les volumes indiqués comprennent seulement les déplacements en wagons-trémies couverts.

(3) Les programmes d'incitatifs des trains-blocs multiples offerts par le CN et le CP, bien que de nature similaire, présentent des différences structurelles découlant du nombre maximal de wagons que chaque transporteur peut accommoder en une seule expédition. Les volumes indiqués ici s'inscrivent dans la structure générale de ces programmes et portent sur des expéditions individuelles de 1-24, 25-49, 50-99 ou 100 wagons ou plus à la fois.

Densité du trafic ferroviaire dans l'Ouest canadien (tonnes par route-mille) – par classe de chemin de fer et par classe de ligne de chemin de fer (1)

CLASSE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	MOY.	T1	T2	T3	T4	MOY.	T1	T2	T3	T4	MOY.	T4	AEC	
CHEMINS DE FER DE CLASSE 1																		
Lignes de chemin de fer tributaires du transport du grain																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	1,715.9	1,923.8	1,702.1	1,964.8	1,826.6	1,971.5	1,547.5	1,443.5	1,687.2	1,662.4	1,424.3	1,134.1	887.3	1,143.8	1,147.4	-32.2%	-31.0%	(2)
Infrastructure (route-milles)	3,995.8	3,948.2	3,933.5	3,917.7	3,948.8	3,580.8	3,554.7	3,510.0	3,490.6	3,534.0	3,490.6	3,490.6	3,490.6	3,393.6	3,466.4	-2.8%	-1.9%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	429.4	487.2	432.7	501.5	462.6	550.6	435.4	411.2	483.4	470.4	408.0	324.9	254.2	337.0	331.0	-30.3%	-29.6%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	113.5	100.8	116.8	107.7	128.2	101.4	95.8	112.6	109.5	95.0	75.7	59.2	78.5	77.1	-30.3%	-29.6%	
Lignes de chemin de fer non tributaires du transport du grain																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	3,786.3	4,231.8	3,935.4	4,308.9	4,065.6	4,296.0	4,125.9	3,704.5	4,045.6	4,043.0	3,636.2	3,059.5	2,151.6	2,779.0	2,906.6	-31.3%	-28.1%	(2)
Infrastructure (route-milles)	10,689.5	10,689.5	10,585.3	10,585.3	10,637.4	10,585.3	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,581.5	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	10,580.2	0.0%	0.0%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	354.2	395.9	371.8	407.1	382.2	405.8	390.0	350.1	382.4	382.1	343.7	289.2	203.4	262.7	274.7	-31.3%	-28.1%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	111.8	105.0	114.9	107.9	114.6	110.1	98.9	108.0	107.9	97.0	81.6	57.4	74.2	77.6	-31.3%	-28.1%	
Ensemble des lignes de chemin de fer																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	5,502.2	6,155.6	5,637.5	6,273.7	5,892.3	6,267.5	5,673.4	5,148.0	5,732.8	5,705.4	5,060.5	4,193.5	3,038.9	3,922.8	4,053.9	-31.6%	-28.9%	(2)
Infrastructure (route-milles)	14,685.3	14,637.7	14,518.8	14,503.0	14,586.2	14,166.1	14,134.9	14,090.2	14,070.8	14,115.5	14,070.8	14,070.8	14,070.8	13,973.8	14,046.6	-0.7%	-0.5%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	374.7	420.5	388.3	432.6	404.0	442.4	401.4	365.4	407.4	404.2	359.6	298.0	216.0	280.7	288.6	-31.1%	-28.6%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	112.2	103.6	115.5	107.8	118.1	107.1	97.5	108.7	107.9	96.0	79.5	57.6	74.9	77.0	-31.1%	-28.6%	
CHEMIN DE FER DE CLASSE 2 ET 3																		
Lignes de chemin de fer tributaires du transport du grain																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	305.1	392.7	348.4	330.8	344.3	409.2	425.7	427.8	494.8	439.4	406.0	446.7	347.6	439.0	409.8	-11.3%	-6.7%	(2)
Infrastructure (route-milles)	958.9	958.9	958.9	958.9	958.9	1,288.0	1,046.3	1,067.7	1,087.1	1,122.3	1,087.1	1,087.1	1,087.1	1,087.1	1,087.1	0.0%	-3.1%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	318.1	409.6	363.4	345.0	359.0	317.7	406.9	400.6	455.2	391.5	373.5	410.9	319.8	403.8	377.0	-11.3%	-4.6%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	128.7	114.2	108.4	112.8	99.9	127.9	125.9	143.1	123.1	117.4	129.1	100.5	126.9	118.5	-11.3%	-4.6%	
Lignes de chemin de fer non tributaires du transport du grain																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	155.5	213.1	180.7	164.1	178.4	124.1	178.6	143.5	131.4	144.4	107.6	131.4	78.8	103.9	105.4	-21.0%	-27.0%	(2)
Infrastructure (route-milles)	3,824.0	3,824.0	3,928.2	3,928.2	3,876.1	3,928.2	3,928.2	3,847.9	3,847.9	3,888.1	3,847.9	3,847.9	3,847.9	3,847.9	3,847.9	0.0%	-1.0%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	40.7	55.7	46.0	41.8	46.0	31.6	45.5	37.3	34.2	37.1	28.0	34.1	20.5	27.0	27.4	-21.0%	-26.2%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	137.1	113.1	102.7	113.2	77.7	111.8	91.7	84.0	91.3	68.8	83.9	50.4	66.4	67.4	-21.0%	-26.2%	
Ensemble des lignes de chemin de fer																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	460.6	605.9	529.2	494.9	522.6	533.3	604.4	571.2	626.3	583.8	513.6	578.0	426.5	542.8	515.2	-13.3%	-11.7%	(2)
Infrastructure (route-milles)	4,782.9	4,782.9	4,887.1	4,887.1	4,835.0	5,216.2	4,974.5	4,915.6	4,935.0	5,010.3	4,935.0	4,935.0	4,935.0	4,935.0	4,935.0	0.0%	-1.5%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	96.3	126.7	108.3	101.3	108.1	102.2	121.5	116.2	126.9	116.5	104.1	117.1	86.4	110.0	104.4	-13.3%	-10.5%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	131.5	112.4	105.2	112.2	106.2	126.2	120.7	131.8	121.0	108.1	121.6	89.7	114.2	108.4	-13.3%	-10.5%	

Densité du trafic ferroviaire dans l'Ouest canadien (tonnes par route-mille) – par classe de chemin de fer et par classe de ligne de chemin de fer (1)

CLASSE DE CHEMIN DE FER	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	MOY.	T1	T2	T3	T4	MOY.	T1	T2	T3	T4	MOY.	T4	AEC	
ENSEMBLE DES CHEMIN DE FER																		
Lignes de chemin de fer tributaires du transport du grain																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	2,021.0	2,316.5	2,050.5	2,295.6	2,170.9	2,380.7	1,973.3	1,871.2	2,182.1	2,101.8	1,830.3	1,580.7	1,234.9	1,582.7	1,557.2	-27.5%	-25.9%	(2)
Infrastructure (route-milles)	4,954.7	4,907.1	4,892.4	4,876.6	4,907.7	4,868.8	4,601.0	4,577.7	4,577.7	4,656.3	4,577.7	4,577.7	4,577.7	4,480.7	4,553.5	-2.1%	-2.2%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	407.9	472.1	419.1	470.7	442.3	489.0	428.9	408.8	476.7	451.4	399.8	345.3	269.8	353.2	342.0	-25.9%	-24.1%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	115.7	102.8	115.4	108.4	119.9	105.1	100.2	116.9	110.7	98.0	84.7	66.1	86.6	83.8	-25.9%	-24.1%	
Volumes de grain (milliers de tonnes)	3,941.9	4,445.0	4,116.2	4,473.0	4,244.0	4,420.1	4,304.5	3,848.0	4,177.0	4,187.4	3,743.8	3,190.8	2,230.5	2,882.9	3,012.0	-31.0%	-28.1%	(2)
Infrastructure (route-milles)	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,513.5	14,508.4	14,428.1	14,428.1	14,469.5	14,428.1	14,428.1	14,428.1	14,428.1	14,428.1	0.0%	-0.3%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	271.6	306.3	283.6	308.2	292.4	304.5	296.7	266.7	289.5	289.4	259.5	221.2	154.6	199.8	208.8	-31.0%	-27.9%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	112.8	104.4	113.5	107.7	112.1	109.2	98.2	106.6	106.6	95.5	81.4	56.9	73.6	76.9	-31.0%	-27.9%	
Ensemble des lignes de chemin de fer																		
Volumes de grain (milliers de tonnes)	5,962.8	6,761.5	6,166.7	6,768.6	6,414.9	6,800.8	6,277.8	5,719.2	6,359.1	6,289.2	5,574.1	4,771.5	3,465.4	4,465.6	4,569.2	-29.8%	-27.3%	(2)
Infrastructure (route-milles)	19,468.2	19,420.6	19,405.9	19,390.1	19,421.2	19,382.3	19,109.4	19,005.8	19,005.8	19,125.8	19,005.8	19,005.8	19,005.8	18,908.8	18,981.6	-0.5%	-0.8%	(3)
Densité du trafic (tonnes per route-mille)	306.3	348.2	317.8	349.1	330.3	350.9	328.5	300.9	334.6	328.8	293.3	251.1	182.3	236.2	240.7	-29.4%	-26.8%	
Indice de densité (T1 = 100)	100.0	113.7	103.8	114.0	107.8	114.6	107.3	98.2	109.2	107.4	95.8	82.0	59.5	77.1	78.6	-29.4%	-26.8%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée et Hudson Bay Railway Company

(1) Les classes utilisées pour regrouper les chemins de fer sont établies selon les conventions de l'industrie : les chemins de fer de classe 1 comprennent BNSF, le CN et CP Rail; les chemins de fer de classe 2 comprennent les chemins de fer régionaux comme BC Rail; les chemins de fer de classe 3 comprennent les services de chemins de fer secondaires comme ceux de OmniTRAX et RailAmerica.

(2) Comprend tout le transport ferroviaire de grain à partir de l'Ouest canadien à destination d'un port de l'Ouest canadien conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Les volumes de grain indiqués aux présentes comprennent seulement les mouvements par wagon-trémie couvert.

(3) Comprend l'ensemble des route-milles à l'ouest d'Armstrong et de Thunder Bay, en Ontario, sauf là où l'exploitation est assurée par des transporteurs privés (c.-à-d. dans le district de distribution d'eau de la conurbation de Winnipeg, Alberta Prairie Excursion Railways, etc.). Il n'y a aucune disposition relative aux tronçons, aux voies d'évitement, aux voies de triage ou aux embranchements doubles, sauf pour les embranchements ferroviaires tributaires du transport du grain qui sont spécifiquement désignés comme tels en vertu de la Loi sur les transports au Canada (1996).

Tarif composite de transport ferroviaire dans l'Ouest canadien (dollars par tonne)

DESTINATION	ORIGINE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES		
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3		T4	
VANCOUVER	Manitoba	Tarif composite du CN	45.12	45.12	45.12	45.12	45.12	43.32	43.32	43.32	43.32	45.03	45.03	45.03	45.03	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
		Tarif composite du CP	44.57	44.57	44.57	44.57	44.57	43.68	42.78	42.78	42.78	44.50	44.50	44.50	44.50	(1)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
	Saskatchewan	Tarif composite du CN	37.64	37.62	37.62	37.62	37.62	36.11	36.11	36.11	36.11	37.44	37.44	37.44	37.44	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	99.9	99.9	99.9	99.9	95.9	95.9	95.9	95.9	99.5	99.5	99.5	99.5	
		Tarif composite du CP	37.34	37.34	37.34	37.34	37.34	36.33	35.66	35.66	35.66	37.02	37.05	37.05	37.05	(1)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.3	95.5	95.5	95.5	99.1	99.2	99.2	99.2	
	Alberta	Tarif composite du CN	29.55	29.61	29.61	29.61	29.61	28.39	28.39	28.39	28.39	29.16	29.16	29.16	29.16	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.2	100.2	100.2	100.2	96.1	96.1	96.1	96.1	98.7	98.7	98.7	98.7	
		Tarif composite du CP	28.56	28.56	28.56	28.56	28.56	27.41	26.89	26.89	26.89	27.99	27.99	27.99	27.99	(1)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	94.2	94.2	94.2	98.0	98.0	98.0	98.0	
	Colombie-Britannique	Tarif composite du CN	26.03	26.03	26.03	26.03	26.03	25.07	25.07	25.07	25.07	25.07	25.07	25.07	25.07	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	96.3	
		Tarif composite du CP	18.44	18.44	18.44	18.44	18.44	18.07	17.71	17.71	17.71	18.42	18.42	18.42	18.42	(1)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	96.0	96.0	99.9	99.9	99.9	99.9	
	Ouest canadien	Tarif composite du CN	37.08	37.08	37.08	37.08	37.08	35.59	35.59	35.59	35.59	36.85	36.85	36.85	36.85	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.4	99.4	99.4	99.4	
		Tarif composite du CP	36.85	36.85	36.85	36.85	36.85	35.85	35.16	35.16	35.16	36.54	36.56	36.55	36.55	(1)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.3	95.4	95.4	95.4	99.2	99.2	99.2	99.2	
PRINCE RUPERT	Manitoba	Tarif composite du CN	50.13	50.13	50.13	50.13	50.13	45.80	45.80	45.80	45.80	47.50	47.50	47.50	47.50	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	91.4	91.4	91.4	91.4	94.8	94.8	94.8	94.8	
		Tarif composite du CP	53.36	53.36	53.36	53.36	53.36	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Saskatchewan	Tarif composite du CN	42.50	42.50	42.50	42.50	42.50	38.58	38.58	38.58	38.58	39.92	39.92	39.92	39.92	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	90.8	90.8	90.8	90.8	93.9	93.9	93.9	93.9	
		Tarif composite du CP	46.90	46.90	46.90	46.90	46.90	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Alberta	Tarif composite du CN	34.44	34.45	34.45	34.45	34.45	30.93	30.93	30.93	30.93	31.69	31.69	31.69	31.69	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	89.8	89.8	89.8	89.8	92.0	92.0	92.0	92.0	
		Tarif composite du CP	38.19	38.19	38.19	38.19	38.19	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Colombie-Britannique	Tarif composite du CN	26.03	26.03	26.03	26.03	26.03	25.07	25.07	25.07	25.07	28.57	28.57	28.57	28.57	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.3	96.3	96.3	96.3	109.8	109.8	109.8	109.8	
		Tarif composite du CP	45.92	45.92	45.92	45.92	45.92	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Ouest canadien	Tarif composite du CN	41.95	41.96	41.96	41.96	41.96	38.06	38.06	38.06	38.06	39.33	39.33	39.33	39.33	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	90.7	90.7	90.7	90.7	93.8	93.8	93.8	93.8	
		Tarif composite du CP	46.04	46.04	46.04	46.04	46.04	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(2)
		Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tarif composite de transport ferroviaire dans l'Ouest canadien (dollars par tonne)

DESTINATION	ORIGINE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
CHURCHILL															
Manitoba	Tarif composite du CN	31.99	31.99	31.99	31.99	31.99	30.71	30.69	30.69	30.69	31.92	31.89	31.89	31.89	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	95.9	95.9	95.9	99.8	99.7	99.7	99.7	
	Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(3)
	Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saskatchewan	Tarif composite du CN	29.33	29.32	29.32	29.32	29.32	28.15	28.14	28.14	28.15	29.25	29.25	29.25	29.25	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	95.9	95.9	96.0	99.7	99.7	99.7	99.7	
	Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(3)
	Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Alberta	Tarif composite du CN	40.29	40.29	40.29	40.29	40.29	38.67	38.67	38.67	38.67	39.69	39.69	39.69	39.69	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	98.5	98.5	98.5	98.5	
	Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(3)
	Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Colombie-Britannique	Tarif composite du CN	50.11	50.11	50.11	50.11	50.11	48.11	48.11	48.11	48.11	50.03	50.03	50.03	50.03	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
	Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(3)
	Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ouest canadien	Tarif composite du CN	32.81	32.80	32.80	32.80	32.80	31.49	31.48	31.48	31.48	32.59	32.58	32.58	32.58	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	95.9	95.9	95.9	99.3	99.3	99.3	99.3	
	Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(3)
	Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
THUNDER BAY															
Manitoba	Tarif composite du CN	21.77	21.79	21.79	21.79	21.79	20.89	20.89	20.89	20.89	21.72	21.72	21.72	21.72	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.1	100.1	100.1	100.1	96.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
	Tarif composite du CP	21.01	21.01	21.01	21.01	21.01	20.58	20.16	20.16	20.16	20.97	20.97	20.97	20.97	(1)
	Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
Saskatchewan	Tarif composite du CN	31.11	31.10	31.10	31.10	31.10	29.86	29.86	29.86	29.86	31.02	31.02	31.02	31.02	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.7	99.7	99.7	99.7	
	Tarif composite du CP	30.25	30.25	30.25	30.25	30.25	29.59	29.01	29.01	29.01	30.17	30.16	30.16	30.16	(1)
	Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.8	95.9	95.9	95.9	99.7	99.7	99.7	99.7	
Alberta	Tarif composite du CN	42.39	42.39	42.39	42.39	42.39	40.69	40.69	40.69	40.69	41.75	41.75	41.75	41.75	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	98.5	98.5	98.5	98.5	
	Tarif composite du CP	38.86	38.86	38.86	38.86	38.86	38.06	37.29	37.29	37.29	38.75	38.75	38.75	38.75	(1)
	Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.9	96.0	96.0	96.0	99.7	99.7	99.7	99.7	
Colombie-Britannique	Tarif composite du CN	52.03	52.03	52.03	52.03	52.03	49.95	49.95	49.95	49.95	51.95	51.95	51.95	51.95	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
	Tarif composite du CP	48.55	48.55	48.55	48.55	48.55	47.58	46.61	46.61	46.61	48.47	48.47	48.47	48.47	(1)
	Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.0	96.0	96.0	96.0	99.8	99.8	99.8	99.8	
Ouest canadien	Tarif composite du CN	32.13	32.12	32.12	32.12	32.12	30.83	30.83	30.83	30.83	31.90	31.90	31.90	31.90	(1)
	Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	96.0	96.0	96.0	96.0	99.3	99.3	99.3	99.3	
	Tarif composite du CP	30.19	30.19	30.19	30.19	30.19	29.54	28.95	28.95	28.95	30.11	30.10	30.10	30.10	(1)
	Indice des prix du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.8	95.9	95.9	95.9	99.7	99.7	99.7	99.7	

Tarif composite de transport ferroviaire dans l'Ouest canadien (dollars par tonne)

DESTINATION	ORIGINE	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4		
ARMSTRONG	Manitoba	Tarif composite du CN	20.63	20.63	20.63	20.63	20.63	20.89	20.89	20.89	20.89	21.72	21.72	21.72	21.72	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	101.3	101.3	101.3	101.3	105.3	105.3	105.3	105.3	(1)(4)
		Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
		Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
Saskatchewan	Saskatchewan	Tarif composite du CN	29.99	29.99	29.99	29.99	29.99	29.86	29.86	29.86	29.86	31.02	31.02	31.02	31.02	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.6	99.6	99.6	99.6	103.4	103.4	103.4	103.4	(1)(4)
		Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
		Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
Alberta	Alberta	Tarif composite du CN	41.34	41.34	41.34	41.34	41.34	40.69	40.69	40.69	40.69	41.75	41.75	41.75	41.75	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	98.4	98.4	98.4	98.4	101.0	101.0	101.0	101.0	(1)(4)
		Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
		Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
Colombie-Britannique	Colombie-Britannique	Tarif composite du CN	51.39	51.39	51.39	51.39	51.39	49.95	49.95	49.95	49.95	51.95	51.95	51.95	51.95	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	97.2	97.2	97.2	97.2	101.1	101.1	101.1	101.1	(1)(4)
		Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
		Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
Ouest canadien	Ouest canadien	Tarif composite du CN	31.02	31.02	31.02	31.02	31.02	30.83	30.83	30.83	30.83	31.90	31.90	31.90	31.90	(1)
		Indice des prix du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	99.4	99.4	99.4	99.4	102.8	102.8	102.8	102.8	(1)(4)
		Tarif composite du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)
		Indice des prix du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)(4)

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadien et Canadien Pacifique Limitée

- (1) Les frais de transport sont des composites tirés de l'ensemble des postes ayant des tarifs pour wagons simples continuellement publiés au cours des campagnes agricole 1999-2000 et 2001-2002; ils sont fournis seulement pour les besoins de comparaison des prix.
- (2) Le CP a cessé de publier des tarifs pour le transport de grain par wagon simple à destination de Prince Rupert en octobre 2000.
- (3) Le CP ne publie pas de tarifs pour le transport de grain par wagon simple à destination de Churchill. Bien que la compagnie publie périodiquement des tarifs pour le transport par wagons multiples, ces tarifs ne sont pas directement comparables et sont exclus des présentes.
- (4) Le CP ne publie pas de tarifs pour le transport de grain par wagon simple à destination d'Armstrong.

Tarifs d'incitation pour envois ferroviaires à wagons multiples dans l'Ouest canadien (dollars par tonne) (1)

DESTINATION	TAILLE DE L'ENVOI (NOMBRE DE WAGONS) (2)	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES	
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3		T4
VANCOUVER															
25 - 49 wagons	Rabais d'incitation du CN	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
50 - 99 wagons	Rabais d'incitation du CP	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	Indice d'incitation du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
100 wagons	Rabais d'incitation du CN	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
112 wagons	Rabais d'incitation du CP	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
	Indice d'incitation du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
	Indice d'incitation du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	
	Indice d'incitation du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	(4)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	(4)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	(4)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
PRINCE RUPERT															
25 - 49 wagons	Rabais d'incitation du CN	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
50 - 99 wagons	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
100 wagons	Rabais d'incitation du CN	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
112 wagons	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	(4)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
	Indice d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Tarifs d'incitation pour envois ferroviaires à wagons multiples dans l'Ouest canadien (dollars par tonne) (1)

DESTINATION	TAILLE DE L'ENVOI (NOMBRE DE WAGONS) (2)	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				NOTES
		1er août	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	
CHURCHILL														
25 - 49 wagons	Rabais d'incitation du CN	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
50 - 99 wagons	Rabais d'incitation du CN	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
100 wagons	Rabais d'incitation du CN	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
112 wagons	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(5)
THUNDER BAY														
25 - 49 wagons	Rabais d'incitation du CN	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Rabais d'incitation du CP	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	
50 - 99 wagons	Rabais d'incitation du CN	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	133.3	
	Rabais d'incitation du CP	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	
100 wagons	Rabais d'incitation du CN	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
	Indice d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	
	Rabais d'incitation du CP	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	
112 wagons	Rabais d'incitation du CN	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	120.0	(3)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rabais d'incitation du CP	5.25	5.25	5.25	5.25	5.25	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CP	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	123.8	
	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	(4)
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
Service de navette (112 wagons)	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	6.50	(4)
	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3)
Service de navette (100 wagons)	Rabais d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Indice d'incitation du CN	-	-	-	-	-	-	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	(4)
	Rabais d'incitation du CP	-	-	-	-	-	-	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fer nationaux canadiens et Canadien Pacifique Limitée

- (1) Les tarifs d'incitation pour envois à wagons multiples sont exprimés sous forme de rabais sur les tarifs de transport par wagon simple publiés par le CN et le CP.
- (2) Bien qu'ils soient semblables, les programmes de tarifs d'incitation pour envois à wagons multiples offerts par le CN et le CP comportent des structures différentes au regard du nombre de wagons maximum par envoi permis par chacun des transporteurs. Les programmes sont présentés selon la structure relative au CP pour les besoins de
- (3) Il n'existe aucune mesure incitative équivalente dans le cadre du programme du CN.
- (4) Les programmes de service de navette ont été instaurés au cours du deuxième trimestre de la campagne agricole 2000-2001.
- (5) Il n'existe aucune mesure incitative équivalente dans le cadre du programme du CP.

Tarifs marchandises en vigueur selon le revenu maximal de la LTC – par transporteur (1)

	CANADIEN NATIONAL			CANADIEN PACIFIQUE			CN ET CP COMBINÉE			NOTES
	BASE	2000-2001	2001-2002	BASE	2000-2001	2001-2002	BASE	2000-2001	2001-2002	
VOLUME DE TRAFIC (milliers de tonnes)										
Vancouver	-	8,022.3	6,534.0	-	7,461.1	4,802.0	-	15,483.4	11,336.0	
Prince Rupert	-	2,346.4	1,083.0	-	63.6	1.3	-	2,410.0	1,084.3	
Churchill	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Thunder Bay	-	3,050.3	2,048.5	-	5,542.2	5,309.0	-	8,592.5	7,357.5	
Est canadien	-	1,802.8	1,481.8	-	946.1	817.4	-	2,748.9	2,299.3	
Tonnage total acheminé	12,437.0 (A)	15,221.7	11,147.4 (D)	13,894.0 (A)	14,013.0	10,929.7 (D)	26,331.0 (A)	29,234.8	22,077.1 (D)	
Distance moyenne de transport (milles)	1,045.0 (B)	952.0	930.0 (E)	897.0 (B)	897.0	861.0 (E)	966.9 (B)	925.6	895.8 (E)	
Indice des prix composite afférent en volume		1,0000	1,0352 (F)		1,0000	1,0352 (F)		1,0000	1,0352 (F)	
REVENU MAXIMAL										
Revenu admissible (milliers de dollars)	348,000.0 (C)	394,775.9	293,700.0 (G)	362,900.0 (C)	366,009.4	286,562.5 (G)	710,900.0 (C)	760,785.3	580,262.5 (G)	(2)
Revenu admissible par tonne (dollars)	27.98	25.94	26.35	26.12	26.12	26.22	27.00	26.02	26.28	
Revenu admissible par tonne-mille (cents)	2.68	2.72	2.83	2.91	2.91	3.05	2.79	2.81	2.93	
COMFORMITÉ AU REVENU MAXIMAL										
Revenu déclaré (milliers de dollars)		391,720.9	280,202.8		363,323.5	277,873.7		755,044.4	558,076.5	(3)
Écart du plafond de revenu déclaré (milliers de dollars)		3,055.0	13,497.2		2,686.0	8,688.7		5,740.9	22,186.0	
Revenu réel par tonne (dollars)		25.73	25.14		25.93	25.42		25.83	25.28	
Revenu réel par tonne-mille (cents)		2.70	2.70		2.89	2.95		2.79	2.82	

NOTES:

SOURCE : Office des transports canadien

- (1) La *Loi sur les transports au Canada* (2000) prévoit un revenu maximum admissible pour les chemins de fer régis au regard de l'acheminement du grain de l'Ouest canadien. L'Office des transports canadien doit déterminer si les transporteurs se conforment au revenu maximal selon la méthode définie à l'article 151 de la Loi, au plus tard cinq mois après la fin d'une campagne agricole donnée.

- (2) Le revenu admissible de chaque transporteur pour la campagne agricole tient compte des changements observés au regard du volume acheminé et de la distance de transport définis pour l'année de base selon la formule suivante :

$$G = [C/A + ((E-B) \times \$0.022)] \times D \times F$$

où : A est le tonnage acheminé par le transporteur au cours de l'année de base;
 B est la distance moyenne de transport pour l'acheminement de grain par le transporteur au cours de l'année de base;
 C est le revenu du transporteur pour l'acheminement de grain au cours de l'année de base;
 D est le tonnage acheminé par le transporteur au cours de la campagne agricole précédente;
 E est la distance moyenne de transport pour l'acheminement de grain par le transporteur au cours de la campagne agricole précédente;
 F est l'indice des prix composite afférent au volume établi par l'Office;
 G est le revenu admissible du transporteur.

- (3) Le revenu déclaré par les transporteurs afin de déterminer s'ils se conforment au revenu maximal admissible en vertu de la Loi est déterminée selon des lignes directrices établis par l'Office. Dans la décision du numéro 669-R-2001 et du numéro 670-R-2002, l'Office a déterminé que le CN et le CP n'avaient pas dépassé leur revenu maximal admissible en vertu de la Loi

Capacité annuelle des ports (en volume d'envois des silos terminus) pour les principaux grains (millie)

PORT	GRAIN	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
		T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	AEC	
VANCOUVER	Blé	1,132.8	1,425.0	1,771.4	2,339.3	6,668.5	2,071.1	1,278.4	1,088.9	2,112.2	6,550.6	2,124.0	1,630.4	933.8	1,333.4	6,021.5	-36.9%	-8.1%	
	Blé dur	390.6	138.3	174.4	225.9	929.2	124.5	152.7	82.9	150.2	510.3	125.8	95.9	87.3	114.0	423.0	-24.1%	-17.1%	
	Orge	126.1	149.2	321.3	324.6	921.3	230.8	413.2	388.1	244.7	1,276.8	96.6	211.1	73.6	124.2	505.5	-49.2%	-60.4%	
	Canola	858.4	1,437.8	565.4	556.2	3,417.8	1,206.0	998.0	1,308.2	750.5	4,262.7	555.7	691.0	480.7	540.3	2,267.8	-28.0%	-46.8%	
	avoine	4.5*	4.4*	5.3*	11.6*	25.8*	5.2*	11.1*	5.1*	10.1*	31.5*	4.3	3.1	2.6	0.5	10.6	-95.0%	-66.5%	
	Pois	31.2*	286.0*	127.4*	185.9*	630.5*	73.7*	482.8*	207.4*	423.1*	1187.0*	134.8	180.4	164.2*	166.3*	645.7*	-60.7%	-45.6%	
	Seigle		0.6*	0.8*		1.4*		5.5*	6.0*	6.1*	17.6*					0.0	-100.0%	-100.0%	
	Lin	18.2	19.3	12.5*	14.6*	64.6*	13.5*	16.0*	27.9	17.2*	74.6*	14.4	12.7	55.7	10.9	93.7	-36.6%	25.5%	
	Autre	44.0	55.6	33.2	29.5	162.2	26.2	55.1	11.1	41.3	133.7	8.0	15.8	65.5	120.4	209.7	191.5%	56.8%	
		2,605.6	3,516.2	3,011.7	3,687.6	12,821.1	3,751.1	3,412.7	3,125.5	3,755.4	14,044.8	3,063.7	2,840.4	1,863.4	2,410.0	10,177.5	-35.8%	-27.5%	
	PRINCE RUPERT	Blé	295.3	1,466.4	1,234.5	251.4	3,247.6	27.6	665.1	1,042.6	317.8	2,053.1	55.1	526.9	452.5	65.3	1,099.7	-79.5%	-46.4%
		Blé dur		3.0			3.0				0.0					0.0	n/a	n/a	
		Orge	20.6	47.7	20.6	20.6	109.5				2.0					0.0	-100.0%	-100.0%	
Canola		4.0				4.0		85.5	54.5	20.4	160.4				0.0	-100.0%	-100.0%		
avoine			1.1			1.1				0.0					0.0	n/a	n/a		
Pois						0.0				0.0		11.5	14.1		25.6	n/a	n/a		
Seigle						0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
Lin						0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
Autre			8.5	23.1		31.7			10.8	10.8					0.0	-100.0%	-100.0%		
		319.9	1,526.7	1,278.3	272.0	3,396.9	27.6	750.6	1,097.0	351.0	2,226.2	66.6	541.0	452.5	65.3	1,125.3	-81.4%	-49.5%	
CHURCHILL		Blé	247.8			54.5	302.3	427.9	16.5		53.2	497.6	365.0			365.0	-100.0%	-26.6%	
	Blé dur	87.5				87.5	15.8	9.8		25.6	47.3				47.3	n/a	84.7%		
	Orge					0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
	Canola					0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
	avoine					0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
	Pois	47.6			27.4	75.0	117.9	5.1		123.0	59.7				59.7	n/a	-51.5%		
	Seigle					0.0				0.0					0.0	n/a	n/a		
	Lin					0.0	18.9			18.9	2.0				2.0	n/a	-89.2%		
	Autre					0.0				0.0		3.1			3.1	n/a	n/a		
		383.0	0.0	0.0	81.9	464.8	580.5	31.4	0.0	53.2	665.1	477.1	0.0	0.0	0.0	477.1	n/a	-28.3%	
	THUNDER BAY	Blé	826.1	967.3	307.4	1,008.6	3,109.4	875.3	608.5	293.1	1,115.7	2,892.5	823.1	631.8	318.2	1,079.2	2,852.3	-3.3%	-1.4%
Blé dur		526.6	324.6	214.6	803.4	1,869.2	566.2	428.2	217.3	849.2	2,060.9	468.1	341.6	217.9	916.1	1,943.7	7.9%	-5.7%	
Orge		46.4	112.3	36.8	51.9	247.4	5.1	34.1	8.9	85.5	133.7	4.3	42.1	48.9	127.0	222.3	48.6%	66.3%	
Canola		76.2	180.8	35.8	149.5	442.3	121.4	158.9	93.2	92.4	465.9	103.2	122.3	16.4	49.0	290.9	-47.0%	-37.6%	
avoine		55.8	54.9	30.2	63.4	204.3	65.4	76.2	32.6	52.6	226.8	70.4	45.2	2.3	4.6	122.5	-91.2%	-46.0%	
Pois		151.2	151.2	56.9	143.1	502.4	266.5	181.2	72.2	73.3	593.3	86.2	39.5	0.6	2.9	129.2	-96.0%	-78.2%	
Seigle						0.0				0.0			0.3		0.3	n/a	n/a		
Lin		16.1	122.6	64.0	135.4	338.1	66.8	212.3	36.0	142.6	457.7	130.7	157.3	63.3	109.5	460.8	-23.2%	0.7%	
Autre		35.8	63.6	27.1	33.1	159.6	53.4	61.2	24.9	34.9	174.4	58.4	72.0	29.3	43.0	202.7	23.1%	16.2%	
		1,734.3	1,977.3	772.7	2,388.3	6,872.6	2,020.2	1,760.6	778.2	2,446.1	7,005.2	1,744.4	1,452.1	696.9	2,331.3	6,224.7	-4.7%	-11.1%	
ENSEMBLE DES PORTS		Blé	2,502.0	3,858.6	3,313.4	3,653.8	13,327.8	3,401.9	2,568.5	2,424.5	3,598.9	11,993.9	3,367.2	2,789.0	1,704.5	2,477.9	10,338.5	-31.1%	-13.8%
	Blé dur	1,004.7	465.9	389.0	1,029.3	2,888.9	706.6	590.6	300.2	999.4	2,596.8	641.2	437.5	305.2	1,030.1	2,414.0	3.1%	-7.0%	
	Orge	193.1	309.2	378.7	397.1	1,278.1	236.0	447.3	397.0	332.1	1,412.4	100.9	253.2	122.5	251.2	727.8	-24.4%	-48.5%	
	Canola	938.6	1,618.6	601.2	705.6	3,864.1	1,327.4	1,242.4	1,455.8	863.4	4,889.0	658.9	813.3	497.1	589.3	2,558.6	-31.7%	-47.7%	
	avoine	60.3*	60.4*	35.5*	75.0*	231.2*	70.6*	87.3*	37.7*	62.7*	258.3*	74.7	48.3	4.9	5.1	133.0	-91.9%	-48.5%	
	Pois	230.0*	437.2*	184.3*	356.4*	1,207.9*	458.1*	669.1*	279.6*	496.4*	1,903.2*	292.2	234.0	164.8*	169.2*	860.2*	-41.1%	-54.8%	
	Seigle		0.6*	0.8*		1.4*		5.5*	6.0*	6.1*	17.6*					0.3	-100.0%	-98.5%	
	Lin	34.2	141.9	76.5*	150.0*	402.6*	99.2*	228.3*	63.9	159.8*	551.2*	147.2	170.0	119.0	120.4	556.6	-24.7%	1.0%	
	Autre	79.7	127.7	83.4	62.6	353.4	79.6	116.3	36.0	87.0	318.9	69.5	87.8	94.8	163.4	415.4	87.7%	30.3%	
		5,042.9	7,020.2	5,062.6	6,429.8	23,555.5	6,379.3	5,955.3	5,000.8	6,605.9	23,941.3	5,351.8	4,833.4	3,012.8	4,806.6	18,004.6	-27.2%	-24.8%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*

- (1) Le tonnage d'avoine, de pois, de seigle et de lin au port de Vancouver est rajusté (*) selon les *Statistiques hebdomadaires des grains* de la CCG, pour tenir compte d'envois directs non compris dans l'entrepôt de données de la CCG.
- (2) Autre comprend l'ensemble des envois d'autres grains, de grains oléagineuses et de cultures spéciales visés par la Loi sur les grains canadien qui sont compris dans l'entrepôt de données de la CCG.

Moyenne annuelle des rotations des silos terminus (coefficient de rotation) (1) (2)

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000				CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001				CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				ÉCART EN %		NOTES
	Coefficient de rotation				Coefficient de rotation				Coefficient de rotation				1999-2000 / 2000-2001	2000-2001 / 2001-2002	
	Nombre de silos terminus	Min.	Max.	Moyenne	Nombre de silos terminus	Min.	Max.	Moyenne	Nombre de silos terminus	Min.	Max.	Moyenne			
VANCOUVER	5	8.4	21.1	14.3	5	7.5	23.9	15.8	6	2.0	17.5	10.9	10.5%	-31.0%	
PRINCE RUPERT	1			16.2	1			10.6	1			5.4	-34.6%	-49.1%	
CHURCHILL	1			3.3	1			4.8	1			3.2	45.5%	-33.3%	
THUNDER BAY	7	3.7	7.3	5.3	8	4.1	6.2	4.9	9	2.2	6.5	4.3	-7.5%	-12.2%	
ALL TERMINALS	14			9.1	15			8.9	17			6.6	-1.8%	-25.9%	

NOTES:

Source : Commission canadien des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Silos à grains canadien*

- (1) Volume total acheminé depuis les principaux silos terminus divisés par la capacité de stockage autorisée.
(2) L'entrepôt de données sur l'expédition de la CCG comprend l'ensemble des grains, des grains oléagineuse et des cultures spéciales visées par la *Loi sur les grains canadien*.

3D - Efficacité des silos terminus et des ports

3D - 3

Niveaux hebdomadaires moyens des stocks aux silos terminaux (milliers de tonnes)

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
VANCOUVER	476.2	481.0	521.1	526.8	501.7	453.6	386.1	447.7	440.3	432.8	462.9	434.9	406.3	369.7	418.4	-16.0%	-3.3%	
PRINCE RUPERT	88.6	147.8	125.3	88.3	111.8	16.2	74.5	153.0	130.1	93.8	89.9	82.2	73.2	73.1	79.7	-43.8%	-15.0%	
CHURCHILL	94.0	20.9	21.8	28.9	41.8	82.1	17.4	15.3	26.1	35.6	94.1	18.7	20.4	28.5	41.3	9.2%	16.0%	
THUNDER BAY	649.6	504.0	472.5	613.1	560.9	611.8	586.0	708.2	612.5	630.5	690.4	591.3	572.1	444.0	574.2	-27.5%	-8.9%	
ALL PORTS	1,308.4	1,153.7	1,140.7	1,257.1	1,216.2	1,163.7	1,064.0	1,324.2	1,209.0	1,192.7	1,337.3	1,127.1	1,072.0	915.3	1,113.6	-24.3%	-6.6%	

(1)

GRAIN	CAMPAGNE AGRICOLE 1999-2000					CAMPAGNE AGRICOLE 2000-2001					CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %		NOTES
	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T1	T2	T3	T4	TOTAL	T4	YTD	
Blé	784.4	690.7	639.9	732.6	712.3	651.2	533.4	697.9	659.5	637.5	627.1	561.7	497.7	473.1	540.3	-28.3%	-15.2%	
Blé dur	292.5	147.1	161.4	231.9	209.4	241.2	194.5	265.9	249.2	238.5	371.7	204.2	176.8	100.2	214.2	-59.8%	-10.2%	
Orge	70.6	117.1	128.9	83.7	99.8	62.8	96.9	117.9	94.7	93.0	89.9	143.1	213.7	179.4	155.6	89.4%	67.3%	
Canola	126.4	144.7	138.9	126.8	134.0	146.1	161.3	169.9	151.2	157.1	183.5	144.2	134.4	119.2	145.6	-21.2%	-7.3%	
Avoine	14.4	22.3	21.1	14.6	18.0	12.4	23.7	11.9	8.1	13.8	16.5	15.1	6.4	2.8	10.2	-65.4%	-26.1%	
Seigle	0.6	0.4	0.5	0.4	0.5	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.4	0.2	0.1	0.1	0.2	-80.0%	-60.0%	
Lin	19.5	31.5	49.9	67.1	42.2	49.5	53.6	60.3	45.7	52.3	48.2	58.5	42.9	40.4	47.4	-11.6%	-9.4%	
Ensemble des ports	1,308.4	1,153.8	1,140.6	1,257.1	1,216.2	1,163.6	1,063.9	1,324.3	1,208.9	1,192.7	1,337.3	1,127.0	1,072.0	915.2	1,113.5	-24.3%	-6.6%	

(1)

NOTES:

Source : Commission canadien des grains, *Statistiques hebdomadaires des grains*

(1) Les totales ne sont pas toujours égales donc ils sont arrondis

Nombre moyen de jours en stockage - saison d'exploitation (1) (2)

PORT	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				TOTAL	ECART EN %		NOTES
		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4		1999-2000/	2000-2001/	
VANCOUVER	Blé	15.4	11.8	10.3	12.3	18.1	13.6	12.8	-23.1%	8.0%	
	Blé dur	18.2	22.9	22.1	26.5	23.1	15.9	21.6	25.5%	-5.5%	
	Orge	21.5	16.3	44.7	16.2	47.4	33.8	30.5	-24.3%	87.1%	
	Canola	11.6	10.4	26.1	16.5	21.6	17.8	20.2	-10.2%	94.7%	
	Avoine	n/a	n/a	23.3	84.4	49.7	70.9	49.5	n/a	n/a	(3)
	Seigle	n/a	n/a						n/a	n/a	(3)
	Lin	71.1	51.3	57.2	148.8	20.4	89.4	51.3	-27.8%	-0.1%	
		15.3	12.4	15.2	15.0	20.9	16.4	16.4	-18.6%	31.7%	
PRINCE RUPERT	Blé	8.9	11.4		13.3	13.5		13.4	28.1%	17.5%	(1)
	Blé dur	25.6							n/a	n/a	
	Orge	27.0							n/a	n/a	
	Canola		25.2						n/a	-100.0%	
	Avoine								n/a	n/a	
	Seigle								n/a	n/a	
	Lin								n/a	n/a	
		9.5	12.3		13.3	13.5		13.4	29.5%	8.9%	
CHURCHILL	Blé	24.7	14.8	21.8				21.8	-40.1%	47.0%	(1)
	Blé dur	27.2	58.7	22.7				22.7	115.8%	-61.4%	
	Orge								n/a	n/a	
	Canola								n/a	n/a	
	Avoine								n/a	n/a	
	Seigle								n/a	n/a	
	Lin		13.3	7.6				7.6	n/a	-43.0%	
		25.3	16.8	21.8				21.8	-33.6%	29.7%	
THUNDER BAY	Blé	29.8	29.8	26.5	23.8	20.6	16.1	21.2	0.0%	-28.9%	(1)
	Blé dur	26.6	26.0	68.0	30.2	19.9	7.8	27.4	-2.3%	5.4%	
	Orge	38.2	66.9		112.3	130.1	99.8	110.3	75.1%	64.9%	
	Canola	19.9	15.1	29.9	13.0	38.4	31.2	23.3	-24.1%	54.3%	
	Avoine	25.9	18.3	21.1	21.5	72.7	49.8	22.8	-29.3%	24.6%	
	Seigle								n/a	n/a	
	Lin	28.7	25.4	28.9	17.1	20.7	25.8	22.9	-11.5%	-9.8%	
		28.3	27.6	38.8	26.3	29.1	18.3	26.8	-2.5%	-2.9%	
ENSEMBLE DES PORTS	Blé	17.6	16.6	15.6	15.8	18.1	14.7	15.9	-5.7%	-4.2%	(1)
	Blé dur	24.5	20.4	55.6	28.3	20.4	8.7	25.6	-16.7%	25.5%	
	Orge	25.9	20.7	44.7	39.2	98.3	67.1	62.7	-20.1%	202.9%	
	Canola	12.5	10.8	26.7	15.5	22.3	18.9	20.4	-13.6%	88.9%	
	Avoine	25.9	14.0	21.2	22.9	65.3	51.9	24.7	-45.9%	76.4%	
	Seigle								n/a	n/a	
	Lin	33.9	21.2	31.4	22.2	20.7	31.5	24.9	-37.5%	17.5%	
		18.6	17.5	23.4	18.9	23.5	17.3	20.6	-5.9%	17.7%	

NOTES:

Source : Commission canadien des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*

- (1) Nombre moyen de jours en stockage calculé selon le coefficient moyen de rotation des stocks, corrigé pour tenir compte des périodes d'exploitation suivantes : 35 semaines à Prince Rupert, 17 semaines à Churchill et 40 semaines à Thunder Bay.
- (2) Le coefficient de rotation des stocks correspond au total des envois (de l'Entrepôt de données sur l'expédition de la CCG) divisé par le niveau moyen de stock hebdomadaire (total des niveaux de stock indiqué dans les *Statistiques hebdomadaires de grains*, divisée par le nombre de semaine).
- (3) Sans objet en raison de la proportion élevée d'expédition directes

Ratio hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains par port (1)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE					ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE	CAMPAGNE AGRICOLE	CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002							
			1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4	TOTAL	TOTAL	
VANCOUVER											
	Blé	Moyenne	2.81	2.05	1.84	1.88	3.65	2.29	2.40	17.4%	(4)
		Écart type	1.74	1.06	1.21	0.91	2.66	1.10	1.72		
		Minimum	0.95	0.62	0.81	1.05	1.41	1.30	0.81		
		Maximum	7.97	6.38	4.75	3.65	11.09	5.28	11.09		
	Blé dur	Moyenne	4.17	3.77	2.32	4.47	3.62	2.98	3.35	-11.1%	(2)
		Écart type	5.08	3.41	1.23	3.42	4.26	2.25	2.88		
		Minimum	0.97	1.26	1.07	1.20	0.88	0.71	0.71		
		Maximum	20.48	13.52	4.80	11.40	12.20	6.60	12.20		
	Orge	Moyenne	3.86	3.38	4.91	6.28	3.20	3.76	4.56	35.0%	(2)
		Écart type	3.45	3.47	4.41	8.71	1.11	2.64	5.04		
		Minimum	0.81	0.78	1.54	1.16	1.87	1.44	1.16		
		Maximum	16.72	15.54	10.84	23.47	4.34	8.57	23.47		
	Canola	Moyenne	2.34	1.91	3.73	2.66	4.03	3.23	3.36	75.8%	
		Écart type	1.44	1.69	1.98	1.41	2.55	1.04	1.77		
		Minimum	0.55	0.75	1.63	1.40	1.42	1.48	1.40		
		Maximum	5.71	11.57	7.02	6.39	8.47	4.61	8.47		
	Avoine	Moyenne			1.53	3.16	2.07	1.31	2.17	n/a	(3)
		Écart type			0.68	0.17	1.11	n/a	0.94		
		Minimum			0.85	3.00	1.28	1.31	0.85		
		Maximum			2.21	3.33	2.86	1.31	3.33		
	Lin	Moyenne	6.48	4.93	5.98	6.65	4.88	6.88	6.02	22.1%	(2)
		Écart type	3.72	2.67	4.20	1.94	2.87	2.84	3.07		
		Minimum	2.78	1.22	2.98	4.32	1.79	2.95	1.79		
		Maximum	16.73	10.30	14.36	8.60	10.23	11.60	14.36		
PRINCE RUPERT											
	Blé	Moyenne	1.72	1.94	3.31	1.56	1.81	4.09	2.15	10.7%	
		Écart type	0.94	1.55	0.65	0.62	0.80	0.44	1.11		
		Minimum	0.48	0.46	2.85	0.95	0.87	3.66	0.87		
		Maximum	4.72	7.24	3.77	2.61	3.11	4.54	4.54		
	Orge	Average	1.21							n/a	
		Standard Deviation	0.72								
		Minimum	0.66								
		Maximum	2.64								
	Canola	Moyenne		0.88						n/a	
		Écart type		0.14							
		Minimum		0.71							
		Maximum		1.00							
CHURCHILL											
	Blé	Moyenne	2.89	1.81	2.92				2.92	61.2%	
		Écart type	2.36	0.67	1.35				1.35		
		Minimum	1.12	0.92	1.01				1.01		
		Maximum	7.25	3.07	4.24				4.24		
	Blé dur	Moyenne	2.10	1.14	1.25				1.25	9.4%	
		Écart type	0.78	0.20	0.87				0.87		
		Minimum	1.32	1.00	0.63				0.63		
		Maximum	2.85	1.28	1.86				1.86		
THUNDER BAY											
	Blé	Moyenne	5.19	4.88	4.85	4.76	3.27	2.71	3.92	-19.8%	(2)
		Écart type	3.55	2.05	2.10	3.06	1.02	1.31	2.19		
		Minimum	2.33	2.01	2.04	2.13	1.62	1.52	1.52		
		Maximum	20.44	10.80	9.98	10.94	4.23	6.38	10.94		
	Blé dur	Moyenne	4.41	4.76	10.99	4.98	3.31	1.18	5.37	12.7%	(2)
		Écart type	2.96	3.91	4.12	2.71	1.05	0.35	4.91		
		Minimum	1.47	1.49	4.64	2.78	2.53	0.66	0.66		
		Maximum	16.79	21.80	17.81	9.94	5.01	1.99	17.81		
	Orge	Moyenne	3.33	7.58	10.93	3.81	16.61	9.53	10.39	37.1%	(2)
		Écart type	2.19	6.65	n/a	0.33	7.85	5.36	6.48		
		Minimum	1.49	1.23	10.93	3.57	7.89	4.52	3.57		
		Maximum	9.03	21.41	10.93	4.04	23.10	20.08	23.10		
	Canola	Moyenne	2.89	2.10	3.10	2.78	2.51	2.90	2.85	35.5%	(2)
		Écart type	2.24	1.41	3.31	2.10	2.13	3.27	2.41		
		Minimum	0.35	0.51	1.31	0.40	1.00	1.00	0.40		
		Maximum	9.45	5.95	8.05	5.87	4.01	6.68	8.05		
	Avoine	Moyenne	4.09	3.10	2.95	1.43	2.18	4.07	2.97	-4.4%	
		Écart type	5.26	4.20	2.61	0.36	n/a	2.12	2.23		
		Minimum	0.48	0.72	0.78	1.03	2.18	1.05	0.78		
		Maximum	21.38	16.34	7.76	1.71	2.18	6.33	7.76		
	Lin	Moyenne	3.24	3.37	2.59	3.60	2.18	2.84	2.89	-14.3%	
		Écart type	3.34	2.36	2.02	2.58	0.46	1.23	1.78		
		Minimum	0.69	0.68	1.18	1.01	1.71	1.39	1.01		
		Maximum	16.58	11.50	6.51	8.03	2.63	4.58	8.03		

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*

- Expédition décalée d'une semaine par rapport aux niveaux de stock; c.-à-d. ratio des stocks au silo terminus à la fin de la semaine X (selon les *Statistiques hebdomadaires de grains*) par rapport à l'expédition (selon l'*Entrepôt de données sur l'expédition*) au cours de la semaine X+1.
- Les semaines pour lesquelles le ratio est supérieur à 25 (en raison du tonnage d'expédition extrêmement faible) sont exclues de la moyenne.
- La forte proportion d'envois directs fausse les ratios hebdomadaires.
- Variation annuelle du rapport moyen pour les campagnes 2000-2001 et 2001-2002.

Ratio hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains et grades par port (2) (3) (4)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4			TOTAL
LOTTORAL PACIFIQUE												
	BLÉ	CWRS NO 1	Moyenne	5.04	3.67	3.61	3.21	3.9	4.22	3.74	1.8%	(1)(5)
			Écart type	2.93	3.17	5.61	2.09	2.3	2.17	3.27		
			Minimum	1.21	0.07	0.44	0.40	1.3	2.00	0.40		
			Maximum	15.19	20.57	21.07	6.65	8.8	8.19	21.07		
	CWRS NO 2	Moyenne	0.77	0.45	0.47	0.27	1.46	0.83	0.76	68.4%		
		Écart type	2.30	0.48	0.37	0.18	0.94	1.35	0.91			
		Minimum	0.01	0.01	0.12	0.01	0.36	0.02	0.01			
		Maximum	14.51	2.20	1.16	0.59	3.34	4.08	4.08			
	CWRS NO 3	Moyenne	3.63	5.49	5.21	2.65	0.12	1.49	3.75	-31.8%		
		Écart type	3.47	6.19	3.38	1.62	n/a	n/a	3.09			
		Minimum	0.09	0.74	1.96	0.87	0.12	1.49	0.12			
		Maximum	10.64	23.80	11.35	4.19	0.12	1.49	11.35			
	CWES NO 1	Moyenne	5.95	2.06	4.51	3.22	0.75	1.31	2.74	32.7%		
		Écart type	6.63	1.60	3.86	0.76	n/a	0.49	2.52			
		Minimum	0.93	0.34	1.77	2.68	0.75	0.87	0.75			
		Maximum	17.17	5.60	8.93	3.76	0.75	1.84	8.93			
	CW FOURRAGER	Moyenne	3.98	4.58	2.27	1.91	2.47	2.24	2.24	-51.1%		
		Écart type	2.39	6.03	1.90	n/a	n/a	1.36	1.36			
		Minimum	1.10	0.04	0.84	1.91	2.47	0.84	0.84			
		Maximum	9.00	20.41	4.42	1.91	2.47	4.42	4.42			
	SW SPRING	Moyenne	2.84							n/a		
		Écart type	2.00									
		Minimum	1.19									
		Maximum	6.55									
	PR SPRING	Moyenne	5.97	6.12	11.40	3.83	5.24	2.88	4.85	-20.7%		
		Écart type	4.97	4.48	10.99	2.77	4.49	1.88	5.10			
		Minimum	1.10	1.00	1.83	1.21	1.31	0.89	0.89			
		Maximum	22.66	18.45	23.41	8.34	12.73	6.14	23.41			
	CWR WINTER	Moyenne		1.67						n/a		
		Écart type		0.24								
		Minimum		1.40								
		Maximum		1.98								
	BLÉ DUR	CWA NO 1	Moyenne	4.23		1.90	2.40	2.11	2.15	n/a		
			Écart type	3.69		0.98	1.45	1.06	1.09			
			Minimum	0.07		0.86	1.05	0.79	0.79			
			Maximum	10.78		2.80	4.37	3.75	4.37			
	CWA NO 2	Moyenne	2.50	1.16	1.94	1.45	1.72	2.16	1.93	66.8%		
		Écart type	6.15	1.44	1.73	0.63	0.32	1.30	1.14			
		Minimum	0.02	0.04	0.66	1.01	1.49	0.01	0.01			
		Maximum	18.77	6.13	3.90	1.89	1.95	3.68	3.90			
	CWA NO 3	Moyenne	2.07	1.69	0.64	1.52	0.14	1.28	0.96	-43.4%		
		Écart type	1.55	1.05	0.24	0.42	n/a	0.17	0.55			
		Minimum	0.17	0.74	0.38	1.22	0.14	1.16	0.14			
		Maximum	4.43	4.18	0.85	1.82	0.14	1.39	1.82			
	CWA NO 4	Moyenne	2.18	1.10	0.95		0.82	0.03	0.67	-39.3%		
		Écart type	0.01	0.67	0.62		n/a	0.01	0.62			
		Minimum	2.16	0.24	0.14		0.82	0.03	0.03			
		Maximum	2.19	1.98	1.47		0.82	0.04	1.47			
	ORGE	CW NO 1	Moyenne	2.48	1.36			2.66	2.66	96.4%		
			Écart type	1.94	1.28			0.40	0.40			
			Minimum	0.51	0.05			2.38	2.38			
			Maximum	8.73	6.47			2.95	2.95			
	CW NO 2	Moyenne				0.58				n/a		
		Écart type				0.25						
		Minimum				0.40						
		Maximum				0.76						
	CANOLA	CANADA NO 1	Moyenne	1.95	1.61	4.38	2.43	3.45	3.13	3.36	108.6%	
			Écart type	1.27	1.38	5.20	2.27	2.24	0.93	3.08		
			Minimum	0.22	0.45	1.15	1.12	1.25	1.36	1.12		
			Maximum	5.02	9.36	19.98	8.60	7.54	4.49	19.98		
	CANADA NO 2	Moyenne	5.14	5.40		7.78		1.54	5.70	5.6%		
		Écart type	3.39	2.23		3.67		n/a	4.44			
		Minimum	2.00	2.96		5.18		1.54	1.54			
		Maximum	12.43	9.59		10.38		1.54	10.38			
CHURCHILL												
	BLÉ	CWRS NO 1	Moyenne	2.12	3.06						n/a	
			Écart type	0.93	1.94							
			Minimum	0.95	0.98							
			Maximum	3.38	5.32							
	CWRS NO 2	Moyenne		1.22		4.03			4.03	229.8%		
		Écart type		0.74		1.46			1.46			
		Minimum		0.15		2.38			2.38			
		Maximum		2.60		5.14			5.14			
	CWRS NO 3	Moyenne		0.55		0.17			0.17	-69.2%		
		Écart type		0.14		0.06			0.06			
		Minimum		0.35		0.12			0.12			
		Maximum		0.72		0.24			0.24			
	PR SPRING	Moyenne				0.91			0.91	n/a		
		Écart type				0.41			0.41			
		Minimum				0.62			0.62			
		Maximum				1.20			1.20			

Ratio hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains et grades par port (2) (3) (4)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %	NOTES		
		HEBDOMADAIRE		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4	TOTAL			FIN DE L'ANNÉE	
CHURCHILL	BLÉ DUR	CWA NO 1	Moyenne		1.24							n/a	(1)(5)	
			Écart type		0.07									
			Minimum		1.17									
	Maximum		1.32											
	CWA NO 2	Moyenne		1.04								n/a		
		Écart type		0.45										
Minimum			0.42											
Maximum		1.44												
THUNDER BAY														
BLÉ	CWR NO 1	Moyenne	4.12	4.76	3.52	3.00	3.53	2.73	3.14	-34.1%				
		Écart type	2.96	4.01	2.61	1.38	2.20	2.41	2.20					
		Minimum	1.30	1.45	1.09	1.52	1.37	1.04	1.04					
		Maximum	13.52	20.39	9.21	5.70	6.97	9.12	9.21					
	CWR NO 2	Moyenne	3.78	2.46	2.07	3.31	2.49	1.87	2.33	-5.3%				
		Écart type	2.44	1.83	1.24	2.94	3.45	1.89	2.21					
		Minimum	1.55	0.61	0.64	0.85	0.45	0.54	0.45					
		Maximum	12.25	10.81	5.07	7.75	8.60	7.60	8.60					
	CWR NO 3	Moyenne	5.83	8.43	9.64	5.33	0.16	0.51	4.10	-51.4%				
		Écart type	5.32	6.60	8.82	4.33	0.15	0.39	6.17					
		Minimum	1.73	1.35	2.60	1.31	0.05	0.15	0.05					
		Maximum	20.64	24.99	22.41	9.92	0.27	1.15	22.41					
	CWES NO 1	Moyenne	2.58	0.91	2.15	0.69	0.85	1.35	1.71	87.1%				
		Écart type	1.54	0.41	2.21	n/a	n/a	n/a	1.79					
		Minimum	0.82	0.28	0.75	0.69	0.85	1.35	0.69					
		Maximum	6.12	1.53	6.07	0.69	0.85	1.35	6.07					
	CW FOURRAGE	Moyenne	7.96	8.18	7.21	7.01	4.13	7.69	7.11	-13.0%				
		Écart type	2.99	2.52	3.60	3.37	n/a	9.07	5.51					
		Minimum	3.69	3.77	2.67	4.24	4.13	2.80	2.67					
		Maximum	14.77	14.00	12.32	11.79	4.13	23.86	23.86					
	SW SPRING	Moyenne		4.95						n/a				
		Écart type		5.49										
		Minimum		1.33										
		Maximum		14.44										
PR SPRING	Moyenne	2.82	2.64	4.00	2.50		1.77	2.95	12.0%					
	Écart type	1.49	2.01	2.13	1.66		0.39	1.82						
	Minimum	1.15	1.02	2.12	1.28		1.50	1.28						
	Maximum	6.57	8.26	6.94	4.95		2.05	6.94						
CWR WINTER	Moyenne	1.77	2.11		2.03		2.53	2.20	4.2%					
	Écart type	0.62	1.93		0.68		1.67	0.95						
	Minimum	1.07	0.44		1.66		1.35	1.35						
	Maximum	3.06	6.99		3.05		3.72	3.72						
BLÉ DUR	CWA NO 1	Moyenne	4.96	4.90	8.09	4.65	3.55	1.52	4.21	-14.0%				
		Écart type	4.21	5.09	6.54	5.87	1.47	0.54	4.94					
		Minimum	0.89	0.21	2.07	0.83	1.99	0.82	0.82					
		Maximum	17.61	20.41	22.86	16.51	5.17	2.65	22.86					
	CWA NO 2	Moyenne	1.84	3.01	6.64	6.33	6.51	0.39	4.41	46.7%				
		Écart type	1.61	3.24	2.82	7.96	9.53	0.27	5.51					
		Minimum	0.06	0.21	2.17	0.94	1.27	0.07	0.07					
		Maximum	7.14	15.78	10.63	22.21	20.77	0.79	22.21					
	CWA NO 3	Moyenne	3.94	2.82	10.66	8.51	0.70	6.25	7.70	173.1%				
		Écart type	3.89	2.22	3.14	6.19	0.30	3.71	4.81					
		Minimum	0.89	0.96	7.44	2.41	0.49	1.44	0.49					
		Maximum	17.21	10.85	16.96	17.11	0.91	11.61	17.11					
	CWA NO 4	Moyenne	3.64	6.89	4.51	1.48		0.70	2.89	-58.1%				
		Écart type	1.41	4.78	2.65	0.59		0.36	2.62					
		Minimum	1.68	1.26	1.95	0.81		0.17	0.17					
		Maximum	6.51	17.31	10.10	1.92		0.95	10.10					
	ORGE	CW NO 1	Moyenne	10.43	3.93						n/a			
			Écart type	7.64	2.58									
			Minimum	2.78	0.28									
			Maximum	18.07	5.77									
	CANOLA	CANADA NO 1	Moyenne	2.75	2.02	3.42	2.67	5.77	2.39	3.21	58.8%			
			Écart type	2.17	1.35	3.66	1.37	7.08	2.72	3.01				
			Minimum	0.16	0.46	1.28	0.67	0.77	0.61	0.67				
			Maximum	9.40	5.77	7.64	4.57	10.78	5.53	10.78				

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*

- (1) Seules les données globales pour Vancouver et Prince Rupert sont disponibles au regard du stock par grade.
- (2) Expédition décalée d'une semaine par rapport aux niveaux de stock; c.-à-d. ratio des stocks au silo terminus à la fin de la semaine X (selon les *Statistiques hebdomadaires de grains*) par rapport à l'expédition (selon l'*Entrepôt de données sur l'expédition*) au cours de la semaine X+1.
- (3) Les semaines pour lesquelles le ratio est supérieur à 25 (en raison du tonnage d'expédition extrêmement faible) sont exclues de la moyenne.
- (4) Le mélange de grades pendant le chargement des navires, comme pour produire le grade d'exportation *blé de l'Ouest du Canada*, qui n'est pas un grade stocké, peut fausser les ratios moyens.
- (5) Variation annuelle du rapport moyen pour les campagnes 2000-2001 et 2001-2002.

Moyenne du temps des navires dans le port

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %	NOTES
	1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4	TOTAL		
NOMBRE DE JOURS EN ATTENTE								FIN DE L'ANNÉE	
VANCOUVER	2.4	4.4	3.5	4.0	1.5	2.7	3.0	-31.8%	(1)
PRINCE RUPERT	2.0	1.8	0.7	4.0	3.4	1.8	3.3	83.3%	
CHURCHILL	3.5	3.6	0.8	-	-	-	0.8	-77.8%	
THUNDER BAY	1.0*	1.0*	1.2	0.6	0.5	1.2	1.0	0.0%	
NOMBRE DE JOURS EN CHARGEMENT									
VANCOUVER	3.4	3.7	3.3	4.1	3.5	3.6	3.6	-1.6%	
PRINCE RUPERT	1.8	5.9	1.7	2.6	2.5	1.5	2.3	-61.0%	
CHURCHILL	2.5	2.9	3.5	-	-	-	3.5	20.7%	
THUNDER BAY	1.2	1.4	1.5	1.4	1.3	1.4	1.4	0.0%	
NOMBRE TOTAL DE JOURS DANS LE PORT									
VANCOUVER	5.8	8.1	6.8	8.1	5.0	6.3	6.6	-18.5%	(1)
PRINCE RUPERT	3.8	7.7	2.4	6.6	5.9	3.3	5.6	-27.3%	
CHURCHILL	6.0	6.5	4.3	-	-	-	4.3	-33.8%	
THUNDER BAY	2.2	2.4	2.7	2.0	1.8	2.6	2.4	0.0%	
	4.3	5.9					4.9	-16.9%	

NOTES:

Source: Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup* et le Hudson Bay Port Company

- (1) Les données sur les jours en attente ne sont pas disponibles pour les arrivées de navires à Thunder Bay. Données de la campagne 2001-2002 utilisées ici pour Thunder Bay (marquées par *) pour représenter les périodes 1999-2000 et 2000-2001.

Distribution du temps des navires dans les ports

PORT	JOURS	1999-2000		2000-2001		2001-2002		ÉCART EN %	NOTES	
		TOTAL		TOTAL		TOTAL				
VANCOUVER	NOMBRE DE JOURS EN ATTENTE	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de navires	2000-2001/ 2001-2002		
		0	147	29.1%	96	18.7%	93			22.9%
		1	136	26.9%	106	20.6%	103	25.3%	4.7%	
		2	69	13.6%	63	12.3%	42	10.3%	-3.5%	
		3	31	6.1%	45	8.8%	34	8.4%	-0.4%	
		4	25	4.9%	35	6.8%	33	8.1%	1.3%	
		5	23	4.5%	24	4.7%	23	5.7%	1.9%	
		6-10	59	11.7%	80	15.6%	59	14.5%	-1.1%	
		11-15	13	2.6%	38	7.4%	19	4.7%	-2.7%	
		16-20	3	0.6%	14	2.7%	1	0.2%	-2.5%	
		21-25		0.0%	7	1.4%		0.0%	-1.4%	
	26-30		0.0%	5	1.0%		0.0%	-1.0%		
	31-35		0.0%	1	0.2%		0.0%	-0.2%		
			506	100.0%	514	100.0%	407	100.0%		
	NOMBRE DE JOURS EN CHARGEMENT	1	155	30.6%	131	25.5%	119	29.2%	3.8%	
		2	96	19.0%	107	20.8%	62	15.2%	-5.6%	
		3	80	15.8%	75	14.6%	48	11.8%	-2.7%	
		4	42	8.3%	63	12.3%	57	14.0%	0.5%	
		5	45	8.9%	42	8.2%	45	11.1%	2.9%	
		6-10	76	15.0%	72	14.0%	61	15.0%	1.0%	
		11-15	9	1.8%	15	2.9%	14	3.4%	0.5%	
		16-20	3	0.6%	7	1.4%		0.0%	-1.4%	
		21-25		0.0%	1	0.2%	1	0.2%	0.1%	
		26-30		0.0%	1	0.2%		0.0%	-0.2%	
		31-35		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
			506	100.0%	514	100.0%	407	100.0%		
	NOMBRE TOTAL DE JOURS DANS LE PORT	1-5	310	61.3%	229	44.6%	196	48.2%	-1.7%	
		6-10	125	24.7%	147	28.6%	135	33.2%	4.6%	
		11-15	48	9.5%	79	15.4%	57	14.0%	-1.4%	
		16-20	21	4.2%	31	6.0%	16	3.9%	-2.1%	
		21-25	1	0.2%	12	2.3%	2	0.5%	-1.8%	
		26-30	1	0.2%	11	2.1%	1	0.2%	-1.9%	
		31-35		0.0%	4	0.8%		0.0%	-0.8%	
36-40		0.0%	1	0.2%		0.0%	-0.2%			
		506	100.0%	514	100.0%	407	100.0%			

NOTES:

Source : Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup*

(1) Le nombre de jours en attente est calculé selon la date où le navire est passé devant le gardien de port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

(2) Lorsque le chargement du navire commence le même jour que l'inspection, le nombre de jours en attente est 0.

Distribution du temps des navires dans les ports

PORT	JOURS	1999-2000		2000-2001		2001-2002		ÉCART EN %	NOTES
		TOTAL		TOTAL		TOTAL			
		Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de navires	00/01-01/02	
PRINCE RUPERT									
NOMBRE DE JOURS EN ATTENTE									
	0	50	55.6%	43	68.3%	9	24.3%	-42.0%	(1) (2)
	1	16	17.8%	4	6.3%	5	13.5%	-1.0%	
	2	6	6.7%	2	3.2%	5	13.5%	7.3%	
	3	1	1.1%	2	3.2%	7	18.9%	15.7%	
	4	4	4.4%	1	1.6%	1	0.0%	-1.6%	
	5	2	2.2%	2	3.2%	2	5.4%	2.2%	
	6-10	8	8.9%	7	11.1%	6	16.2%	5.1%	
	11-15	0	0.0%	0	0.0%	2	5.4%	5.4%	
	16-20	3	3.3%	2	3.2%		0.0%	-3.2%	
	21-25		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	26-30		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	31-35		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
		90	100.0%	63	100.0%	37	97.3%		
NOMBRE DE JOURS EN CHARGEMENT									
	1	55	61.1%	17	27.0%	21	56.8%	29.8%	
	2	18	20.0%	7	11.1%	3	8.1%	-3.0%	
	3	7	7.8%	6	9.5%	6	16.2%	6.7%	
	4	4	4.4%	5	7.9%	2	5.4%	-2.5%	
	5	2	2.2%	3	4.8%		0.0%	-4.8%	
	6-10	4	4.4%	10	15.9%	5	13.5%	-5.4%	
	11-15		0.0%	12	19.0%		0.0%	-19.0%	
	16-20		0.0%	1	1.6%		0.0%	-1.6%	
	21-25		0.0%	2	3.2%		0.0%	-3.2%	
	26-30		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	31-35		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
		90	100.0%	63	100.0%	37	100.0%		
NOMBRE TOTAL DE JOURS DANS LE PORT									
	1-5	72	80.0%	27	42.9%	23	62.2%	19.3%	
	6-10	9	10.0%	18	28.6%	8	21.6%	-6.9%	
	11-15	6	6.7%	13	20.6%	4	10.8%	-9.8%	
	16-20	2	2.2%	1	1.6%	2	5.4%	3.8%	
	21-25	1	1.1%	2	3.2%		0.0%	-3.2%	
	26-30			1	1.6%		0.0%	-1.6%	
	31-35			1	1.6%		0.0%	-1.6%	
		90	100.0%	63	100.0%	37	100.0%		

NOTES:

Source : Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup*

- (1) Le nombre de jours en attente est calculé selon la date où le navire est passé devant le gardien de port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments.
- (2) Lorsque le chargement du navire commence le même jour que l'inspection, le nombre de jours en attente est 0.

Distribution du temps des navires dans les ports

PORT	JOURS	1999		2000		2001		ÉCART EN %	NOTES
		TOTAL		TOTAL		TOTAL			
		Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	nombre total de navires	00/01-01/02	
CHURCHILL									(1)
	NOMBRE DE JOURS EN ATTENTE								(2)
	0	9	64.3%	8	29.6%	5	33.3%	3.7%	(3)
	1	3	21.4%	10	37.0%	9	60.0%	23.0%	
	2	0	0.0%	5	18.5%		0.0%	-18.5%	
	3	1	7.1%	1	3.7%	1	6.7%	3.0%	
	4	1	7.1%	0	0.0%		0.0%	0.0%	
	5		0.0%	1	3.7%		0.0%	-3.7%	
	6-10		0.0%	2	7.4%		0.0%	-7.4%	
	11-15		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	16-20		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	21-25		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
		14	100.0%	27	100.0%	15	100%		
	NOMBRE DE JOURS EN CHARGEMENT								
	1	3	21.4%	8	29.6%	1	6.7%	-22.9%	
	2	7	50.0%	7	25.9%	4	26.7%	0.8%	
	3	1	7.1%	5	18.5%	6	40.0%	21.5%	
	4	2	14.3%	1	3.7%	1	6.7%	3.0%	
	5	0	0.0%	3	11.1%		0.0%	-11.1%	
	6-10	1	7.1%	3	11.1%	3	20.0%	8.9%	
	11-15		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	16-20		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	21-25		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
		14	100.0%	27	100.0%	15	100%		
	NOMBRE TOTAL DE JOURS DANS LE PORT								
	1-5	11	78.6%	20	74.1%	12	80.0%	5.9%	
	6-10	3	21.4%	6	22.2%	3	20.0%	-2.2%	
	11-15		0.0%	1	3.7%		0.0%	-3.7%	
	16-20		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
	21-25		0.0%		0.0%		0.0%	0.0%	
		14	100.0%	27	100.0%	15	100.0%		

NOTES:

Source: Hudson Bay Port Company

- (1) Le nombre de navires à Churchill est basé sur la saison de navigation.
(2) Les jours en attente sont calculés à partir de la date d'arrivée du navire au poste d'amarrage.
Lorsque le chargement du navire commence le même jour que l'inspection, le nombre de jours en attente
(3) est 0.

Distribution du temps des navires dans les ports

PORT	JOURS	1999-2000		2000-2001		2001-2002		ÉCART EN %	NOTES
		TOTAL		TOTAL		TOTAL			
		Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	nombre total de navires		
THUNDER BAY								00/01-01/02	(1)
	NOMBRE DE JOURS EN ATTENTE								
	0					158	51.8%		n/a
	1					84	27.5%		n/a
	2					23	7.5%		n/a
	3					17	5.6%		n/a
	4					11	3.6%		n/a
	5					6	2.0%		n/a
	6-10					6	2.0%		n/a
						305	100.0%		
	NOMBRE DE JOURS EN CHARGEMENT								
	1	291	81.7%	265	74.4%	220	72.1%		-2.3%
	2	51	14.3%	65	18.3%	61	20.0%		1.7%
	3	7	2.0%	14	3.9%	18	5.9%		2.0%
	4	5	1.4%	5	1.4%	2	0.7%		-0.7%
	5	1	0.3%	4	1.1%	2	0.7%		-0.5%
	6-10	1	0.3%	3	0.8%	2	0.7%		-0.2%
	11-15		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
	16-20		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
	21-25		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
		356	100.0%	356	100.0%	305	100.0%		
	NOMBRE TOTAL DE JOURS DANS LE PORT								
	1-5					281	92.1%		n/a
	6-10					24	7.9%		n/a
	11-15						0.0%		n/a
	16-20						0.0%		n/a
	21-25						0.0%		n/a
						305	100.0%		

NOTES:

Source : Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup*

(1) Aucune donnée disponible sur les jours en attente pour les arrivées de navires à Thunder Bay.

Distribution du nombre d'accostages par navire et par port

PORT	NOMBRE D'ACCOSTAGES	1999-2000		2000-2001		2001-2002		ÉCART EN %	NOTES
		TOTAL		TOTAL		TOTAL			
		Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	Nombre de navires	% du nombre total de	2000-2001/ 2001-2002	
VANCOUVER	1	185	36.6%	175	34.0%	174	42.8%	8.7%	
	2	175	34.6%	186	36.2%	148	36.4%	0.2%	
	3	124	24.5%	118	23.0%	73	17.9%	-5.0%	
	4	18	3.6%	25	4.9%	11	2.7%	-2.2%	
	5	4	0.8%	6	1.2%	1	0.2%	-0.9%	
	6		0.0%	3	0.6%		0.0%	-0.6%	(2)
	7		0.0%	1	0.2%		0.0%	-0.2%	(2)
		506	100.0%	514	100.0%	407	100.0%		
THUNDER BAY	1			74	20.8%	72	23.6%	2.8%	
	2			131	36.8%	99	32.5%	-4.3%	
	3			110	30.9%	98	32.1%	1.2%	
	4			35	9.8%	32	10.5%	0.7%	
	5			4	1.1%	4	1.3%	0.2%	
	6			2	0.6%		0.0%	-0.6%	
	7				0.0%		0.0%	0.0%	
				356	100.0%	305	100.0%		(1)

NOTES:

Source : Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup*

- (1) Le nombre d'accostages par navire n'est pas disponible pour l'année de base à Thunder Bay.
(2) Les réaccostages à un silo terminus pendant le chargement d'une seule cargaison compte comme un accostage additionnel.

Coûts annuels de surestaries et gains de répartition par port pour les grains Commission et hors Commission (1) (2) (3)

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE			ÉCART EN %		NOTES
	1999-2000 DOLLARS CAN.	2000-2001 DOLLARS CAN.	2001-2002 DOLLARS CAN.	1999-2000/ 2000-2001	2000-2001/ 2001-2002	
LITTORAL PACIFIQUE						
Frais annuels de surestaries	(\$6,740,500)	(\$15,487,000)	(\$2,774,200)	129.8%	-82.1%	(4)
Gains annuels de répartition	\$11,100,700	\$9,089,900	\$4,197,800	-18.1%	-53.8%	
	\$4,360,200	(\$6,397,100)	\$1,423,600	-246.7%	-122.3%	
CHURCHILL, THUNDER BAY ET VOIE MARITIME						
Frais annuels de surestaries	(\$847,900)	(\$606,900)	(\$151,700)	-28.4%	-75.0%	(4)
Gains annuels de répartition	\$3,443,900	\$4,252,700	\$2,763,700	23.5%	-35.0%	
	\$2,596,000	\$3,645,800	\$2,612,000	40.4%	-28.4%	
ENSEMBLE DES PORTS						
Frais annuels de surestaries	(\$7,588,400)	(\$16,093,900)	(\$2,925,900)	112.1%	-81.8%	(4)
Gains annuels de répartition	\$14,544,600	\$13,342,600	\$6,961,500	-8.3%	-47.8%	
	\$6,956,200	(\$2,751,300)	\$4,035,600	-139.6%	-246.7%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains et membres de la Western Grain Elevator Association

- (1) Les données sur les frais de surestaries et les gains de répartition n'ont pas fait l'objet de vérification et correspondent à des montants globaux.
- (2) Les données sur les frais de surestaries et les gains de répartition s'appliquent aux envois pendant chaque campagne agricole (les exigences en matière d'information financière peuvent entraîner des écarts par rapport à
- (3) Les données fournies en dollars américains ont été converties en dollars canadiens selon le taux interbancaire (moyenne annuelle du cours vendeur quotidien).
- (4) Les frais de surestaries sont indiqués comme valeurs négatives.

Frais moyen de manutention par port selon le suivi mensuel des taux affichés pour chaque silo terminus pour les principaux grains

Droits d'ensilage – réception, ensilage et chargement (1) (2) (3)

PORT	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE						NOTES	
		1999-2000	2000-2001	2001-2002					
		1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	14 septembre \$/tonne	27 novembre \$/tonne	15 avril \$/tonne		
VANCOUVER								(5)	
	Blé (blé dur exclus)	7.00	7.05	7.26	7.36	7.36	7.36		(4)
	Indice	100.0	100.7	103.7	105.1	105.1	105.1		
	Blé dur	7.00	7.21	7.43	7.53	7.53	7.53		(4)
	Indice	100.0	103.0	106.1	107.6	107.6	107.6		
	Orge	8.66	8.76	8.95	9.05	9.05	9.05		
	Indice	100.0	101.2	103.3	104.5	104.5	104.5		
	Canola	10.76	10.90	11.12	11.26	11.26	11.26		
	Indice	100.0	101.3	103.3	104.6	104.6	104.6		
	Avoine	10.98	11.11	11.39	11.51	11.51	11.51		
	Indice	100.0	101.2	103.7	104.8	104.8	104.8		
	Pois	9.91	10.49	10.63	10.83	10.83	10.83		
	Indice	100.0	105.9	107.3	109.3	109.3	109.3		
	Seigle	8.24	10.19	9.91	10.02	10.02	10.02		
	Indice	100.0	123.7	120.3	121.6	121.6	121.6		
	Lin	11.28	11.78	11.87	11.87	11.87	11.87		
	Indice	100.0	104.4	105.2	105.2	105.2	105.2		
PRINCE RUPERT									
	Blé (y compris blé dur)	6.78	7.00	7.28	7.28	7.28	7.28		
	Indice	100.0	103.2	107.4	107.4	107.4	107.4		
	Orge	8.46	8.70	9.05	9.05	9.05	9.05		
	Indice	100.0	102.8	107.0	107.0	107.0	107.0		
	Canola	10.85	10.85	11.02	11.02	11.02	11.02		
	Indice	100.0	100.0	101.6	101.6	101.6	101.6		
	Avoine	11.10	11.10	11.23	11.23	11.23	11.23		
	Indice	100.0	100.0	101.2	101.2	101.2	101.2		
	Seigle	10.15	10.15	10.35	10.35	10.35	10.35		
	Indice	100.0	100.0	102.0	102.0	102.0	102.0		
	Lin	10.38	12.00	12.24	12.24	12.24	12.24		
	Indice	100.0	115.6	117.9	117.9	117.9	117.9		
CHURCHILL									
	Blé (y compris blé dur)	6.47	6.47	6.80	6.80	6.80	6.80		
	Indice	100.0	100.0	105.1	105.1	105.1	105.1		
	Orge	8.03	8.03	7.50	7.50	7.50	7.50		
	Indice	100.0	100.0	93.4	93.4	93.4	93.4		
	Canola	10.09	10.09	10.09	10.09	10.09	10.09		
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0		
	Avoine	10.35	10.35	10.50	10.50	10.50	10.35		
	Indice	100.0	100.0	101.4	101.4	101.4	100.0		
	Pois	8.41	8.41	9.00	9.00	9.00	9.00		
	Indice	100.0	100.0	107.0	107.0	107.0	107.0		
	Seigle	6.63	6.63	6.63	6.63	6.63	7.25		
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	109.4		
	Lin	9.93	9.93	10.80	10.80	10.80	11.00		
	Indice	100.0	100.0	108.8	108.8	108.8	110.8		
THUNDER BAY									(6)
	Blé (y compris blé dur)	6.72	6.78	7.00	7.14	7.14	7.14		
	Indice	100.0	100.9	104.2	106.3	106.3	106.3		
	Orge	8.36	8.45	8.67	8.85	8.85	8.85		
	Indice	100.0	101.1	103.7	105.9	105.9	105.9		
	Canola	10.80	10.83	10.99	11.09	11.09	11.09		
	Indice	100.0	100.3	101.8	102.7	102.7	102.7		
	Avoine	10.99	11.11	11.24	11.32	11.32	11.32		
	Indice	100.0	101.1	102.3	103.0	103.0	103.0		
	Pois	9.25	9.22	9.61	9.84	9.84	9.84		
	Indice	100.0	99.7	103.9	106.4	106.4	106.4		
	Seigle	7.02	7.09	7.64	8.05	8.05	8.05		
	Indice	100.0	101.0	108.8	114.7	114.7	114.7		
	Lin	10.72	10.77	10.92	11.04	11.04	11.04		
	Indice	100.0	100.5	101.9	103.0	103.0	103.0		

NOTES:Source : Commission canadienne des grains, *Sommaire des tarifs des silos terminaux agréés*

- (1) Les droits sont calculés en fonction du poids total expédiés
- (2) Les tarifs affichés correspondent aux droits maximum que peuvent exiger les entreprises.
- (3) Les jours en attente sont calculés à partir de la date d'arrivée du navire au poste d'amarrage
- (4) Deux terminaux pour Vancouver ont affichés des frais séparés pour le blé dur pour 2000-2001 en avant.
- (5) Les tarifs moyen pour Vancouver sont basés sur 5 silos terminaux pour 1999-2000 et 2000-2001 et 6 silos terminaux pour 2001-2002.
- (6) Les frais moyen pour Thunder Bay sont basés sur 6 silos terminaux pour 1999-2000, 7 silos terminaux pour 2000-2001 et le 1^{er} août 2001 (2001-2002) et 8 silos terminaux pour la balance de 2001-2002.

Frais moyen de manutention par port selon le suivi mensuel des taux affichés pour chaque silo terminus pour les principaux grains

Droits d'ensilage – réception, ensilage et chargement (1) (2) (3)

PORT	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE						NOTES
		1999-2000		2000-2001		2001-2002		
		1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	1er août \$/tonne	Sept. 14 \$/tonne	Nov. 27 \$/tonne	Avr. 15 \$/tonne	
VANCOUVER								(4)(6)
	Blé (y compris blé dur)	0.055	0.057	0.058	0.058	0.058	0.058	
	Indice	100.0	103.6	105.5	105.5	105.5	105.5	
	Orge	0.069	0.071	0.072	0.072	0.072	0.072	
	Indice	100.0	102.9	104.3	104.3	104.3	104.3	
	Canola	0.066	0.068	0.069	0.069	0.069	0.069	
	Indice	100.0	103.0	104.5	104.5	104.5	104.5	
	Avoine	0.090	0.091	0.093	0.093	0.093	0.093	
	Indice	100.0	101.1	103.3	103.3	103.3	103.3	
	Pois	0.055	0.056	0.087	0.087	0.087	0.087	
	Indice	100.0	101.8	158.2	158.2	158.2	158.2	
	Seigle	0.057	0.058	0.060	0.060	0.060	0.060	
	Indice	100.0	101.8	105.3	105.3	105.3	105.3	
	Lin	0.064	0.065	0.068	0.068	0.068	0.068	
	Indice	100.0	101.6	106.3	106.3	106.3	106.3	
PRINCE RUPERT								(6)
	Blé (y compris blé dur)	0.060	0.060	0.061	0.061	0.061	0.061	(7)
	Indice	100.0	100.0	101.7	101.7	101.7	101.7	
	Orge	0.070	0.070	n/a	n/a	n/a	n/a	(8)
	Indice	100.0	100.0	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Canola	0.100	0.100	n/a	n/a	n/a	n/a	(8)
	Indice	100.0	100.0	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Avoine	0.084	0.090	n/a	n/a	n/a	n/a	(8)
	Indice	100.0	107.1	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Seigle	0.055	0.060	n/a	n/a	n/a	n/a	(8)
	Indice	100.0	109.1	n/a	n/a	n/a	n/a	
	Lin	0.061	0.070	n/a	n/a	n/a	n/a	(8)
	Indice	100.0	114.8	n/a	n/a	n/a	n/a	
CHURCHILL								
	Blé (y compris blé dur)	0.053	0.053	0.053	0.053	0.053	0.060	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	113.2	
	Orge	0.065	0.065	0.065	0.065	0.065	0.075	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	115.4	
	Canola	0.062	0.062	0.062	0.062	0.062	0.070	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	112.9	
	Avoine	0.085	0.085	0.085	0.085	0.085	0.105	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	123.5	
	Pois	0.052	0.052	0.052	0.052	0.052	0.075	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	144.2	
	Seigle	0.055	0.055	0.055	0.055	0.055	0.070	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	127.3	
	Lin	0.061	0.061	0.061	0.061	0.061	0.068	
	Indice	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	111.5	
THUNDER BAY								(5)(6)
	Blé (y compris blé dur)	0.053	0.055	0.055	0.055	0.054	0.055	
	Indice	100.0	103.8	103.8	103.8	101.9	103.8	
	Orge	0.066	0.067	0.068	0.068	0.067	0.068	
	Indice	100.0	101.5	103.0	103.0	101.5	103.0	
	Canola	0.064	0.065	0.065	0.065	0.065	0.065	
	Indice	100.0	101.6	101.6	101.6	101.6	101.6	
	Avoine	0.088	0.089	0.090	0.090	0.089	0.090	
	Indice	100.0	101.1	102.3	102.3	101.1	102.3	
	Pois	0.053	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	
	Indice	100.0	101.9	101.9	101.9	101.9	101.9	
	Seigle	0.057	0.058	0.058	0.058	0.058	0.058	
	Indice	100.0	101.8	101.8	101.8	101.8	101.8	
	Lin	0.063	0.064	0.064	0.064	0.064	0.064	
	Indice	100.0	101.6	101.6	101.6	101.6	101.6	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Sommaire des tarifs des silos terminaux agréés*

- (1) Pour chaque journée partielle ou entière.
- (2) Les droits sont calculés en fonction du poids total expédiés
- (3) Les tarifs affichés correspondent aux droits maximum que peuvent exiger les entreprises.
- (4) Les tarifs moyen pour Vancouver sont basés sur 5 silos terminaux pour 1999-2000 et 2000-2001 et 3 silos terminaux pour 2001-2002.
- (5) Les tarifs moyen pour Thunder Bay sont basés sur 6 silos terminaux pour 1999-2000, 7 silos terminaux pour 2000-2001, 5 silos terminaux pour le 1^{er} août au 7 novembre 2001 et 6 silos terminaux pour le 4 septembre 2001.
- (6) En 2001-2002, une hausse des frais d'entreposage a été affichée par deux silos terminus de Thunder Bay et trois autres de la côte Ouest (y compris PRG). Les tarifs de ces silos terminus ont été exclus des moyennes pour Thunder Bay et Vancouver présentées.
- (7) Les frais d'entreposage en hausse se fondent sur 11,4 jours en entreposage, la durée moyenne pour le blé pendant la campagne 2000-2001.
- (8) Produits non manutentionnés jusqu'à maintenant dans la campagne 2001-2002.

Ratio hebdomadaire des stocks par rapports aux besoins des navires en grains principaux à Vancouver et Thunder Bay (1)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE					ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE	CAMPAGNE AGRICOLE	CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002							
VANCOUVER			1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4	TOTAL	FIN DE L'ANNÉE	
	BLÉ	Moyenne	3.10	2.50	1.76	2.13	3.05	2.43	2.32	-7.0%	(2)(4)
		Écart type	2.23	1.62	1.02	1.15	1.60	1.01	1.26		
		Minimum	0.69	0.77	0.69	0.49	1.09	0.81	0.49		
		Maximum	10.90	8.09	4.35	4.02	6.17	4.12	6.17		
	BLÉ DUR	Moyenne	4.08	3.80	2.27	3.61	3.72	3.35	3.21	-15.5%	(4)
		Écart type	5.12	4.46	1.41	3.73	4.21	4.43	3.45		
		Minimum	0.60	0.68	0.51	1.01	0.66	0.38	0.38		
		Maximum	24.81	20.16	4.92	10.85	10.40	13.06	13.06		
	ORGE	Moyenne	3.28	3.48	5.22	3.40	3.51	1.93	3.52	1.1%	(4)
		Écart type	3.90	4.39	5.76	3.25	2.32	0.91	3.32		
		Minimum	0.64	0.65	1.08	0.39	1.18	1.08	0.39		
		Maximum	19.37	16.51	13.57	7.16	7.03	2.77	13.57		
	CANOLA	Moyenne	2.47	1.94	3.73	3.27	2.90	3.25	3.30	70.2%	(4)
		Écart type	1.91	1.29	2.26	2.24	1.64	1.21	1.84		
		Minimum	0.60	0.62	1.27	1.06	1.24	1.96	1.06		
		Maximum	7.62	5.80	8.14	8.12	6.78	5.56	8.14		
	AVOINE	Moyenne			1.03	3.16	2.07	1.50	1.93	n/a	(3)
		Écart type			0.45	0.17	1.11	n/a	1.05		
		Minimum			0.41	3.00	1.28	1.50	0.41		
		Maximum			1.37	3.33	2.86	1.50	3.33		
	LIN	Moyenne	5.84	4.25	6.55	5.69	3.30	6.46	5.66	33.0%	(2)(4)
		Écart type	3.54	2.72	4.98	1.69	1.69	2.69	3.13		
		Minimum	1.88	0.96	1.71	4.00	0.83	3.66	0.83		
		Maximum	16.73	10.30	14.10	7.81	4.68	11.60	14.10		
THUNDER BAY											
	BLÉ	Moyenne	5.60	5.29	5.60	5.10	3.47	2.71	4.26	-19.4%	(2)(4)
		Écart type	4.01	2.54	3.30	3.15	1.61	1.14	2.76		
		Minimum	2.18	1.65	1.43	2.00	1.06	1.76	1.06		
		Maximum	19.57	10.73	12.66	10.94	5.50	5.49	12.66		
	BLÉ DUR	Moyenne	4.58	4.74	11.15	7.83	2.96	1.52	5.89	24.3%	(2)(4)
		Écart type	3.12	3.18	6.54	6.14	1.20	1.00	6.08		
		Minimum	1.61	1.68	4.13	1.73	2.07	0.70	0.70		
		Maximum	16.79	14.03	23.46	16.79	5.01	3.66	23.46		
	ORGE	Moyenne	2.54	4.60		3.81	9.69	7.19	6.94	50.9%	(4)
		Écart type	0.83	4.33		0.33	2.56	3.32	3.25		
		Minimum	1.20	1.23		3.57	7.89	5.26	3.57		
		Maximum	4.31	13.91		4.04	11.50	11.02	11.50		
	CANOLA	Moyenne	2.76	1.89	3.11	2.70	2.37	1.10	2.58	36.2%	(4)
		Écart type	2.35	1.43	2.68	2.44	2.32	0.11	2.23		
		Minimum	0.04	0.51	0.89	0.90	0.73	1.02	0.73		
		Maximum	11.29	6.14	7.60	7.52	4.01	1.18	7.60		
	AVOINE	Moyenne	2.64	2.45	1.90	1.43	2.18		1.79	-26.6%	(4)
		Écart type	1.99	3.40	1.13	0.36	n/a		0.93		
		Minimum	0.48	0.72	0.78	1.03	2.18		0.78		
		Maximum	6.48	14.44	3.54	1.71	2.18		3.54		
	LIN	Moyenne	3.47	3.62	2.27	3.19	2.45	2.32	2.53	-30.1%	(4)
		Écart type	2.65	2.16	0.75	1.53	0.93	1.02	1.07		
		Minimum	0.79	0.90	1.42	0.90	1.44	1.03	0.90		
		Maximum	10.80	8.70	3.21	5.06	3.28	3.95	5.06		

NOTES:

Source : Commission canadien des grains, Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains, Canadian Ports Clearance Association, Daily Vessel Lineup

- (1) Besoins des navires décalés d'une semaine par rapport aux niveaux de stocks; c.-à-d. ratio des stocks au silo terminus à la fin de la semaine X (tiré des Statistiques hebdomadaires des grains) par rapport à l'expédition (échéance selon le Daily Vessel Lineup comparée au tonnage réel chargée selon l'Entrepôt de données sur l'expédition) au cours de la semaine X+1.
- (2) Les semaines pour lesquelles le ratio est supérieur à 25 (en raison du tonnage d'expédition extrêmement faible) sont exclues de la moyer
- (3) La forte proportion d'envois directs fausse les ratios hebdomadaires
- (4) Variation annuelle du rapport moyen pour les campagnes 2000-2001 et 2001-200

Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux et en grade par port (2) (3) (4)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4			TOTAL
LITTORAL PACIFIQUE												
	BLÉ	CWRS NO 1	Moyenne	5.28	4.09	1.49	5.07	3.35	5.89	4.00		(1)
			Écart type	3.83	4.23	1.10	3.51	2.04	6.17	4.02	-2.1%	(5)
			Minimum	1.13	0.09	0.42	0.36	1.43	1.62	0.36		
			Maximum	24.03	23.69	3.38	10.87	7.20	24.39	24.39		
		CWRS NO 2	Moyenne	0.51	0.52	0.52	0.26	3.44	0.47	1.21	131.9%	(5)
			Écart type	0.62	0.62	0.67	0.16	5.96	0.54	3.22		
			Minimum	0.01	0.01	0.08	0.03	0.28	0.09	0.03		
			Maximum	2.70	3.22	2.53	0.50	18.91	1.65	18.91		
		CWRS NO 3	Moyenne	4.20	3.53	5.30	3.37	0.81	1.49	3.70	4.6%	(5)
			Écart type	3.78	2.91	3.52	1.71	0.81	n/a	2.94		
			Minimum	0.30	0.58	1.95	1.35	0.24	1.49	0.24		
			Maximum	10.64	11.44	11.69	5.87	1.38	1.49	11.69		
		CWES NO 1	Moyenne	1.68	0.96	3.59	2.70	0.75	0.62	2.27	137.4%	(5)
			Écart type	1.89	0.49	2.69	0.89	n/a	0.34	2.03		
			Minimum	0.39	0.29	1.87	2.08	0.75	0.38	0.38		
			Maximum	4.49	1.79	6.69	3.33	0.75	0.87	6.69		
		CW FOURRAGE	Moyenne	4.18	5.34	2.06		2.35		2.13	-60.1%	(5)
			Écart type	2.46	6.28	1.53		n/a		1.26		
			Minimum	1.10	0.16	0.84		2.35		0.84		
			Maximum	9.00	17.82	3.78		2.35		3.78		
		SW SPRING	Moyenne	2.79							n/a	
			Écart type	2.27								
			Minimum	1.09								
			Maximum	6.55								
		PR SPRING	Moyenne	5.29	6.73	7.43	2.74	1.63	1.59	2.62	-61.1%	(5)
			Écart type	4.80	4.22	2.19	2.53	0.76	0.70	2.38		
			Minimum	1.23	0.64	5.88	0.82	0.68	0.68	0.68		
			Maximum	19.68	14.45	8.98	6.44	2.50	2.39	8.98		
		CWR WINTER	Moyenne		1.33						n/a	
			Écart type		0.56							
			Minimum		0.97							
			Maximum		1.98							
	BLÉ DUR	CWA NO 1	Moyenne	4.10			1.94	1.44	1.90	1.73	n/a	
			Écart type	4.72			0.89	1.22	2.29	1.38		
			Minimum	0.63			1.02	0.28	0.27	0.27		
			Maximum	16.48			2.80	3.13	4.52	4.52		
		CWA NO 2	Moyenne		3.05	1.22	2.03	0.76	1.08	1.26	-58.7%	(5)
			Écart type		5.80	0.88	0.61	0.96	0.76	0.84		
			Minimum		0.20	0.44	1.50	0.06	0.20	0.06		
			Maximum		19.30	2.17	2.70	1.85	1.75	2.70		
		CWA NO 3	Moyenne	2.66	1.50	1.36	1.22	0.31	0.76	1.06	-29.2%	(5)
			Écart type	1.60	1.17	1.49	n/a	n/a	0.56	1.08		
			Minimum	0.30	0.34	0.17	1.22	0.31	0.36	0.17		
			Maximum	4.71	4.18	3.52	1.22	0.31	1.16	3.52		
		CWA NO 4	Moyenne	1.79	2.11	0.97		0.82	0.05	0.64	-69.8%	(5)
			Écart type	0.32	3.49	1.29		n/a	0.01	0.94		
			Minimum	1.57	0.16	0.11		0.82	0.04	0.04		
			Maximum	2.02	9.92	2.45		0.82	0.06	2.45		
	ORGE	CW NO 1	Moyenne	2.05	1.81			2.38	1.56	1.97	9.0%	
			Écart type	2.23	2.05			n/a	n/a	0.58		
			Minimum	0.12	0.03			2.38	1.56	1.56		
			Maximum	8.73	7.03			2.38	1.56	2.38		
		CW NO 2	Moyenne				0.58			0.58	n/a	
			Écart type				0.25			0.25		
			Minimum				0.40			0.40		
			Maximum				0.76			0.76		
	CANOLA	CANADA NO 1	Moyenne	2.04	1.65	2.94	2.47	2.50	2.94	2.73	65.4%	(5)
			Écart type	1.69	1.12	1.78	1.71	1.47	1.02	1.48		
			Minimum	0.31	0.35	0.91	0.85	1.05	1.80	0.85		
			Maximum	6.47	5.87	6.51	6.25	6.14	4.76	6.51		
		CANADA NO 2	Moyenne	5.30	5.43		6.63		1.05	4.77	-12.1%	(5)
			Écart type	4.61	3.10		3.71		n/a	4.15		
			Minimum	2.00	2.06		4.01		1.05	1.05		
			Maximum	14.14	9.58		9.26		1.05	9.26		

Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux et en grade par port (2) (3) (4)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002				ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4			TOTAL
THUNDER BAY												
	BLÉ	CWRS NO 1	Moyenne	5.47	4.80	3.04	3.42	3.62	2.33	2.96	-38.4%	(5)
			Écart type	5.45	4.46	2.38	2.35	2.32	1.50	2.08		
			Minimum	1.32	0.98	1.09	1.46	0.88	1.27	0.88		
			Maximum	24.66	20.39	9.21	8.57	6.97	6.58	9.21		
		CWRS NO 2	Moyenne	4.53	2.40	2.06	3.82	2.40	1.40	2.28	-5.1%	(5)
			Écart type	3.05	1.48	1.47	3.41	3.48	0.52	2.29		
			Minimum	0.88	0.85	0.43	0.71	0.39	0.74	0.39		
			Maximum	12.87	6.94	5.07	8.42	8.60	2.26	8.60		
		CWRS NO 3	Moyenne	5.44	7.94	8.06	2.86	0.27	0.48	3.39	-57.4%	(5)
			Écart type	4.59	6.44	4.87	2.66	n/a	0.43	4.46		
			Minimum	1.48	0.94	1.91	0.98	0.27	0.07	0.07		
			Maximum	20.60	24.99	13.83	4.75	0.27	0.95	13.83		
		CWES NO 1	Moyenne	2.33	1.15	1.09	0.69	0.85	1.35	1.04	-9.9%	(5)
			Écart type	1.67	0.60	0.23	n/a	n/a	n/a	0.26		
			Minimum	0.62	0.28	0.75	0.69	0.85	1.35	0.69		
			Maximum	6.12	1.88	1.22	0.69	0.85	1.35	1.35		
		CW FOURRAGE	Moyenne	7.48	7.59	7.21	6.89	4.13	3.70	5.89	-22.3%	(5)
			Écart type	3.27	2.15	3.60	3.51	n/a	0.81	3.11		
			Minimum	3.37	3.77	2.67	3.74	4.13	3.00	2.67		
			Maximum	13.80	10.51	12.32	11.79	4.13	4.67	12.32		
		PR SPRING	Moyenne	2.93	2.54	3.17	2.50		1.77	2.62	3.2%	(5)
			Écart type	1.67	2.28	2.48	1.66		0.39	1.81		
			Minimum	0.88	0.78	1.01	1.28		1.50	1.01		
			Maximum	6.57	8.26	6.72	4.95		2.05	6.72		
		CWR WINTER	Moyenne	1.71	2.44	0.49	2.03		2.53	1.95	-20.1%	(5)
			Écart type	0.67	1.99	n/a	0.68		1.67	1.08		
			Minimum	0.90	1.17	0.49	1.66		1.35	0.49		
			Maximum	2.93	6.99	0.49	3.05		3.72	3.72		
	BLÉ DUR	CWA NO 1	Moyenne	5.54	3.89	3.57	2.78	2.78	1.86	2.56	-34.3%	(5)
			Écart type	4.62	3.59	1.96	2.47	1.34	1.17	1.72		
			Minimum	0.89	0.21	1.79	0.83	1.40	0.82	0.82		
			Maximum	21.35	14.90	6.74	6.74	4.36	3.97	6.74		
		2 CWA	Moyenne	2.61	2.47	5.71	6.21	4.36	0.49	3.63	46.8%	(5)
			Écart type	3.63	1.71	2.92	8.99	3.53	0.45	4.68		
			Minimum	0.07	0.21	2.13	1.00	1.04	0.06	0.06		
			Maximum	19.64	7.23	10.63	22.21	9.19	1.45	22.21		
		3 CWA	Moyenne	2.94	2.96	10.54	12.36	0.70	6.51	8.83	198.0%	(5)
			Écart type	2.54	2.53	2.65	9.25	0.30	5.99	6.60		
			Minimum	0.89	0.90	7.44	2.09	0.49	1.24	0.49		
			Maximum	13.34	10.85	15.10	24.65	0.91	18.94	24.65		
		4 CWA	Moyenne	4.26	7.45	4.14	1.40		1.65	3.11	-58.2%	(5)
			Écart type	2.26	4.74	2.16	0.44		1.68	2.24		
			Minimum	1.68	1.92	1.95	1.09		0.70	0.70		
			Maximum	9.94	16.95	9.40	1.71		4.17	9.40		
	CANOLA	1 CANADA	Moyenne	2.64	1.82	3.02	2.46	5.67	0.91	2.90	59.3%	(5)
			Écart type	2.34	1.38	2.63	2.16	7.23	0.11	3.07		
			Minimum	0.04	0.46	0.85	0.73	0.56	0.83	0.56		
			Maximum	11.26	5.89	7.45	6.23	10.78	0.99	10.78		

NOTES:

Source : Commission canadien des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*
Canadian Ports Clearance Association, *Daily Vessel Lineup*

- (1) Seulement les données globales pour Vancouver et Prince Rupert sont disponibles au regard du stock par grade.
- (2) Besoins des navires décalés d'une semaine par rapport aux niveaux de stocks; c.-à-d. ratio des stocks au silo terminus à la fin de la semaine X (tiré des *Statistiques hebdomadaires des grains*) par rapport à l'expédition (échéance selon le *Daily Vessel Lineup* comparée au tonnage réel chargée selon l'*Entrepôt de données sur l'expédition*) au cours de la semaine X+1.
- (3) Les semaines pour lesquelles le ratio est supérieur à 25 (en raison du tonnage d'expédition extrêmement faible) sont exclues de la moyenne.
- (4) Le mélange de grades pendant le chargement des navires, comme pour produire le grade d'exportation *blé de l'Ouest du Canada*, qui n'est pas un grade stocké, peut fausser les ratios moyens.
- (5) Variation annuelle du rapport moyen pour les campagnes 2000-2001 et 2001-2002.

Ratio hebdomadaire moyen des stocks pour les grains Commission et hors Commission à Vancouver et Thunder Bay (3) (4)

PORT	PRODUIT	RATIO		CAMPAGNE AGRICOLE		CAMPAGNE AGRICOLE 2001-2002					ÉCART EN %	NOTES	
		HEBDOMADAIRE		1999-2000	2000-2001	T1	T2	T3	T4	TOTAL	FIN DE L'ANNÉE		
VANCOUVER	GRAINS COMMISSION	Moyenne		3.53	2.92	2.49	3.72	3.5	2.83	3.14	7.7%	(1)(5)	
		Écart type		3.58	2.78	2.19	4.67	2.8	1.91	3.10			
		Minimum		0.81	0.62	0.81	1.05	0.9	0.71	0.71			
		Maximum		20.48	15.54	10.84	23.47	12.2	8.57	23.47			
	GRAINS HORS COMMISSION	Moyenne		3.57	2.60	4.17	3.79	4.14	4.23	4.07	56.1%	(2)(5)	
		Écart type		3.04	2.33	3.10	2.25	2.60	2.48	2.59			
		Minimum		0.29	0.61	0.85	1.40	1.28	1.31	0.85			
		Maximum		16.73	11.57	14.36	8.60	10.23	11.60	14.36			
	THUNDER BAY	GRAINS COMMISSION	Moyenne		4.55	5.20	7.92	4.74	6.37	3.55	5.47	5.2%	(1)(5)
			Écart type		3.16	3.83	4.41	2.65	6.71	4.06	4.72		
			Minimum		1.47	1.23	2.04	2.13	1.62	0.66	0.66		
			Maximum		20.44	21.80	17.81	10.94	23.10	20.08	23.10		
GRAINS HORS COMMISSION		Moyenne		3.30	2.81	2.86	2.71	2.29	3.23	2.86	1.9%	(2)(5)	
		Écart type		3.51	2.77	2.45	2.15	1.01	1.91	2.07			
		Minimum		0.35	0.51	0.78	0.40	1.00	1.00	0.40			
		Maximum		21.38	16.34	8.05	8.03	4.01	6.68	8.05			

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains, *Entrepôt de données sur l'expédition, Statistiques hebdomadaires des grains*

- (1) Afin de distinguer les grains Commission et hors Commission, les ratios afférents au blé, au blé dur et à l'orge sont attribués à la Commission. Une petite partie des envois de blé et d'orge depuis Thunder Bay était constituée des grains fourragers hors Commission, pour un total de seulement 37 500 tonnes au cours de la campagne agricole 1999-2000 et 2000-2001 et 13,400 tonnes au cours de la campagne agricole 2001-2002.
- (2) Les grains hors Commission comprennent le canola, l'avoine et le lin.
- (3) Voir la mesure 3D-4 pour information détaillée par grain.
Expédition décalée d'une semaine par rapport aux niveaux de stock; c.-à-d. ratio des stocks au silo terminus à la fin de la semaine X (selon les *Statistiques hebdomadaires de grains*) par rapport à l'expédition (selon l'*Entrepôt de données sur l'expédition*) au cours de la semaine X+1.
- (4) *Statistiques hebdomadaires de grains* par rapport à l'expédition (selon l'*Entrepôt de données sur l'expédition*) au cours de la semaine X+1.
- (5) Variation annuelle du rapport moyen pour les campagnes 2000-2001 et 2001-2002.

Revenus et coûts annuels de stockage et de maintien des inventaires dans les installations terminales pour les grains Comr

PORT	CAMPAGNE AGRICOLE			ÉCART EN %		NOTES
	1999-2000	2000-2001	2001-2002	1999-2000/ 2000-2001	2000-2001/ 2001-2002	
REVENU TOTAL						(1)(6)(8)
VANCOUVER	(milliers de dollars)	(milliers de dollars)	(milliers de dollars)			
Revenu d'ensilage	109,385.6	115,543.3	79,362.2	5.6%	-31.3%	
Revenu de nettoyage	38,012.1	36,960.3	25,684.8	-2.8%	-30.5%	
Revenu de stockage	10,504.6	10,290.6	8,241.8	-2.0%	-19.9%	
Revenu de services divers et revenu autre	12,831.4	13,121.2	9,593.7	2.3%	-26.9%	(2)
Revenu des grains et des sous-produits	22,010.7	22,972.4	16,787.2	4.4%	-26.9%	(3)
	192,744.5	198,887.7	139,669.7	3.2%	-29.8%	
THUNDER BAY						
Revenu d'ensilage	45,446.7	42,942.4	36,267.9	-5.5%	-15.5%	
Revenu de nettoyage	12,962.1	9,659.2	7,810.8	-25.5%	-19.1%	
Revenu de stockage	12,523.9	12,480.9	10,219.6	-0.3%	-18.1%	
Revenu de services divers et revenu autre	2,524.4	3,362.2	2,809.5	33.2%	-16.4%	(2)
Revenu des grains et des sous-produits	8,646.3	7,045.2	7,068.2	-18.5%	0.3%	(3)
	82,103.4	75,489.9	64,176.0	-8.1%	-15.0%	
COÛTS DE MAINTIEN DES INVENTAIRES DE GRAINS COMMISSION						(8)
LITTORAL PACIFIQUE						
Frais d'ensilage	51,248.2	36,375.4	38,460.4	-29.0%	5.7%	(4)
Frais de stockage	7,846.0	6,453.2	6,927.0	-17.8%	7.3%	
Frais de séchage	218.9	250.5	131.0	14.5%	-47.7%	(5)
Services spéciaux	4,030.4	5,161.1	3,587.3	28.1%	-30.5%	(6)
	63,343.5	48,240.2	49,105.7	-23.8%	1.8%	
THUNDER BAY						
Frais d'ensilage	22,532.3	23,471.6	23,895.3	4.2%	1.8%	(4)
Frais de stockage	7,703.5	8,560.8	8,427.1	11.1%	-1.6%	
Frais de séchage	131.8	69.6	16.1	-47.2%	-76.9%	(5)
Services spéciaux	945.7	2,276.4	2,074.0	140.7%	-8.9%	(6)
	31,313.2	34,378.5	34,412.5	9.8%	0.1%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains et membres de la Western Grain Elevator Association

- (1) Éléments de revenu élaborés par les membres de la Western Grain Elevator Association.
- (2) Le revenu de services divers et le revenu autre comprennent les frais de chargement en heures supplémentaires et les droits de quai et de mouillage.
- (3) Le revenu des grains et des sous-produits comprend le revenu des grains, des criblures, des granulés et le revenu de clôture périodique gagné par les silos terminus.
- (4) Comprend les frais transbordement pour le solde du grain Commission en stock. Les clients paient les frais de transbordement pour le solde de grain Commission en stock.
- (5) Comprend l'utilisation des séchoirs et de séchage naturel (mélange).
- (6) Les services spéciaux comprennent l'épierrage, la fumigation, les frais de retournage, les programmes visant le grain infecté par le fusarium et les déjections, le mélange de protéines, le mélange de silo terminus et les heures supplémentaires au silo
- (7) Comprend les données sur le revenu de cinq silos terminus agréés à Vancouver et de sept silos terminus agréés à Thunder Bay.
- (8) Les données sur le revenu et les coûts n'ont pas fait l'objet de vérification.

Seuil d'exportation et calcul du revenu net - 1 DAOC

EST DU MANITOBA		1999-2000	2000-2001	2001-2002	TAUX DE VARIATION				NOTES			
		\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	99/00-00/01		00/01-01/02					
					\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent				
FRET	Fret moyen à Vancouver	46.32	44.48	46.25	-1.84	-4.0%	1.77	4.0%				
	Fret moyen à Thunder Bay	19.51	18.73	19.48	-0.78	-4.0%	0.75	4.0%				
	Facteur d'ajustement du fret moyen	(0.39)	(0.51)	(0.75)	-0.12	30.8%	-0.24	47.1%				
	Fret moyen	19.12	18.22	18.73	-0.90	-4.7%	0.51	2.8%	(1)			
	Fret pondéré	18.53	17.57	17.78					(2)			
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01	00/01-01/02			
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
	ET AJUSTEMENTS											
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
	COÛTS DE LA CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
	PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB	228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
	MOINS SEUIL D'EXPORTATION											
	FRET											
	Fret pondéré	18.53	30.7%	17.57	28.3%	17.78	31.4%	-0.96	-5.2%	0.21	1.2%	(1)(2)
	AUTRES COÛTS											
	Camion	5.94	9.9%	6.10	9.8%	6.10	10.8%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	10.61	17.6%	10.58	17.0%	11.31	20.0%	-0.03	-0.3%	0.73	6.9%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.51	5.8%	3.52	5.7%	3.65	6.5%	0.01	0.3%	0.13	3.7%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	21.32	35.4%	24.58	39.6%	19.82	35.0%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
Total partiel - Autres coûts	41.76		45.16		41.26							
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS	60.29		62.73		59.04		2.44	4.0%	-3.69	-5.9%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
Primes de camionnage	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(9)	
Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-1.0%	(2.47)	-4.4%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)	
Total partiel - Avantages	-		(0.61)		(2.47)							
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION	60.29	100.0%	62.12	100.0%	56.57	100.0%	1.83	3.0%	-5.55	-8.9%		
REVENU NET DES PRODUCTEURS	167.82		196.02		224.52		28.20	16.8%	28.50	14.5%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord de l'Alberta.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 - 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 - 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

EST DU MANITOBA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	236.12		233.97		309.90						(2)
	Écart de prix	(55.49)		(50.49)		(45.77)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	9.6%	6.10	10.8%	6.10	11.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	55.49	90.1%	50.49	89.1%	45.77	87.4%	(5.00)	-9.0%	(4.72)	-9.3%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	0.8%	0.50	0.9%	0.50	1.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		61.93		57.09		52.37		(4.84)	-7.8%	(4.72)	-8.3%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(0.35)	-0.6%	(0.41)	-0.7%	0.00	0.0%	(0.06)	17.1%	0.41	-100.0%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		61.58	100.0%	56.68	100.0%	52.37	100.0%	(4.90)	-8.0%	(4.31)	-7.6%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		230.03		227.78		303.30		(2.25)	-1.0%	75.52	33.2%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

EST du Manitoba		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	87.8%	66.21	90.8%	64.43	90.0%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.61		121.65		208.24		(25.96)		-17.6%		86.59	71.2%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre, Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre, Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie, à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

OUEST DU MANITOBA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	43.15		41.43		43.09		-1.72	-4.0%	1.66	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	23.71		22.77		23.68		-0.94	-4.0%	0.91	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.03		10.23		11.69		0.20	2.0%	1.46	14.3%	
	Fret moyen	33.74		33.00		35.36		-0.74	-2.2%	2.36	7.2%	(1)
	Fret pondéré	33.90		32.60		34.94						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58		176.89		211.54						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	5.40		5.14		1.14						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98		182.03		212.68		9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	33.90	58.7%	32.60	58.0%	34.94	64.3%	-1.30	-3.8%	2.34	7.2%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												(11)
	Camion							0.24	n/a	0.20	83.3%	
	Ensilage primaire	5.94	10.3%	6.10	10.9%	6.10	11.2%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	10.61	18.4%	10.58	18.8%	11.31	20.8%	-0.03	-0.3%	0.73	6.9%	
	Pesée et inspection - CCG	3.51	6.1%	3.52	6.3%	3.65	6.7%	0.01	0.3%	0.13	3.7%	
	Coûts (bruts) - CCB	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Total partiel - Autres coûts	5.40	9.3%	5.75	10.2%	3.61	6.6%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		25.84		26.33		25.05						
AVANTAGES DU PRODUCTEUR		59.74		58.69		59.55		-1.05	-1.8%	0.86	1.5%	
	Primes de camionnage											
	Fret économisé - CCB	(1.94)	-3.4%	(1.91)	-3.4%	(2.76)	-5.1%	0.03	-1.5%	-0.85	44.5%	(9)
	Total partiel - Avantages	0.00	0.0%	(0.61)	-1.1%	(2.47)	-4.5%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		(1.94)		(2.52)		(5.23)						
REVENU NET DES PRODUCTEURS		57.80	100.0%	56.17	100.0%	54.32	100.0%	-1.63	-2.8%	-1.85	-3.3%	
		115.18		125.86		158.36		10.68	9.3%	32.50	25.8%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région de l'Ouest du Manitoba.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12.5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
- (11) RTFC = Rabais au transport de fret par le port de Churchill - établi en 2000/2001 pour remettre une partie du tarif préférentiel aux agriculteurs de la zone de collecte de Churchill.

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

OUEST DU MANITOBA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES	
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02			
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent		
FRET													
	Fret moyen à Vancouver		43.15		41.43		43.09	-1.72	-4.0%	1.66	4.0%		
	Fret moyen à Thunder Bay		23.71		22.77		23.68	-0.94	-4.0%	0.91	4.0%		
	Facteur d'ajustement du fret moyen		0.27		(0.01)		(0.13)	-0.28	-103.7%	-0.12	1200.0%		
	Fret moyen		23.98		22.75		23.55	-1.23	-5.1%	0.80	3.5%	(1)	
	Fret pondéré		23.61		21.49		22.20					(2)	
PRIX													
ET AJUSTEMENTS													
	Prix final de la CCB - DAOC 1		206.79		234.17		263.74					(3)	
	Coûts de la CCB (nets)		21.32		23.97		17.35					(4)	
	PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		228.11		258.14		281.09	30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
FRET													
	Fret pondéré		23.61	36.1%	21.49	32.5%	22.20	36.4%	-2.12	-9.0%	0.71	3.3%	(1)(2)
AUTRES COÛTS													
	Camion		5.94	9.1%	6.10	9.2%	6.10	10.0%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire		10.61	16.2%	10.58	16.0%	11.31	18.5%	-0.03	-0.3%	0.73	6.9%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal		3.51	5.4%	3.52	5.3%	3.65	6.0%	0.01	0.3%	0.13	3.7%	
	Pesée et inspection - CCG		0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB		21.32	32.6%	24.58	37.2%	19.82	32.5%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts		41.76		45.16		41.26						
	TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		65.37		66.65		63.46	1.28	2.0%	-3.19	-4.8%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage		0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(9)
	Fret économisé - CCB		0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-4.0%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages		-		(0.61)		(2.47)						
	TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		65.37	100.0%	66.04	100.0%	60.99	100.0%	0.67	1.0%	-5.05	-7.6%	
	REVENU NET DES PRODUCTEURS		162.74		192.10		220.10	29.36	18.0%	28.00	14.6%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région de l'Ouest du Manitoba.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

OUEST DU MANITOBA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	236.84		232.14		308.88						(2)
	Écart de prix	(54.77)		(52.32)		(46.79)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	10.1%	6.10	10.7%	6.10	11.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	54.77	93.4%	52.32	91.4%	46.79	89.3%	(2.45)	-4.5%	(5.53)	-10.6%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	0.9%	0.50	0.9%	0.50	1.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		61.21		58.92		53.39		(2.29)	-3.7%	(5.53)	-9.4%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(2.54)	-4.3%	(1.67)	-2.9%	(0.97)	-1.9%	0.87	-34.3%	0.70	-41.9%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		58.67	100.0%	57.25	100.0%	52.42	100.0%	(1.42)	-2.4%	(4.83)	-8.4%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		232.94		227.21		303.25		(5.73)	-2.5%	76.04	33.5%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

OUEST DU MANITOBA		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	87.8%	66.21	90.8%	64.43	90.0%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.61		121.65		208.24		(25.96)		-17.6%		86.59	71.2%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

NORD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	40.00		38.39		39.77		-1.61	-4.0%	1.38	3.6%	
	Fret moyen à Thunder Bay	27.79		26.68		27.74		-1.11	-4.0%	1.06	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	9.28		10.43		11.88		1.15	12.4%	1.45	13.9%	
	Fret moyen	37.06		37.10		39.62		0.04	0.1%	2.52	6.8%	(1)
	Fret pondéré	36.19		35.91		37.92						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58		176.89		211.54						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	5.40		5.14		1.14						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98		182.03		212.68		9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	36.19	62.3%	35.91	67.7%	37.92	73.0%	-0.28	-0.8%	2.01	5.6%	(1)(2)
AUTRES COÛTS								5.16	n/a	-0.54	-10.5%	(11)
	Camion											(6)
	Ensilage primaire	5.94	10.2%	6.10	11.5%	6.10	11.7%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	9.41	16.2%	9.60	18.1%	10.59	20.4%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Pesée et inspection - CCG	3.63	6.2%	3.63	6.8%	3.77	7.3%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Coûts (bruts) - CCB	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Total partiel - Autres coûts	5.40	9.3%	5.75	10.8%	3.61	6.9%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		24.76		25.46		24.45						
AVANTAGES DU PRODUCTEUR		60.95		56.21		57.75		-4.74	-7.8%	1.54	2.7%	
	Primes de camionnage											
	Fret économisé - CCB	(2.85)	-4.9%	(2.53)	-4.8%	(3.30)	-6.3%	0.32	-11.2%	-0.77	30.4%	(9)
	Total partiel - Avantages	0.00	0.0%	(0.61)	-1.1%	(2.47)	-4.8%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		(2.85)		(3.14)		(5.77)						
		58.10	100.0%	53.07	100.0%	51.98	100.0%	-5.03	-8.7%	-1.09	-2.1%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		114.88		128.96		160.70		14.08	12.3%	31.74	24.6%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord-Est de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12.5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
- (11) RTFC = Rabais au transport de fret par le port de Churchill - établi en 2000/2001 pour remettre une partie du tarif préférentiel aux agriculteurs de la zone de collecte de Churchill.

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

NORD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	40.00		38.39		39.77		-1.61	-4.0%	1.38	3.6%	
	Fret moyen à Thunder Bay	27.79		26.68		27.74		-1.11	-4.0%	1.06	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	0.62		0.26		0.12		-0.36	-58.1%	-0.14	-53.8%	
	Fret moyen	28.41		26.94		27.86		-1.47	-5.2%	0.92	3.4%	(1)
	Fret pondéré	27.63		26.94		27.86						(2)(11)
PRIX												
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	27.63	40.4%	26.94	38.1%	27.86	42.2%	-0.69	-2.5%	0.92	3.4%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	8.7%	6.10	8.6%	6.10	9.2%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.41	13.8%	9.60	13.6%	10.59	16.0%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.63	5.3%	3.63	5.1%	3.77	5.7%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.5%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	21.32	31.2%	24.58	34.8%	19.82	30.0%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	40.68		44.29		40.66						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		68.31		71.23		68.52		2.92	4.3%	-2.71	-3.8%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-3.7%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	-		(0.61)		(2.47)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		68.31	100.0%	70.62	100.0%	66.05	100.0%	2.31	3.4%	-4.57	-6.5%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		159.80		187.52		215.04		27.72	17.3%	27.52	14.7%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord-Est de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
- (11) Fret applicable pondéré pour 2000/2001 et 2001/2002 = Fret moyen en raison de la faiblesse des volumes traités aux installations visées.

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

NORD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	242.21		236.78		314.36						(2)
	Écart de prix	(49.40)		(47.68)		(41.31)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	10.9%	6.10	11.4%	6.10	12.8%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	49.40	90.8%	47.68	88.9%	41.31	86.8%	(1.72)	-3.5%	(6.37)	-13.4%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	0.9%	0.50	0.9%	0.50	1.1%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		55.84		54.28		47.91		(1.56)	-2.8%	(6.37)	-11.7%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(1.46)	-2.7%	(0.62)	-1.2%	(0.31)	-0.7%	0.84	-57.5%	0.31	-50.0%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.38	100.0%	53.66	100.0%	47.60	100.0%	(0.72)	-1.3%	(6.06)	-11.3%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		237.23		230.80		308.07		(6.43)	-2.7%	77.27	33.5%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

NORD-EST DE LA SASKATCHEWAN		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	87.8%	66.21	91.0%	64.43	90.8%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	0.00	0.0%	(0.16)	-0.2%	(0.65)	-0.9%	0.16	n/a	0.49	306.3%	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.93		72.79		70.96		17.86		32.5%		(1.83)	-2.5%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.61		121.81		208.89		(25.80)		-17.5%		87.08	71.5%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région en 1999/2000 pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

NORD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES	
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02			
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent		
FRET													
	Fret moyen à Vancouver		34.66		33.39		34.51	-1.27	-3.7%	1.12	3.4%		
	Fret moyen à Thunder Bay		33.06		31.74		32.79	-1.32	-4.0%	1.05	3.3%		
	Facteur d'ajustement du fret moyen		10.37		10.43		11.88	0.06	0.6%	1.45	13.9%		
	Fret moyen		34.66		33.39		34.51	-1.27	-3.7%	1.12	3.4%	(1)	
	Fret pondéré		34.39		32.79		33.65					(2)	
PRIX													
	Prix final de la CCB - RPOC 1		167.58		176.89		211.54					(3)	
ET AJUSTEMENTS													
	Coûts de la CCB (nets)		5.40		5.14		1.14					(4)	
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB			172.98		182.03		212.68	9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
FRET													
	Fret pondéré		34.39	61.0%	32.79	60.7%	33.65	65.7%	-1.60	-4.7%	0.86	2.6%	(1)(2)
AUTRES COÛTS													
	Camion		5.94	10.5%	6.10	11.3%	6.10	11.9%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire		9.41	16.7%	9.60	17.8%	10.59	20.7%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal		3.63	6.4%	3.63	6.7%	3.77	7.4%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG		0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB		5.40	9.6%	5.75	10.6%	3.61	7.0%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts		24.76		25.46		24.45						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS			59.15		58.25		58.10	-0.90	-1.5%	-0.15	-0.3%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage		(2.73)	-4.8%	(3.60)	-6.7%	(4.40)	-8.6%	-0.87	31.9%	-0.80	22.2%	(9)
	Fret économisé - CCB		0.00	0.0%	(0.61)	-1.1%	(2.47)	-4.8%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages		(2.73)		(4.21)		(6.87)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION			56.42	100.0%	54.04	100.0%	51.23	100.0%	-2.38	-4.2%	-2.81	-5.2%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS			116.56		127.99		161.45	11.43	9.8%	33.46	26.1%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord-Ouest de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 - 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 - 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

NORD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES	
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02			
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent		
FRET													
	Fret moyen à Vancouver		34.66		33.39		34.51	-1.27	-3.7%	1.12	3.4%		
	Fret moyen à Thunder Bay		33.06		31.74		32.79	-1.32	-4.0%	1.05	3.3%		
	Facteur d'ajustement du fret moyen		0.62		0.26		0.12	-0.36	-58.1%	-0.14	-53.8%		
	Fret moyen		33.68		32.00		32.91	-1.68	-5.0%	0.91	2.8%	(1)	
	Fret pondéré		33.56		31.91		32.57					(2)	
PRIX													
	Prix final de la CCB - DAOC 1		206.79		234.17		263.74					(3)	
ET AJUSTEMENTS													
	Coûts de la CCB (nets)		21.32		23.97		17.35					(4)	
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB			228.11		258.14		281.09	30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
FRET													
	Fret pondéré		33.56	47.6%	31.91	44.1%	32.57	49.2%	-1.65	-4.9%	0.66	2.1%	(1)(2)
AUTRES COÛTS													
	Camion		5.94	8.4%	6.10	8.4%	6.10	9.2%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire		9.41	13.3%	9.60	13.3%	10.59	16.0%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal		3.63	5.1%	3.63	5.0%	3.77	5.7%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG		0.38	0.5%	0.38	0.5%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB		21.32	30.2%	24.58	34.0%	19.82	29.9%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts		40.68		44.29		40.66						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS			74.24		76.20		73.23	1.96	2.6%	-2.97	-3.9%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage		(3.71)	-5.3%	(3.23)	-4.5%	(4.50)	-6.8%	0.48	-12.9%	-1.27	39.3%	(9)
	Fret économisé - CCB		0.00	0.0%	(0.61)	-0.8%	(2.47)	-3.7%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages		(3.71)		(3.84)		(6.97)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION			70.53	100.0%	72.36	100.0%	66.26	100.0%	1.83	2.6%	-6.10	-8.4%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS			157.58		185.78		214.83	28.20	17.9%	29.05	15.6%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord-Ouest de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

NORD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	243.76		239.60		320.14						(2)
	Écart de prix	(47.85)		(44.86)		(35.53)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	11.7%	6.10	12.6%	6.10	15.3%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	47.85	94.0%	44.86	92.8%	35.53	89.1%	(2.99)	-6.2%	(9.33)	-20.8%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	1.0%	0.50	1.0%	0.50	1.3%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.29		51.46		42.13		(2.83)	-5.2%	(9.33)	-18.1%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(3.41)	-6.7%	(3.11)	-6.4%	(2.25)	-5.6%	0.30	-8.8%	0.86	-27.7%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		50.88	100.0%	48.35	100.0%	39.88	100.0%	(2.53)	-5.0%	(8.47)	-17.5%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		240.73		236.11		315.79		(4.62)	-1.9%	79.68	33.7%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

NORD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94) pour cent	85.25	43.8%		(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	87.9%	66.21	91.2%	64.43	90.2%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(0.09)	-0.2%	(0.33)	-0.5%	(0.18)	-0.3%	0.24	266.7%	(0.15)	-45.5%	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.84		72.62		71.43		17.78		32.4%		(1.19)	-1.6%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.70		121.98		208.42		(25.72)		-17.4%		86.44	70.9%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Les céréaliers ne versent pas tous des primes

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

SUD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	38.60		36.55		38.01		-2.05	-5.3%	1.46	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	26.03		25.45		26.46		-0.58	-2.2%	1.01	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.06		10.32		11.78		0.26	2.6%	1.46	14.1%	
	Fret moyen	36.09		35.77		38.01		-0.32	-0.9%	2.24	6.3%	(1)
	Fret pondéré	37.33		35.78		37.39						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58		176.89		211.54						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	5.40		5.14		1.14						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98		182.03		212.68		9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	37.33	62.8%	35.78	62.2%	37.39	66.5%	-1.55	-4.2%	1.61	4.5%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	10.0%	6.10	10.6%	6.10	10.9%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.41	15.8%	9.60	16.7%	10.59	18.8%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.63	6.1%	3.63	6.3%	3.77	6.7%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	5.40	9.1%	5.75	10.0%	3.61	6.4%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	24.76		25.46		24.45						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		62.09		61.24		61.84		-0.85	-1.4%	0.60	1.0%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(2.69)	-4.5%	(3.07)	-5.3%	(3.16)	-5.6%	-0.38	14.1%	-0.09	2.9%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-1.1%	(2.47)	-4.4%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(2.69)		(3.68)		(5.63)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		59.40	100.0%	57.56	100.0%	56.21	100.0%	-1.84	-3.1%	-1.35	-2.3%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		113.58		124.47		156.47		10.89	9.6%	32.00	25.7%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud-Est de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

SUD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	38.60		36.55		38.01		-2.05	-5.3%	1.46	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	26.03		25.45		26.46		-0.58	-2.2%	1.01	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	0.01		(0.03)		0.16		-0.04	-400.0%	0.19	-633.3%	
	Fret moyen	26.04		25.41		26.33		-0.63	-2.4%	0.92	3.6%	(1)
	Fret pondéré	27.53		26.36		27.22						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	27.53	42.2%	26.36	39.3%	27.22	44.0%	-1.17	-4.2%	0.86	3.3%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	9.1%	6.10	9.1%	6.10	9.9%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.41	14.4%	9.60	14.3%	10.59	17.1%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.63	5.6%	3.63	5.4%	3.77	6.1%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	21.32	32.7%	24.58	36.7%	19.82	32.0%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	40.68		44.29		40.66						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		68.21		70.65		67.88		2.44	3.6%	-2.77	-3.9%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(2.99)	-4.6%	(3.00)	-4.5%	(3.49)	-5.6%	-0.01	0.3%	-0.49	16.3%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-4.0%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(2.99)		(3.61)		(5.96)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		65.22	100.0%	67.04	100.0%	61.92	100.0%	1.82	2.8%	-5.12	-7.6%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		162.89		191.10		219.17		28.21	17.3%	28.07	14.7%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud-Est de la Saskatchewan
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

SUD-EST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	239.81		240.09		314.81						(2)
	Écart de prix	(51.80)		(44.37)		(40.86)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	10.3%	6.10	12.2%	6.10	13.0%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	51.80	90.1%	44.37	88.4%	40.86	87.0%	(7.43)	-14.3%	(3.51)	-7.9%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	0.9%	0.50	1.0%	0.50	1.1%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		58.24		50.97		47.46		(7.27)		(3.51)		-6.9%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(0.77)	-1.3%	(0.79)	-1.6%	(0.49)	-1.0%	(0.02)	2.6%	0.30	-38.0%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		57.47 100.0%		50.18 100.0%		46.97 100.0%		(7.29) -12.7%		(3.21) -6.4%		
REVENU NET DES PRODUCTEURS		234.14		234.28		308.70		0.14 0.1%		74.42 31.8%		

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

SUD-EST DE LA SASKATCHEWAN		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.9%	6.10	8.4%	6.10	8.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	88.1%	66.21	90.8%	64.43	90.0%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(0.21)	-0.4%	(0.02)	0.0%	(0.01)	0.0%	(0.19)	-90.5%	(0.01)	-50.0%	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.72		72.93		71.60		18.21		33.3%		(1.33)	-1.8%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.82		121.67		208.25		(26.15)		-17.7%		86.58	71.2%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Les céréaliers ne versent pas tous des primes

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

SUD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES	
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02			
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent		
FRET													
	Fret moyen à Vancouver		34.34		32.97		34.29	-1.37	-4.0%	1.32	4.0%		
	Fret moyen à Thunder Bay		31.61		30.35		31.56	-1.26	-4.0%	1.21	4.0%		
	Facteur d'ajustement du fret moyen		10.37		10.43		11.88	0.06	0.6%	1.45	13.9%		
	Fret moyen		34.34		32.97		34.29	-1.37	-4.0%	1.32	4.0%	(1)	
	Fret pondéré		35.59		32.22		33.70					(2)	
PRIX													
	Prix final de la CCB - RPOC 1		167.58		176.89		211.54					(3)	
ET AJUSTEMENTS													
	Coûts de la CCB (nets)		5.40		5.14		1.14					(4)	
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB			172.98		182.03		212.68	9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
FRET													
	Fret pondéré		35.59	62.2%	32.22	59.5%	33.70	65.4%	-3.37	-9.5%	1.48	4.6%	(1)(2)
AUTRES COÛTS													
	Camion		5.94	10.4%	6.10	11.3%	6.10	11.8%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire		9.41	16.4%	9.60	17.7%	10.59	20.6%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal		3.63	6.3%	3.63	6.7%	3.77	7.3%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG		0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB		5.40	9.4%	5.75	10.6%	3.61	7.0%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts		24.76		25.46		24.45						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS			60.35		57.68		58.15	-2.67	-4.4%	0.47	0.8%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage		(3.13)	-5.5%	(2.96)	-5.5%	(4.19)	-8.1%	0.17	-5.4%	-1.23	41.6%	(9)
	Fret économisé - CCB		0.00	0.0%	(0.61)	-1.1%	(2.47)	-4.8%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages		(3.13)		(3.57)		(6.66)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION			57.22	100.0%	54.11	100.0%	51.49	100.0%	-3.11	-5.4%	-2.62	-4.8%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS			115.76		127.92		161.19	12.16	10.5%	33.27	26.0%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud-Ouest de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

SUD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	34.34		32.97		34.29		-1.37	-4.0%	1.32	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	31.61		30.35		31.56		-1.26	-4.0%	1.21	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	0.62		0.26		0.12		-0.36	-58.1%	-0.14	-53.8%	
	Fret moyen	32.23		30.61		31.68		-1.62	-5.0%	1.07	3.5%	(1)
	Fret pondéré	30.78		29.25		30.20						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	30.78	45.2%	29.25	42.3%	30.20	47.1%	-1.53	-5.0%	0.95	3.2%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	8.7%	6.10	8.8%	6.10	9.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.41	13.8%	9.60	13.9%	10.59	16.5%	0.19	2.0%	0.99	10.3%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.63	5.3%	3.63	5.2%	3.77	5.9%	0.00	0.0%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.5%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	21.32	31.3%	24.58	35.5%	19.82	30.9%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	40.68		44.29		40.66						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		71.46		73.54		70.86		2.08	2.9%	-2.68	-3.6%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(3.34)	-4.9%	(3.72)	-5.4%	(4.29)	-6.7%	-0.38	11.4%	-0.57	15.3%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-3.9%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(3.34)		(4.33)		(6.76)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		68.12	100.0%	69.21	100.0%	64.10	100.0%	1.09	1.6%	-5.11	-7.4%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		159.99		188.93		216.99		28.94	18.1%	28.06	14.9%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud-Ouest de la Saskatchewan.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

SUD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	240.64		241.34		318.28						(2)
	Écart de prix	(50.97)		(43.12)		(37.39)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	10.7%	6.10	12.3%	6.10	14.0%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	50.97	91.4%	43.12	87.2%	37.39	85.5%	(7.85)	-15.4%	(5.73)	-13.3%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	0.9%	0.50	1.0%	0.50	1.1%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		57.41		49.72		43.99		(7.69)	-13.4%	(5.73)	-11.5%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(1.66)	-3.0%	(0.28)	-0.6%	(0.28)	-0.6%	1.38	-83.1%	0.00	0.0%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		55.75	100.0%	49.44	100.0%	43.71	100.0%	(6.31)	-11.3%	(5.73)	-11.6%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		235.86		235.02		311.96		(0.84)	-0.4%	76.94	32.7%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

SUD-OUEST DE LA SASKATCHEWAN		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.9%	6.10	8.4%	6.10	8.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	88.2%	66.21	91.0%	64.43	91.2%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(0.27)	-0.5%	(0.19)	-0.3%	(0.94)	-1.3%	(0.08)	-29.6%	0.75	394.7%	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.66		72.76		70.67		18.10		33.1%		(2.09)	-2.9%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.88		121.84		209.18		(26.04)		-17.6%		87.34	71.7%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Les céréaliers ne versent pas tous des primes

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

NORD DE L'ALBERTA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	28.99		27.83		28.94		-1.16	-4.0%	1.11	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	39.03		37.47		38.96		-1.56	-4.0%	1.49	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.37		10.43		11.88		0.06	0.6%	1.45	13.9%	
	Fret moyen	28.99		27.83		28.94		-1.16	-4.0%	1.11	4.0%	(1)
	Fret pondéré	28.80		27.57		28.84						(2)
PRIX												
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58		176.89		211.54						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	5.40		5.14		1.14						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98		182.03		212.68		9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	28.80	54.1%	27.57	54.2%	28.84	59.4%	-1.23	-4.3%	1.27	4.6%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	11.2%	6.10	12.0%	6.10	12.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.98	18.8%	10.05	19.7%	11.11	22.9%	0.07	0.7%	1.06	10.5%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.47	6.5%	3.48	6.8%	3.73	7.7%	0.01	0.3%	0.25	7.2%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.8%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	5.40	10.2%	5.75	11.3%	3.61	7.4%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	25.17		25.76		24.93						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		53.97		53.33		53.77		-0.64	-1.2%	0.44	0.8%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(0.77)	-1.4%	(1.83)	-3.6%	(2.71)	-5.6%	-1.06	137.7%	-0.88	48.1%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-1.2%	(2.47)	-5.1%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(0.77)		(2.44)		(5.18)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		53.20	100.0%	50.89	100.0%	48.59	100.0%	-2.31	-4.3%	-2.30	-4.5%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		119.78		131.14		164.09		11.36	9.5%	32.95	25.1%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Nord de l'Alberta.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 - 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 - 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

NORD DE L'ALBERTA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	243.24		242.02		321.18						(2)
	Écart de prix	(48.37)		(42.44)		(34.49)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	11.8%	6.10	13.2%	6.10	15.0%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	48.37	96.0%	42.44	91.8%	34.49	84.6%	(5.93)	-12.3%	(7.95)	-18.7%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	1.0%	0.50	1.1%	0.50	1.2%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.81		49.04		41.09		(5.77)	-10.5%	(7.95)	-16.2%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(4.42)	-8.8%	(2.81)	-6.1%	(0.33)	-0.8%	1.61	-36.4%	2.48	-88.3%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		50.39	100.0%	46.23	100.0%	40.76	100.0%	(4.16)	-8.3%	(5.47)	-11.8%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		241.22		238.23		314.91		(2.99)	-1.2%	76.68	32.2%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

NORD DE L'ALBERTA		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.9%	6.10	8.4%	6.10	8.7%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	88.8%	66.21	90.8%	64.43	92.0%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(0.64)	-1.2%	0.00	0.0%	(1.57)	-2.2%	0.64	n/a	(1.57)	n/a	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.29		72.95		70.04		18.66		34.4%		(2.91)	-4.0%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		148.25		121.65		209.81		(26.60)		-17.9%		88.16	72.5%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région en 2000/2001 pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Seuil d'exportation et calcul du revenu net - 1 RPOC

SUD DE L'ALBERTA		1999-2000	2000-2001	2001-2002	TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	99/00-00/01		00/01-01/02		
					\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET									
	Fret moyen à Vancouver	26.33	25.27	26.28	-1.06	-4.0%	1.01	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	38.55	37.01	38.49	-1.54	-4.0%	1.48	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.37	10.43	11.88	0.06	0.6%	1.45	13.9%	
	Fret moyen	26.33	25.27	26.28	-1.06	-4.0%	1.01	4.0%	(1)
	Fret pondéré	25.19	24.40	25.22					(2)
		\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	99/00-00/01		00/01-01/02		
		% du seuil	% du seuil	% du seuil	\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
PRIX									
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58	176.89	211.54					(3)
ET AJUSTEMENTS									
	Coûts de la CCB (nets)	5.40	5.14	1.14					(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98	182.03	212.68	9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION									
	FRET								
	Fret pondéré	25.19	24.40	25.22	-0.79	-3.1%	0.82	3.4%	(1)(2)
	AUTRES COÛTS								
	Camion	5.94	6.10	6.10	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.98	10.05	11.11	0.07	0.7%	1.06	10.5%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.47	3.48	3.73	0.01	0.3%	0.25	7.2%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.38	0.38	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	5.40	5.75	3.61	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	25.17	25.76	24.93					
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		50.36	50.16	50.15	-0.20	-0.4%	-0.01	0.0%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR									
	Primes de camionnage	(1.55)	(1.97)	(3.45)	-0.42	27.1%	-1.48	75.1%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	(0.61)	(2.47)	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(1.55)	(2.58)	(5.92)					
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		48.81	47.58	44.23	-1.23	-2.5%	-3.35	-7.0%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		124.17	134.45	168.45	10.28	8.3%	34.00	25.3%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud de l'Alberta.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 - 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 - 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

SUD DE L'ALBERTA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET	Fret moyen à Vancouver	26.33		25.27		26.28		-1.06	-4.0%	1.01	4.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	38.55		37.01		38.49		-1.54	-4.0%	1.48	4.0%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	0.62		0.26		0.12		-0.36	-58.1%	-0.14	-53.8%	
	Fret moyen	26.33		25.27		26.28		-1.06	-4.0%	1.01	4.0%	(1)
	Fret pondéré	26.67		25.37		25.62						(2)
PRIX												
	ET AJUSTEMENTS											
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
	Coûts de la CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
	PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB	228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
	MOINS SEUIL D'EXPORTATION											
	FRET											
	Fret pondéré	26.67	40.4%	25.37	37.4%	25.62	42.9%	-1.30	-4.9%	0.25	1.0%	(1)(2)
	AUTRES COÛTS											
	Camion	5.94	9.0%	6.10	9.0%	6.10	10.2%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
Ensilage primaire	9.98	15.1%	10.05	14.8%	11.11	18.6%	0.07	0.7%	1.06	10.5%		
Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.47	5.3%	3.48	5.1%	3.73	6.2%	0.01	0.3%	0.25	7.2%		
Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)	
Coûts (bruts) - CCB	21.32	32.3%	24.58	36.2%	19.82	33.2%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)	
Total partiel - Autres coûts	41.09		44.59		41.14							
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS	67.76		69.96		66.76		2.20	3.2%	-3.20	-4.6%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
Primes de camionnage	(1.70)	-2.6%	(1.53)	-2.3%	(4.54)	-7.6%	0.17	-10.0%	-3.01	196.7%	(9)	
Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-4.1%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)	
Total partiel - Avantages	(1.70)		(2.14)		(7.01)							
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION	66.06	100.0%	67.82	100.0%	59.75	100.0%	1.76	2.7%	-8.07	-11.9%		
REVENU NET DES PRODUCTEURS	162.05		190.32		221.34		28.27	17.4%	31.02	16.3%		

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région du Sud de l'Alberta.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

SUD DE L'ALBERTA		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne							
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)	
	Prix au comptant - CC 1	245.52		244.68		322.95						(2)	
	Écart de prix	(46.09)		(39.78)		(32.72)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02			
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		(7.15) pour cent	71.21	25.0%		(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	12.4%	6.10	14.8%	6.10	17.2%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	46.09	95.9%	39.78	96.5%	32.72	92.1%	(6.31)	-13.7%	(7.06)	-17.7%	(3)(4)	
	Canola Growers Ass'n	0.50	1.0%	0.50	1.2%	0.50	1.4%	0.00	0.0%	0.00	0.0%		
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		52.53		46.38		39.32		(6.15)		(7.06)		-15.2%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(4.46)	-9.3%	(5.15)	-12.5%	(3.79)	-10.7%	(0.69)	15.5%	1.36	-26.4%	(6)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		48.07 100.0%		41.23 100.0%		35.53 100.0%		(6.84)		(5.70)		-13.8%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		243.54		243.23		320.14		(0.31)		76.91		31.6%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

SUD DE L'ALBERTA		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES
Écart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne						
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)
	Écart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94) pour cent		85.25 43.8%		(1)
COÛTS												
	Camion	5.94 10.8%		6.10 8.6%		6.10 8.8%		0.16 2.7%		0.00 0.0%		(5)
	Écart de prix	48.22 87.8%		66.21 93.6%		64.43 92.6%		17.99 37.3%		(1.78) -2.7%		(3)(4)
	Pulse Growers' Ass'n	0.77 1.4%		0.64 0.9%		1.08 1.5%		(0.13) -16.8%		0.44 67.8%		(6)
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02 32.8%		(1.34) -1.8%		
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	0.00 0.0%		(2.21) -3.1%		(2.01) -2.9%		2.21 n/a		(0.20) -9.0%		(7)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.93 100.0%		70.74 100.0%		69.60 100.0%		15.81 28.8%		(1.14) -1.6%		
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.61		123.86		210.25		(23.75) -16.1%		86.39 69.8%		

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région en 1999/2000 pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Seuil d'exportation et calcul du revenu net - 1 RPOC

PEACE RIVER		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	29.91		28.74		28.74		-1.17	-3.9%	0.00	0.0%	
	Fret moyen à Thunder Bay	48.30		46.37		46.86		-1.93	-4.0%	0.49	1.1%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.37		10.43		11.88		0.06	0.6%	1.45	13.9%	
	Fret moyen	29.91		28.74		28.74		-1.17	-3.9%	0.00	0.0%	(1)
	Fret pondéré	29.52		28.39		28.66						(2)
PRIX												
ET AJUSTEMENTS												
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58		176.89		211.54						(3)
	Coûts de la CCB (nets)	5.40		5.14		1.14						(4)
	PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB	172.98		182.03		212.68		9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	29.52	55.1%	28.39	53.9%	28.66	57.6%	-1.13	-3.8%	0.27	1.0%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	11.1%	6.10	11.6%	6.10	12.3%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.98	18.6%	10.05	19.1%	11.11	22.3%	0.07	0.7%	1.06	10.5%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.47	6.5%	3.48	6.6%	3.73	7.5%	0.01	0.3%	0.25	7.2%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.7%	0.38	0.7%	0.38	0.8%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	5.40	10.1%	5.75	10.9%	3.61	7.3%	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	25.17		25.76		24.93						
	TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS	54.69		54.15		53.59		-0.54	-1.0%	-0.56	-1.0%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(1.12)	-2.1%	(0.84)	-1.6%	(1.37)	-2.8%	0.28	-25.0%	-0.53	63.1%	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-1.2%	(2.47)	-5.0%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(1.12)		(1.45)		(3.84)						
	TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION	53.57	100.0%	52.70	100.0%	49.75	100.0%	-0.87	-1.6%	-2.95	-5.6%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		119.41		129.33		162.93		9.92	8.3%	33.60	26.0%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région de Peace River en Alberta.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

PEACE RIVER		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	244.67		240.70		320.78						(2)
	Écart de prix	(46.94)		(43.76)		(34.89)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	11.4%	6.10	12.3%	6.10	14.8%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	46.94	90.0%	43.76	88.4%	34.89	84.9%	(3.18)	-6.8%	(8.87)	-20.3%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	1.0%	0.50	1.0%	0.50	1.2%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		53.38		50.36		41.49		(3.02)	-5.7%	(8.87)	-17.6%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(1.24)	-2.4%	(0.84)	-1.7%	(0.41)	-1.0%	0.40	-32.3%	0.43	-51.2%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		52.14	100.0%	49.52	100.0%	41.08	100.0%	(2.62)	-5.0%	(8.44)	-17.0%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		239.47		234.94		314.59		(4.53)	-1.9%	79.65	33.9%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

PEACE RIVER		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.32		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.22)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94)	pour cent	85.25	43.8%	(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.22	87.8%	66.21	90.8%	64.43	90.0%	17.99	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	0.00	n/a	0.00	n/a	(7)	
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.93		72.95		71.61		18.02		32.8%		(1.34)	-1.8%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.61		121.65		208.24		(25.96)		-17.6%		86.59	71.2%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre. Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5% du prix de l'offre du producteur.
- (7) Insuffisance du volume traité dans les installations visées de la région pour pouvoir mesurer les primes avec suffisamment de précision.

Calcul des avantages aux producteurs - RPOC 1

OUEST DU CANADA		1999-2000	2000-2001	2001-2002	TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne	\$/tonne	\$/tonne	99/00-00/01		00/01-01/02		
					\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET									
	Fret moyen à Vancouver	36.09	34.68	35.91	-1.41	-3.9%	1.23	3.5%	(1)
	Fret moyen à Thunder Bay	31.62	30.27	31.33	-1.35	-4.3%	1.06	3.5%	(2)
	Facteur d'ajustement du fret moyen	10.13	10.33	11.80	0.20	2.0%	1.47	14.2%	
	Fret moyen	36.09	34.68	35.91	-1.41	-3.9%	1.23	3.5%	
	Fret pondéré	31.87	30.93	32.31					
PRIX									
	Prix final de la CCB - RPOC 1	167.58	176.89	211.54					(3)
ET AJUSTEMENTS									
	Coûts de la CCB (nets)	5.40	5.14	1.14					(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		172.98	182.03	212.68	9.05	5.2%	30.65	16.8%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION									
	FRET								
	Fret pondéré	31.87	30.93	32.31	-0.94	-2.9%	1.38	4.5%	(1)(2)
AUTRES COÛTS					0.72	n/a	-0.16	-22.2%	(11)
	Camion								(6)
	Ensilage primaire	5.94	6.10	6.10	0.16	2.7%	0.00	0.0%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	9.75	9.91	10.90	0.16	1.6%	0.99	10.0%	
	Pesée et inspection - CCG	3.56	3.56	3.74	0.00	0.0%	0.18	5.1%	
	Coûts (bruts) - CCB	0.38	0.38	0.38	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Total partiel - Autres coûts	5.40	5.75	3.61	0.35	6.5%	-2.14	-37.2%	(8)
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		25.03	25.70	24.73					
AVANTAGES DU PRODUCTEUR		56.90	55.91	56.48	-0.99	-1.7%	0.57	1.0%	
	Primes de camionnage								
	Fret économisé - CCB	(2.32)	(3.01)	(3.62)	-0.69	29.7%	-0.61	20.3%	(9)
	Total partiel - Avantages	0.00	(0.61)	(2.47)	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		(2.32)	(3.62)	(6.09)					
		54.58	52.29	50.39	-2.29	-4.2%	-1.90	-3.6%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		118.40	129.74	162.29	11.34	9.6%	32.55	25.1%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 RPOC aux installations visées de la région de l'Ouest du Manitoba.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 RPOC d'une teneur protéique de 12.5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres.
- (8) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
- (11) RTFC = Rabais au transport de fret par le port de Churchill - établi en 2000/2001 pour remettre une partie du tarif préférentiel aux agriculteurs de la zone de collecte de Churchill.

Calcul des avantages aux producteurs - DAOC 1

OUEST DU Canada		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne		99/00-00/01		00/01-01/02		
								\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	
FRET												
	Fret moyen à Vancouver	36.09		34.68		35.91		-1.41	-3.9%	1.23	3.5%	
	Fret moyen à Thunder Bay	31.62		30.27		31.33		-1.35	-4.3%	1.06	3.5%	
	Facteur d'ajustement du fret moyen	0.41		0.11		(0.04)		-0.30	-73.2%	-0.15	-136.4%	(1)
	Fret moyen	32.02		30.38		31.28		-1.64	-5.1%	0.90	3.0%	(2)
	Fret pondéré	30.07		28.58		28.96						
PRIX												
	Prix final de la CCB - DAOC 1	206.79		234.17		263.74						(3)
ET AJUSTEMENTS												
	Coûts de la CCB (nets)	21.32		23.97		17.35						(4)
PRIX FINAL AJUSTÉ DE LA CCB		228.11		258.14		281.09		30.03	13.2%	22.95	8.9%	(5)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
FRET												
	Fret pondéré	30.07	44.5%	28.58	41.6%	28.96	45.9%	-1.49	-5.0%	0.38	1.3%	(1)(2)
AUTRES COÛTS												
	Camion	5.94	8.8%	6.10	8.9%	6.10	9.7%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(6)
	Ensilage primaire	9.44	14.0%	9.61	14.0%	10.62	16.8%	0.17	1.8%	1.01	10.5%	
	Impuretés - Nettoyage au silo terminal	3.62	5.4%	3.63	5.3%	3.77	6.0%	0.01	0.3%	0.14	3.9%	
	Pesée et inspection - CCG	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.38	0.6%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	(7)
	Coûts (bruts) - CCB	21.32	31.5%	24.58	35.8%	19.82	31.4%	3.26	15.3%	-4.76	-19.4%	(8)
	Total partiel - Autres coûts	40.70		44.30		40.69						
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		70.77		72.88		69.65		2.11	3.0%	-3.23	-4.4%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(3.14)	-4.6%	(3.56)	-5.2%	(4.13)	-6.6%	-0.42	n/a	-0.57	n/a	(9)
	Fret économisé - CCB	0.00	0.0%	(0.61)	-0.9%	(2.47)	-3.9%	0.61	n/a	1.86	304.9%	(10)
	Total partiel - Avantages	(3.14)		(4.17)		(6.60)						
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		67.63	100.0%	68.71	100.0%	63.05	100.0%	1.08	1.6%	-5.66	-8.2%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		160.48		189.43		218.04		28.95	18.0%	28.61	15.1%	

NOTES:

Sources : Chemins de fer, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières, Commission canadienne du blé

- (1) Le fret applicable est égal au moindre du fret ferroviaire à Thunder Bay, majoré d'un facteur d'ajustement ou du fret ferroviaire à Vancouver. Le fret ferroviaire est indiqué en wagon complet.
- (2) Fret applicable pondéré en fonction des livraisons de blé 1 DAOC aux installations visées de la région de l'Est du Manitoba.
- (3) Prix final de la CCB annoncé le 29 nov. 2002 pour le blé 1 DAOC d'une teneur protéique de 12,5.
- (4) Coûts nets pour la CCB tirés des comptes de livraison en commun indiqués dans le rapport annuel de la Commission (nets des économies de transport).
- (5) Ajustés par rajout des coûts (nets) pour la CCB.
- (6) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (7) Calcul distinct des frais de pesée et d'inspection de la CCG chez certaines sociétés céréalières, inclus dans les prix d'ensilage primaire chez d'autres. Coûts (bruts) de la CCB = Coût du compte de livraison en commun majoré des économies de transport.
- (9) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.
- (10) Méthodes de calcul des économies de fret :
 - 2000/2001 - Économie totale de 10,7 millions de dollars, divisée par 17,63 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).
 - 2001/2002 - Économie totale de 40,9 millions de dollars, divisée par 16,58 millions de tonnes (total du blé et du blé dur mis en commun).

Calcul des avantages aux producteurs - Canola Canada 1

OUEST DU Canada		1999-2000		2000-2001		2001-2002		TAUX DE VARIATION				NOTES
Ecart de prix		\$/tonne		\$/tonne		\$/tonne						
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67						(1)
	Prix au comptant - CC 1	243.06		240.06		319.42						(2)
	Écart de prix	(48.55)		(44.40)		(36.25)						(3)(4)
PRIX		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		\$/tonne % du seuil		99/00-00/01		00/01-01/02		
	Comptant à Vancouver - CC 1	291.61		284.46		355.67		\$/tonne	pour cent	\$/tonne	pour cent	(1)
MOINS SEUIL D'EXPORTATION												
COÛTS												
	Camion	5.94	11.3%	6.10	12.4%	6.10	14.5%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)
	Écart de prix	48.55	92.5%	44.40	90.4%	36.25	86.3%	(4.15)	-8.5%	(8.15)	-18.4%	(3)(4)
	Canola Growers Ass'n	0.50	1.0%	0.50	1.0%	0.50	1.2%	0.00	0.0%	0.00	0.0%	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.99		51.00		42.85		(3.99)	-7.3%	(8.15)	-16.0%	
AVANTAGES DU PRODUCTEUR												
	Primes de camionnage	(2.48)	-4.7%	(1.89)	-3.8%	(0.84)	-2.0%	0.59	-23.8%	1.05	-55.6%	(6)
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		52.51	100.0%	49.11	100.0%	42.01	100.0%	(3.40)	-6.5%	(7.10)	-14.5%	
REVENU NET DES PRODUCTEURS		239.10		235.35		313.66		(3.75)	-1.6%	78.31	33.3%	

NOTES:

Sources : Winnipeg Commodity Exchange, Commission canadienne des grains, sociétés céréalières

- (1) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE. Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (2) Moyenne annuelle pondérée des prix au comptant/prix comptant (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) selon les données du WCE.
Prix pondéré des exportations mensuelles déclarées par la CCG.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre les prix au comptant/prix comptant pertinents (moyenne de toutes les offres des entreprises visées de la région) et le prix au comptant à Vancouver, selon les données du WCE.
L'écart de prix comprend les coûts de fret, de manutention, de nettoyage, d'entreposage et d'intérêts, les frais d'inspection et de pesée de la CCG et les coûts d'option ou les primes de risque.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme.
Le seuil définit également la différence entre le prix comptant à Vancouver et le revenu du producteur, soit le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Comprend toutes les primes de rendement versées par les sociétés céréalières, connues sous diverses appellations comme primes de commercialisation et autres.

Calcul des avantages aux producteurs - Gros pois jaunes du Canada, no 2 ou supérieur

OUEST du Canada		Oct./Nov. 1999		Oct./Nov. 2000		Oct./Nov. 2001		TAUX DE VARIATION				NOTES	
Ecart de prix		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne		CDN\$/tonne							
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85						(1)	
	Offre de clôture hebdomadaire des producteurs	154.31		128.39		215.42						(2)	
	Ecart de prix	(48.23)		(66.21)		(64.43)						(3)(4)	
PRIX		\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	\$/tonne	% du seuil	99/00-00/01		00/01-01/02			
	Prix de clôture hebdomadaire des courtiers	202.54		194.60		279.85		(7.94) pour cent	85.25	43.8%		(1)	
MOINS SEUIL D'EXPORTATION													
COÛTS													
	Camion	5.94	10.8%	6.10	8.4%	6.10	8.6%	0.16	2.7%	0.00	0.0%	(5)	
	Écart de prix	48.23	88.1%	66.21	91.0%	64.43	90.8%	17.98	37.3%	(1.78)	-2.7%	(3)(4)	
	Pulse Growers' Ass'n	0.77	1.4%	0.64	0.9%	1.08	1.5%	(0.13)	-16.8%	0.44	67.8%	(6)	
TOTAL PARTIEL - COÛTS DIRECTS		54.94		72.95		71.61		18.01		32.8%		(1.34)	-1.8%
AVANTAGES DU PRODUCTEUR													
	Primes de camionnage	(0.18)	-0.3%	(0.23)	-0.3%	(0.64)	-0.9%	(0.05)	27.8%	(0.41)	178.3%		
TOTAL - SEUIL D'EXPORTATION		54.76		72.72		70.97		17.96		32.8%		(1.75)	-2.4%
REVENU NET DES PRODUCTEURS		147.78		121.88		208.88		(25.90)		-17.5%		87.00	71.4%

NOTES:

Source: Stat Publishing, sociétés céréalières

- (1) Prix hebdomadaire moyen de clôture des courtiers durant les mois d'octobre et novembre, Gros pois jaunes canadiens (entiers) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar US/ tonne.
- (2) Prix hebdomadaire moyen de clôture des producteurs durant les mois d'octobre et novembre, Gros pois jaunes canadiens (prix net) - sur voie, à Vancouver, converti du dollar CAN/boisseau.
- (3) L'écart de prix correspond à la différence entre le prix de clôture hebdomadaire moyen des courtiers et celui de l'offre de clôture hebdomadaire des producteurs selon les données de Stat Publishing. L'écart de prix comprend le fret à partir du silo ou du conditionneur dans les Prairies jusqu'à Vancouver, le tarif de traitement (ensilage, nettoyage, chargement) l'entreposage et les intérêts, le rétrécissement et les coûts divers.
- (4) Le terme écart de prix vise à dissiper la confusion entre diverses définitions de seuil. Le seuil définit souvent la différence entre un prix comptant et un prix à terme. Le seuil définit également la différence entre le prix sur voie à Vancouver et le revenu du producteur, p. ex., le seuil d'exportation.
- (5) Estimation du tarif des transporteurs routiers commerciaux - Trajet de 40 milles.
- (6) Retenue remboursable égale à 0,5 % du prix de l'offre du producteur.

Installations de chargement des wagons des producteurs - Sommaire par province et classe de voie ferrée (1)

PROVIN		CAMPAGNE AGRICOLE				NOTES
		1999-2000		2000-2001	2001-2002	
MANITOBA		1er août	31 juillet	31 juillet	31 juillet	
Chemins de fer de classe 1	Nombre d'installations de chargement des producteurs	176	102	93	93	(2)(3)
	Indice	100.0	58.0	52.8	52.8	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Nombre d'installations de chargement des producteurs	21	25	25	25	
	Indice	100.0	119.0	119.0	119.0	
Tous les chemins de fer	Nombre d'installations de chargement des producteurs	197	127	118	118	
	Indice	100.0	64.5	59.9	59.9	
SASKATCHEWAN						
Chemins de fer de classe 1	Nombre d'installations de chargement des producteurs	288	209	205	210	(2)(3)
	Indice	100.0	72.6	71.2	72.9	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Nombre d'installations de chargement des producteurs	22	59	61	61	
	Indice	100.0	268.2	277.3	277.3	
Tous les chemins de fer	Nombre d'installations de chargement des producteurs	310	268	266	271	
	Indice	100.0	86.5	85.8	87.4	
ALBERTA						
Chemins de fer de classe 1	Nombre d'installations de chargement des producteurs	179	103	82	82	(2)(3)
	Indice	100.0	57.5	45.8	45.8	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Nombre d'installations de chargement des producteurs	20	36	36	41	
	Indice	100.0	180.0	180.0	205.0	
Tous les chemins de fer	Nombre d'installations de chargement des producteurs	199	139	118	123	
	Indice	100.0	69.8	59.3	61.8	
COLOMBIE-BRITANNIQUE						
Chemins de fer de classe 1	Nombre d'installations de chargement des producteurs		1	1	1	(2)(3)
	Indice		100.0	100.0	100.0	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Nombre d'installations de chargement des producteurs					
	Indice					
Tous les chemins de fer	Nombre d'installations de chargement des producteurs		1	1	1	
	Indice		100.0	100.0	100.0	
QUEST CANADIEN						
Chemins de fer de classe 1	Nombre d'installations de chargement des producteurs	643	415	381	386	(2)(3)
	Indice	100.0	64.5	59.3	60.0	
Chemins de fer de classes 2 et 3	Nombre d'installations de chargement des producteurs	63	120	122	127	
	Indice	100.0	190.5	193.7	201.6	
Tous les chemins de fer	Nombre d'installations de chargement des producteurs	706	535	503	513	
	Indice	100.0	75.8	71.2	72.7	

NOTES:

SOURCE : Compagnie des chemins de fers nationaux canadiens, Canadien Pacifique Limitée, Great Western Railway and Red Coat Road & Rail

- (1) Les classes correspondent aux conventions de l'industrie : les transporteurs de classe 1 sont le CN et le CP, les transporteurs de classe 2 sont des sociétés régionales comme BC Rail et les transporteurs de classe 3 sont des sociétés d'intérêt local, comme OmniTRAX et RailAmerica.
- (2) Le nombre de sites de chargement de producteurs au 1er août 1999 et au 31 juillet de chaque campagne est approximatif et se fonde sur les listes réputées en vigueur par le CN à chacune de ces dates. La liste du CN en date du 9 juin 1999 a servi de source pour le nombre au 1er août 1999; celle du 23 novembre a fourni le nombre pour le 31 juillet 2000; celle du 26 octobre 2001 pour le nombre au 31 juillet 2001; celle du 29 avril 2002 pour le nombre au 31 juillet 2002.
- (3) Le nombre de sites de chargement des producteurs indiqué au 1er août 1999 et au 31 juillet de chaque campagne est approximatif et se fonde sur les listes réputées en vigueur par le CN à chacune de ces dates. Les données sur les sites de chargement des producteurs du CP ne sont pas disponibles pour la campagne 1999-2000, et ont été estimées à partir d'autres sources. La liste du CP en date du 12 février 2002 a servi de source pour le nombre au 31 juillet 2001, tandis que la liste du 27 juin 2002 a fourni le nombre pour le 31 juillet 2002.

Total des expéditions des wagons de producteurs - Sommaire par province et par grain

PROVINCE	PRODUIT	CAMPAGNE AGRICOLE				ÉCART EN %		NOTES
		1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	1999-2000/ 2000-2001	2000-2001/ 2001-2002	
MANITOBA								
	Blé	271	295	384		8.9%	30.2%	(1)
	Blé dur	10	5	-		-50.0%	-100.0%	
	Orge	11	-	24		-100.0%	n/a	
	Canola	-	-	-		n/a	n/a	
	Avoine	-	-	-		n/a	n/a	
	Rye	-	-	-		n/a	n/a	
	Lin	-	-	-		n/a	n/a	
		292	300	408		2.7%	36.0%	
SASKATCHEWAN								
	Blé	914	1,275	2,142		39.5%	68.0%	(1)
	Blé dur	477	1,119	1,662		134.6%	48.5%	
	Orge	142	178	185		25.4%	3.9%	
	Canola	-	-	-		n/a	n/a	
	Avoine	39	49	13		25.6%	-73.5%	
	Rye	-	-	-		n/a	n/a	
	Lin	-	1	-		n/a	-100.0%	
		1,572	2,622	4,002		66.8%	52.6%	
ALBERTA ET COLOMBIE-BRITANNIQUE								
	Blé	1,431	1,630	2,056		13.9%	26.1%	(1)
	Blé dur	25	16	6		-36.0%	-62.5%	
	Orge	85	112	76		31.8%	-32.1%	
	Canola	-	-	-		n/a	n/a	
	Avoine	36	44	35		22.2%	-20.5%	
	Rye	-	-	-		n/a	n/a	
	Lin	-	-	-		n/a	n/a	
		1,577	1,802	2,173		14.3%	20.6%	
OUEST CANADIEN								
	Blé	2,616	3,200	4,582		22.3%	43.2%	(1)
	Blé dur	512	1,140	1,668		122.7%	46.3%	
	Orge	238	290	285		21.8%	-1.7%	
	Canola	-	-	-		n/a	n/a	
	Avoine	75	93	48		24.0%	-48.4%	
	Rye	-	-	-		n/a	n/a	
	Lin	-	1	-		n/a	-100.0%	
		3,441	4,724	6,583		37.3%	39.4%	

NOTES:

Source : Commission canadienne des grains

(1) Comprend le blé de la CCB et un wagon de blé fourrager hors Commission expédiés dans chacune des trois campagnes.