RAPPORT FINAL

RAPPORT PRÉSENTÉ
À LA
COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS

ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES DE CHANGEMENTS AUX SERVICES OBLIGATOIRES DE PESÉE ET D'INSPECTION À L'ARRIVAGE AUX SILOS TERMINAUX OU DE TRANSBORDEMENT, OU DE LA SUPPRESSION DE CES SERVICES

PERSONNE-RESSOURCE : Ian Craven, associé
Meyers Norris Penny LLP
1661, avenue Portage, bureau 500
Winnipeg (Manitoba) R3J 3T7
Tél. : (204) 788-6063
Téléc. : (204) 783-8329
Courriel : ian.craven@mnp.ca
Date : Révisé le 20 juin 2006

starts here.

MEYERS NORRIS PENNY LLP

SOMMAIRE

La présente étude traite des répercussions d'éventuels changements aux services obligatoires d'inspection et de pesée à l'arrivage aux silos terminaux ou de transbordement offerts par la Commission canadienne des grains (CCG), ou de leur suppression. Tous les grains de l'Ouest canadien qui arrivent aux silos terminaux ou de transbordement sont échantillonnés et classés directement par les inspecteurs de la CCG, et les peseurs surveillent le processus de pesée et de déchargement de chaque charge de wagon qui entre dans une installation. En plus de sa fonction de surveillance, la CCG attribue un grade et un poids officiels à la charge de grain, et enregistre officiellement les stocks dans le système du silo terminal ou de transbordement.

Les exploitants de silos terminaux et de transbordement procèdent à un certain niveau d'inspection afin de confirmer la qualité des grains qui entrent dans leurs installations. Ils pèsent et consignent également le poids du grain déchargé de chaque wagon entrant. On se demande donc s'il doit également y avoir un service d'inspection et de pesée obligatoires fourni à l'industrie par la CCG pour surveiller et enregistrer les poids au déchargement, prélever des échantillons officiels et attribuer un grade officiel à chaque charge de wagon entrant dans une installation. Dans l'ensemble, les intervenants qui pensent que cette fonction obligatoire n'est pas nécessaire sont de cet avis parce que les exploitants de silos procèdent déjà à des activités de pesée, d'échantillonnage et de classement (quoique non conformes aux normes des grades dans de nombreux cas). La majorité des intervenants qui pensent que cette fonction est nécessaire sont d'avis que le système a besoin d'une tierce partie qui en assume la supervision et fait en sorte que les poids et les grades sont enregistrés de manière exacte et équitable.

Pour évaluer les répercussions, il est important de comprendre les divers points de vue des intervenants qui utilisent le système et le risque que pourraient leur occasionner des changements à ces services ou leur suppression. Le premier groupe d'intervenants peut être décrit comme les réseaux de silos à grains qui possèdent des réseaux d'installations primaires dans l'Ouest du Canada ainsi que des installations terminales ou une participation substantielle dans les installations où ils expédient leur grain. Autrement dit, ces organisations expédient dans leurs propres terminaux des grains qu'ils possèdent déjà. Le second groupe est constitué d'exploitants d'installations primaires qui achètent et expédient du grain en provenance des Prairies, mais qui ne possèdent pas leurs propres installations terminales ou de transbordement. Le troisième groupe est constitué en réalité d'un organisme qui nécessite une considération distincte, soit la Commission canadienne du blé (CCB). La CCB ne garde pas de personnel opérationnel dans des installations terminales ou de transbordement. Finalement, certains agriculteurs expédient des wagons de producteurs directement aux installations terminales et ils se fient sur la CCG pour faire en sorte que leurs wagons soient pesés et classés correctement. L'ensemble des trois derniers groupes/organismes n'ont pas d'agents propres aux installations terminales ou de transbordement. Le système des grains de l'Ouest canadien a été conçu comme un système dans lequel il est supposé que les exploitants de chemins de fer et de silos ne peuvent pas assumer leurs obligations commerciales normales si la CCG ne surveille pas 100 % des activités de déchargement. Par conséquent, selon la perception des intervenants de ces trois derniers groupes, il existe un risque accru que les poids et les classements qu'on leur attribue ne soient pas exacts si la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage n'est pas assumée par une tierce partie.

L'étude évalue les informations détaillées que fournit le service d'inspection et de pesée à l'arrivage et examine qui les utilise ou qui se fie sur ces informations. Celles-ci permettent, notamment, le classement à l'arrivage et l'arbitrage; la surveillance des variétés non

admissibles et des substances étrangères; le contrôle des facteurs de qualité et des infestations d'insectes; l'obtention d'échantillons à l'appui de la recherche sur l'attribution des grades; le contrôle du rendement interne des inspecteurs de la CCG; l'approbation et la surveillance des systèmes d'échantillonnage automatiques et des appareils de pesée. Elles servent en outre à établir les récépissés de silo terminal (RST) et le paiement à l'expéditeur; à utiliser le poids pour calculer le tarif de fret; à fournir des informations pour l'enregistrement et l'annulation des RST et pour les pesées de contrôle; à surveiller les tolérances de classement et les systèmes d'assurance de la qualité; à effecteur des enquêtes sur les déchargements; à procurer des données pour les échanges avec les manutentionnaires de grain; à produire des publications statistiques; à raffiner les tolérances relatives aux grades et à produire les rapports à l'intention des vérificateurs et des institutions financières pour les compagnies céréalières.

Ainsi, des scénarios ont été élaborés dans lesquels on considère les options qui pourraient être envisagées en ce qui concerne les services offerts aux groupes d'intervenants susmentionnés ainsi que le niveau de risque lié au fait de dépendre des installations terminales réceptrices pour la pesée et le classement du grain. L'objet fondamental de cette évaluation consiste à tenter de comprendre dans quelle mesure l'industrie a besoin de parties indépendantes pour superviser l'exécution, par les exploitants d'installations terminales, de la fonction de pesée, et dans quelle mesure les activités d'échantillonnage et d'inspection réalisées par la CCG et par les exploitants de silos font double emploi. Tous les intervenants semblent convenir que la CCG offre un service de grande qualité à l'industrie. Par conséquent, les changements ne visent pas à accroître ce service, mais à en réduire les coûts potentiellement inutiles. Bien que l'on puisse se demander si la CCG peut fournir les services qui restent de la façon la plus rentable qui soit, le fait est qu'il n'existe pas, dans le contexte canadien, de système de prestation de rechange dont l'ampleur s'approche de celle du système existant. Nous supposons donc que le coût nécessaire pour fournir les services restants s'approche approximativement du coût actuel de la prestation de ces services par la CCG et que dans l'avenir, il faudra que la Commission veille à fournir ces services à l'industrie de la façon la plus efficace et efficiente possible.

En ce qui concerne le cadre d'évaluation des répercussions, il est clair que, en raison de la valeur des exportations de grains du Canada, les changements qui poseront un risque pour l'intégrité des exportations ne seront pas acceptables. Toutefois, puisque tout le grain de l'Ouest canadien exporté à partir de silos de transbordement est soumis à une inspection de sortie obligatoire et à une pesée officielle avant de quitter le pays, on peut conclure que les macro-répercussions qui découlent de ces deux fonctions sont régies par le processus de sortie et non pas par le processus d'arrivage. Pourvu que des certificats finaux puissent être délivrés par la CCG à l'égard de toutes les exportations de grain, l'intégrité sera maintenue. De même, il est clair qu'il ne sera pas acceptable d'apporter des changements qui susciteront des répercussions néfastes sur l'intégrité du processus à l'intérieur du Canada et parmi les agriculteurs en particulier. Il reste donc à évaluer les répercussions sur les coûts, sur les réductions de coûts et sur ceux qui assumeront les coûts des services que le système devra continuer à fournir.

À partir des informations recueillies, nous avons conçu des scénarios qui exposent des options hypothétiques de changements aux services ou de leur suppression ainsi qu'une analyse d'impact de haut niveau relative au changement dans les coûts qui pourrait survenir d'après les informations sommaires fournies par la CCG. Voici une brève description des scénarios :

Scenario 1) Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires, mais augmentation de la fonction de vérification périodique avec maintien de l'inspection et de

la pesée des wagons de producteurs seulement.

Scenario 2) Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires dans le cas des expéditions internes de grain n'appartenant pas à la CCB, mais maintien de cette fonction pour toutes les parties considérées comme étant les plus à risque (celles qui n'ont pas de représentants aux installations terminales), incluant le grain de la CCB. Ce scénario est évalué avec et sans fourniture aux parties, par la CCG, de services de pesée à l'arrivage.

Scenario 3) Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires dans le cas de toutes les expéditions internes de grain, mais maintien de cette fonction seulement pour les parties considérées les plus à risque, excluant le grain de la CCB. Ce scénario est évalué avec et sans fourniture aux parties, par la CCG, de services de pesée à l'arrivage.

Scenario 4) Inspection obligatoire effectuée par la CCG dans les silos des Prairies au moment du déchargement, pour tout le grain. Ce scénario est évalué avec et sans fourniture de services de pesée aux installations portuaires par la CCG.

Scenario 5) Remplacement d'une majeure partie des échantillonnages des wagons individuels par des échantillonnages de wagons multiples ou par un classement composite (sauf dans le cas des wagons de producteurs) en vue d'une inspection obligatoire à l'arrivage. Ce scénario est évalué avec et sans fourniture de services de pesée à l'arrivage par la CCG.

Scenario 6) Classement central par région.

Scenario 7) Suppression des services d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires et mise en œuvre d'un processus de « mise en sac et d'étiquetage » grâce auquel les agents de la CCG recueilleraient et archiveraient encore des échantillons à des fins de règlement de différends. Ce scénario est évalué avec et sans fourniture de services de pesée à l'arrivage par la CCG.

Résumé des scénarios :

	Statu quo	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5	Scénario 6	Scénario 7
INSPEC-TION								
Exigences	Inspection obligatoire à l'arrivage pour toutes les expéditions	Inspection obligatoire par la CCG pour les wagons de producteurs seulement	Inspection obligatoire par la CCG ou une autre tierce partie pour les wagons de producteurs, le grain de la CCB et les expéditions internes d'une compagnie	Inspection obligatoire par la CCG ou une autre tierce partie pour les wagons de producteurs et les expéditions internes d'une compagnie	Inspection obligatoire au moment du décharge-ment pour toutes les expéditions à l'arrivage provenant des silos des Prairies	Inspection à l'arrivage obligatoire pour toutes les expéditions	Inspection à l'arrivage obligatoire pour toutes les expéditions	Sur demande ou pour le règlement de différends
Lieu	Silos terminaux et de transborde-ment et	Silos terminaux et de transborde-ment	Silos terminaux et de transborde-ment	Silos terminaux et de transborde-ment	Silos des Prairies	Silos terminaux et de transborde-ment	Inspection centralisée par région	Inspection centralisée par région

	facultatif dans les silos des Prairies							
Rôle de la CCG	Fournisseur de services	Fournisseur de services pour les wagons de producteurs et surveillance réglementai-re pour toutes les autres expéditions	Fournisseur de services facultatif ou obligatoire	Fournisseur de services facultatif ou obligatoire	Fournisseur de services	Fournisseur de services	Fournisseur de services	Échan-tillonnage obligatoire et fournisseur de services facultatif
Base du classement	Wagons individuels	Wagons individuels	Wagons individuels	Wagons individuels	Wagons individuels	Échantillons composites représen-tant de multiples wagons	Wagons individuels	Wagons individuels
PESÉE								
Exigences	Pesée obligatoire à l'arrivage pour toutes les expéditions	Obligatoire par la CCG pour les wagons de producteurs seulement	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Obligatoire à l'arrivage pour toutes les expéditions	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG
Rôle de la CCG	Fournisseur de services	Surveillance réglemen-taire	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG	Fournisseur de services	Scénario évalué avec et sans pesée par la CCG

TABLE DES MATIÈRES

N° DE PAGE

1.0 Introduction 1
1.1 Portée de l'étude 4
2.0 Contexte 7
3.0 Méthodologie 9
3.1 Examen de la recherche et de la documentation existantes 9
3.2 Examen interne et élaboration de concepts 9
3.3 Évaluation des solutions de rechange 11
4.0 Examen de la recherche et de la documentation existantes 13
4.1 Examen des évaluations antérieures 13
4.2 Examen des articles pertinents de la *Loi sur les grains du Canada* (LGC) et du *Règlement sur les grains du Canada* (RGC) ainsi que des politiques et procédures de la CCG qui leur sont associées 17
4.3 Comparaison avec d'autres systèmes d'inspection et de pesée 24
5.0 Incidence de l'inspection et de la pesée à l'arrivage 32
6.0 Consultation des représentants de la CCG 39
7.0 Consultation des intervenants 39
8.0 Analyse critique 45
8.1 Répercussions sur l'industrie et le marché 45
8.2 Répercussions financières et opérationnelles directes 46
9.0 Cadre d'analyse 51
9.1 Coûts directs 51
9.2 Analyse des données documentaires 52
9.3 Analyse des scénarios 56
9.4 Comparaison des solutions de rechange 79
9.5 Coûts indirects et autres résultats spécifiques 80
10.0 Résumé / conclusion 82

Annexe A : Document d'information à l'intention des intervenants du secteur
Annexe B : Intervenants participants
Annexe C : Termes et définitions

1.0 INTRODUCTION

La Commission canadienne des grains (CCG), (la Commission), est un organisme du gouvernement fédéral chargé d'établir et de maintenir les normes de qualité du grain canadien. Ses programmes se traduisent par des expéditions de grain qui répondent constamment aux spécifications des contrats quant à la qualité, à la salubrité et à la quantité des stocks. La CCG réglemente l'industrie céréalière afin de protéger les droits des producteurs et de garantir l'intégrité des transactions relatives aux grains tout en fournissant une assurance de la qualité.

L'étude qui suit présente une évaluation des répercussions économiques de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires assumée par la CCG aux installations terminales et de transbordement du grain de l'Ouest canadien ainsi qu'une évaluation des répercussions des changements proposés à ces services ou de leur suppression. Afin d'évaluer à la fois les micro-répercussions et les macro-répercussions des changements aux services offerts actuellement, un modèle économique qui permet de comparer divers scénarios a été conçu dans le cadre de l'étude. L'inspection et la pesée à l'arrivage aux silos terminaux et de transbordement ne représentent qu'une partie des nombreux services offerts par la Commission canadienne des grains, mais la portée du présent projet se limite à ces services.

Depuis la dernière révision de la *Loi sur les grains du Canada*, au début des années 1990, l'industrie céréalière a continué d'évoluer d'une façon qui se caractérise par des changements technologiques rapides, par des exigences accrues de la part des consommateurs et par des pressions concurrentielles supérieures qui sont exercées dans le monde entier et qui continuent de changer la façon dont l'industrie céréalière canadienne sert ses clients. Le perfectionnement des exploitations agricoles, la technologie plus poussée utilisée dans les systèmes de transport et de manutention, et les progrès continus des technologies liées aux sciences végétales et alimentaires posent à la CCG des défis dans l'accomplissement de ses fonctions de maintien de la qualité et de la salubrité du grain et de consignation exacte des transactions dans l'ensemble du système.

La CCG a une longue histoire liée à l'application du cadre de réglementation qui régit l'industrie céréalière dans l'Ouest canadien[1]. En tant qu'organisme de réglementation de l'attribution de licences et de cautionnements, la CCG garantit un commerce crédible dans le but de protéger les agriculteurs. Elle maintient un système selon lequel les acheteurs et les manutentionnaires de grain doivent obtenir une licence et faire l'objet d'une surveillance pour garantir que toutes les transactions sont justes et respectent les normes établies pour les poids et les caractéristiques des grades. La CCG surveille et certifie directement les poids à l'exportation, et supervise les pesées aux installations terminales et de transbordement afin de veiller à ce que les transactions soient exactes dans tout le système commercial.

À titre de fournisseur de services, la Commission participe directement, par l'entremise du Laboratoire de recherches sur les grains (LRG), à la réalisation de recherches et d'essais qui appuient les normes applicables aux grades des grains canadiens et l'utilisation finale des produits primaires qui relèvent de sa compétence. Le soutien fourni par le LRG au système de

[1] Aux termes de la *Loi sur les grains du Canada*, 21 cultures sont désignées comme des grains. Ce sont l'orge, les haricots, le sarrasin, le canola, les pois chiches, le maïs, le lin, le grain mélangé, l'avoine, le colza, le carthame, le blé, la triticale, le tournesol, le soja, le solin, le seigle, la graine de moutarde, les lentilles et les féveroles.

classement comprend l'évaluation de la qualité des nouvelles variétés, l'évaluation de l'incidence de divers facteurs de classement sur la qualité des grains et la conception de méthodes pour mesurer objectivement cette qualité. La Commission offre également une formation dans le domaine de l'assurance de la qualité pour les clients internationaux. À titre d'organisme officiel d'échantillonnage et d'essai des grains dans les silos terminaux et de transbordement, la CCG est habilitée à émettre des certificats finaux qui feront en sorte que l'assurance de la qualité sera maintenue et qu'elle apparaîtra constamment dans la commercialisation des grains canadiens. En outre, à titre de fournisseur de services aux agriculteurs, la Commission répartit les wagons de producteurs.

Les activités de la CCG ne se limitent pas au segment de l'industrie qui a trait aux produits primaires. En vertu de son mandat de recherche, la Commission participe aux études sur la qualité des produits finaux, c'est-à-dire qu'elle étudie la performance des grains canadiens dans différents produits finaux. Ces recherches exigent l'inclusion des produits primaires dans des recherches actives sur la cuisson, la mouture, la fermentation (orge) et d'autres produits. L'expertise et le matériel dont le LRG dispose sont également un atout pour la réalisation de projets de recherche conjoints, lesquels peuvent avoir lieu en collaboration avec des groupes tels que les départements de recherche universitaires ou de petites entreprises privées. Certaines de ces ressources ne sont disponibles qu'en très peu d'autres endroits au Canada et sont utiles pour le milieu de la recherche agroalimentaire du pays.

La Commission canadienne des grains a demandé une étude économique des répercussions de l'inspection et de la pesée à l'arrivage qui soit fondée sur des faits. L'objectif de la présente étude est de quantifier les avantages et les coûts de ces services pour les producteurs et l'industrie, et d'évaluer les effets potentiels de changements à ces services ou de leur suppression. La valeur de cette étude pour la CCG repose sur son objectivité et sur l'importance que les auteurs accordent à la quantification des répercussions financières, opérationnelles et autres de ces changements ou suppressions potentiels pour les producteurs et l'industrie. L'une des raisons pour lesquelles la CCG était d'avis qu'il était important de réaliser cette étude basée sur des faits est le large éventail d'opinions exprimées par les intervenants au sujet de ces services.

L'inspection à l'arrivage comprend la supervision du prélèvement des échantillons officiels, l'établissement des grades, de la teneur en matières étrangères, en humidité et en protéines, l'identification des grains infestés ou contaminés par des insectes et la préparation de rapports sur les résultats.

La pesée à l'arrivage comprend la surveillance du déchargement du grain provenant d'un wagon ou d'un camion au silo terminal afin de s'assurer que tout le grain est pris en compte et pesé avec précision. Elle comprend en outre la vérification de l'état des transporteurs et convoyeurs, et de leur état de préparation au déchargement, la mise en file d'attente des wagons par l'établissement de fiches de triage, l'observation des opérations de pesée, les enquêtes sur les problèmes ou les écarts excessifs et la communication du poids certifié.

Afin de concevoir un modèle et un processus d'évaluation des changements potentiels à l'inspection et à la pesée à l'arrivage obligatoires, il a fallu porter une attention constante aux trois principaux résultats escomptés dans la *Loi sur les grains du Canada*, laquelle est administrée par la Commission canadienne des gains, c'est-à-dire :

1. Appuyer les systèmes canadiens d'assurance de la qualité et de la quantité des grains;

2. Protéger l'intégrité du commerce des grains;
3. Appuyer la protection des producteurs.

Il était crucial que le modèle des services de rechange considérés dans ce projet maintienne ces résultats principaux. De plus, les activités d'inspection et de pesée à l'arrivage facilitent l'obtention de résultats spécifiques qui doivent également être considérés dans une évaluation des répercussions, c'est-à-dire :

Échantillonnage

- Permet le classement officiel et l'arbitrage sur le classement officiel par la CCG – réinspection et appels;
- Permet le contrôle par la CCG des variétés non admissibles;
- Permet le contrôle de la charge des wagons pour la détection des substances (mycotoxines, pesticides, éléments traces, etc.) et la vérification des facteurs de qualité au besoin;
- Permet les échantillons en appui de la recherche sur les facteurs de classement et les tolérances;
- Permet le contrôle interne, par la CCG, du rendement de ses inspecteurs;
- Exige l'approbation de la CCG pour les systèmes d'échantillonnage automatiques et le contrôle de ces systèmes.

Inspection et pesée

- Permet de recourir aux résultats de l'inspection et de la pesée pour calculer les droits applicables aux services dispensés par les silos terminaux et de transbordement, et pour le paiement entre l'expéditeur et le silo d'arrivage;
- Permet de recourir au poids consigné pour calculer le tarif de fret;
- Permet l'enregistrement et l'annulation des récipissés de silos terminaux et de transbordement et les pesées de contrôle pour la gestion et la confirmation des stocks de grains;
- Permet de contrôler si les expéditions primaires ont subi une infestation d'insectes ou une contamination quelconque;
- Requiert l'approbation, la surveillance et l'inspection régulière, par la CCG, des appareils de pesée;
- Permet à la CCG de suivre l'efficacité globale des tolérances de classement et du système d'assurance de la qualité;
- Permet, au moment du déchargement, la tenue par la CCG d'enquêtes relatives au grade ou au poids;
- Permet la consignation des résultats de l'inspection et de la pesée dans les applications logicielles du programme ISA (automatisation des services à l'industrie), qui permet subséquemment :
    - l'échange de données avec les manutentionnaires de grains, les marchands de grains et les transporteurs;

- l'utilisation des données pour des publications statistiques,
- le recours à des données permettant de prévoir les répercussions de la définition ou de la mise à jour des tolérances sur l'attribution des grades, l'industrie céréalière et les producteurs;
- sur demande ou en vertu d'une autorisation, la remise de rapports à des vérificateurs indépendants ou à des institutions financières.

L'un des défis que doit relever la CCG est de faire en sorte que les services qu'elle offre demeurent pertinents et utiles pour l'industrie en évolution. Le but final de l'étude n'est pas de formuler une recommandation, mais plutôt d'illustrer les résultats finaux possibles découlant des diverses solutions de rechange aux services fournis par la CCG, en fournissant des informations basées sur des faits et sur lesquelles les futures discussions et décisions pourront être fondées.

1.1 PORTÉE DE L'ÉTUDE

La présente étude examine seulement les services qui ont trait à l'inspection et à la pesée à l'arrivage obligatoires dans les silos terminaux et de transbordement ainsi que les activités qui appuient ces services ou sont permises par ces derniers (pesées de contrôle et enregistrement/annulation). Comme on l'a mentionné ci-dessus, l'objet de l'étude n'est pas de formuler une recommandation à l'intention de la CCG. Elle a pour but de déterminer certains modèles de services de rechange et d'évaluer leurs répercussions sur les producteurs, l'industrie et la CCG.

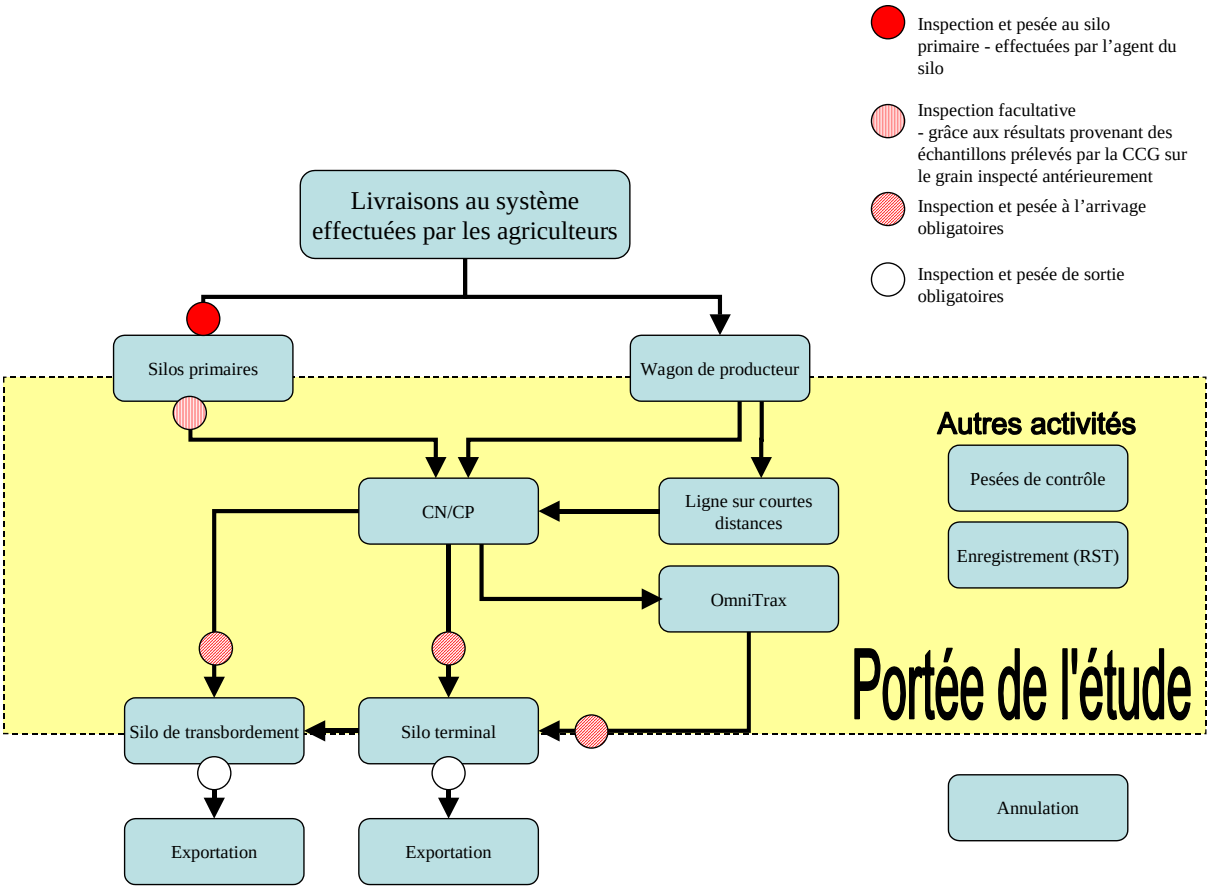
Lorsque le grain est livré aux silos primaires agréés, il est pesé et classé par le personnel du silo. À cette étape, la propriété du grain est transférée soit à la Commission canadienne du blé (CCB), dans le cas du grain « Commission » confié aux soins de l'exploitant du silo, qui lui sert alors d'agent, soit directement à la compagnie céréalière réceptrice. Le grain destiné à être exporté par cargo céréalier est ensuite transféré aux installations portuaires par wagons ferroviaires. On procède à l'inspection et à la pesée à l'arrivage obligatoires sur chaque lot/convoi/livraison (principalement des wagons ferroviaires) de grain de l'Ouest reçu aux silos terminaux ou de transbordement. L'inspection et la pesée à l'arrivage sont obligatoires pour chaque wagon, sauf dans un cas, c'est-à-dire lorsque l'expéditeur a demandé « une inspection officielle à l'arrivage – facultative », c'est-à-dire au silo primaire de collecte, ce qui consiste essentiellement à effectuer une inspection officielle au moment du chargement des wagons à partir du silo primaire, avant l'expédition du grain aux installations portuaires. L'inspection au silo de collecte est facultative, et les agents de la CCG ne peuvent fournir ce service que s'ils disposent de ressources pour répondre aux demandes d'être présents sur les lieux durant le chargement des wagons.

Lorsque les wagons arrivent au silo portuaire, les agents de la CCG les examinent pour déceler les fuites, consignent les données ayant trait aux wagons, s'assurent que tous les compartiments sont pleins et produisent souvent les listes de triage utilisées par les propriétaires de silo pour déterminer l'ordre du déchargement. Au moment où le grain est reçu par l'installation terminale, les agents de la CCG supervisent la pesée effectuée par les employés des compagnies céréalières et prélèvent des échantillons représentatifs (à l'aide du matériel d'échantillonnage automatique approuvé par la CCG) de chaque wagon ou camion.

Les inspecteurs de la CCG classent le grain en regard des caractéristiques des grades et déterminent le grade officiel qui représentera la qualité officielle du grain reçu. Les informations sur le grade et le poids constituent un récépissé officiel indiquant les stocks que contient l'installation. Les échantillons sont conservés par la CCG pendant un certain temps au cas où le classement officiel ferait l'objet d'un appel. La CCG est également responsable de l'inspection de tous les systèmes de pesée en vrac dans les silos terminaux et de transbordement agréés conformément à la *Loi concernant les poids et mesures* et son règlement d'accompagnement, et aux exigences de la CCG. Au moment où le grain est expédié à partir du silo terminal ou de transbordement vers un navire en vue de l'exportation, encore là les agents de la CCG surveillent la fonction de pesée, recueillent des échantillons officiels supplémentaires et effectuent une inspection officielle du grain chargé sur le vaisseau. Le certificat final est délivré à partir de l'information de sortie, ce qui permet l'annulation de la consignation des stocks dans l'installation. Ce dernier processus constitue « l'inspection et la pesée de sortie obligatoires ».

Encore une fois, l'étude n'évalue que la fonction « *d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires* » dans les silos terminaux et de transbordement du système canadien de production céréalière ainsi que les activités qui sont appuyées ou permises par cette fonction (pesées de contrôle, enregistrement et annulation). Le diagramme qui suit illustre les activités réalisées par la CCG et met spécialement en évidence celles qui s'inscrivent dans la portée de l'étude.

Diagramme 1 : Portée de l'étude



Bien que la portée de l'étude soit restreinte aux activités qui font partie de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires, le modèle économique tient compte d'éléments qui vont au-delà de cette portée afin d'exposer efficacement tous les coûts et les avantages des changements ou des suppressions touchant cette fonction. Les répercussions sur les producteurs, sur l'intégrité des transactions, sur la qualité et son assurance dans tout le système ainsi que sur la réputation internationale du Canada en tant que fournisseur de produits céréaliers de grande qualité dans le monde entier font partie des questions cruciales qui ont été considérées dans l'évaluation.

Afin de comprendre entièrement les répercussions de ces mesures sur les producteurs et d'autres intervenants de l'industrie, nous avons prévu dans la portée du projet de solliciter la participation directe d'un échantillon d'organisations de producteurs, de marchands et de manutentionnaires de grains ainsi que celle de cadres et de membres du personnel de la CCG. Nous avons obtenu cette participation grâce à des entrevues, à des enquêtes sur place et à des présentations écrites.

2.0 CONTEXTE

L'industrie céréalière canadienne a subi un nombre important de changements depuis les jours où la Commission canadienne des grains (CCG) et la *Loi sur les grains du Canada* ont été établies. Au moment de sa création, la CCG protégeait les producteurs de grains qui appartenaient à une industrie devant répondre à une infrastructure et à un marché très différents d'aujourd'hui. À partir d'un nombre de silos supérieur à 5 000 dans les années 1930, l'infrastructure de l'industrie céréalière des prairies de l'Ouest canadien s'est consolidée pendant les 60 années qui ont suivi, et dès 1993, avait réduit le nombre d'installations à 1 465 silos agréés. Dans les quelque dix années suivantes, ce nombre a été réduit à 382. L'allure des installations a également changé de façon draconienne comme l'illustre le changement survenu dans la taille moyenne des silos, lesquels sont passés d'une capacité de 4 742 tonnes en 1993 à une capacité de 13 353 tonnes en 2003.

De façon générale, parmi les autres changements importants qui ont touché l'industrie, il y a que celle-ci était dominée par des wagons couverts qui transportaient des charges d'environ 60 tonnes de grains jusqu'au port, et qu'un agriculteur moyen expédiait quelques centaines de tonnes de grains par année. Les silos terminaux de la tête des Grands Lacs recevaient de petites charges de grains (et d'impuretés) dans un système de mise en commun situé au port où les lots étaient préparés pour le nettoyage, le mélange, le trie, le stockage et la vente. Le système d'exportation de l'industrie était dominé par plus de 50 silos terminaux, situés en majorité à Thunder Bay et le long de la Voie maritime du St-Laurent (la côte ouest était une destination très mineure pour le grain des Prairies au milieu du siècle dernier). Ces terminaux (à Thunder Bay) conditionnaient le grain durant tout l'hiver, remplissaient leurs cellules et étaient prêts pour la commercialisation lorsque les lacs s'ouvraient à la circulation au printemps. L'inspection et la pesée à l'arrivage fournissaient des informations cruciales à mesure que les expéditions dispersées de grain des Prairies non encore nettoyé étaient rassemblées pour les exigences de conditionnement et de tri soient établies de concert avec celles d'autres produits semblables en préparation pour leur vente future.

En 1995, la *Loi sur le transport des grains de l'Ouest* a été abrogée, les agriculteurs étant dorénavant obligés de payer la totalité du coût du transport du grain vers l'extérieur des Prairies. Cette mesure a favorisé une augmentation de l'utilisation et de la transformation des grains dans les Prairies dans des secteurs comme les productions animales et la transformation des aliments. Il en est résulté également une hausse générale des exportations par voie terrestre vers les États-Unis et le Mexique, et un changement dans le mélange des cultures produites par les agriculteurs. Elle a encouragé la production d'un plus grand nombre d'acres de cultures de valeur supérieure ou de cultures qui pouvaient être transformées dans les Prairies. Les agriculteurs ont augmenté les volumes entreposés à la ferme et changé substantiellement leurs liens avec la CCB (qui commercialise la majorité des stocks destinés à l'exportation) dans le cadre de contrats beaucoup plus complexes et de processus visant la production de grains à la demande pour la vente.

Aujourd'hui, l'infrastructure de l'industrie céréalière sert principalement de système de *manutention* du grain pré-nettoyé plutôt que de système de *stockage* du grain. Elle compte un nombre beaucoup plus petit de silos de collecte conçus pour recevoir et expédier de grands volumes de grains (leur taille moyenne s'est accrue passant d'environ 2 000 tonnes à plus de 10 000 tonnes, certaines installations pouvant manutentionner plus de 100 000 tonnes). Les

expéditions se font vers l'extérieur des Prairies par lots de plusieurs wagons chargés de produits semblables, dont une grande partie est déjà nettoyée et mélangée (normalement selon la norme de grade minimale) afin d'en optimiser la valeur; dans de nombreux cas, chaque ensemble de wagons assure le transport de plusieurs milliers de tonnes vers des silos terminaux pré-déterminés en vue de ventes prédéterminées sur des navires prédésignés. Les droits d'expédition des wagons de producteurs ont été maintenus, quoiqu'un nombre croissant des quelque 3 000 à 13 000 wagons expédiés dans une année donnée le sont par des installations de manutention plus grandes et plus perfectionnées appartenant à des groupes d'agriculteurs, et sont livrés au port pour des ventes prédéterminées. Huit grands silos terminaux sont exploités actuellement à Thunder Bay, qui traite maintenant environ 30 % des mouvements de grains provenant des Prairies. Les expéditions les plus nombreuses se font maintenant à partir de Vancouver et de Prince Rupert, dont le petit nombre de silos (sept) de très forts débit expédient la moitié de la production de grain de l'Ouest canadien.

La consolidation des compagnies céréalières a augmenté le nombre d'expéditions qui ont lieu à partir du système primaire d'une compagnie vers son propre silo terminal. Afin de prolonger ses activités pendant toute l'année, la région de l'Est (p. ex. la ville de Québec) reçoit maintenant des produits « hors saison » par ligne de chemin de fer directe, outre les cargos hors-mer qu'elle accueille entre le printemps et l'automne. Il est maintenant normal pour les silos terminaux et de transbordement de mettre en file d'attente sur une seule fiche de triage des wagons multiples remplis du même produit, de les décharger en quelques minutes, à la même vitesse que peuvent le faire toutes les trémies fonctionnant en même temps, de peser le grain sur des balances à trémies électroniques perfectionnées, ce qui n'exige même pas de détacher les wagons pour effectuer le déchargement avant de passer au wagon suivant. Cette rapidité d'exécution a augmenté la vitesse générale des affaires dans les terminaux, et l'on demande de plus en plus que les services de la CCG soient fournis 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Il s'est également produit une spécialisation des caractéristiques de qualité exigées par les acheteurs; en effet, on s'éloigne des méthodes classiques de détermination des grades et des classes pour privilégier des méthodes objectives et plus rapides de classement et d'évaluation de la qualité du grain. La CCG a observé une demande accrue en faveur d'une certification rapide et précise des caractéristiques du grain selon des critères particuliers qui situent à l'extérieur du cadre des définitions statutaires des grades.

Ces changements touchant l'industrie et la technologie ont créé un environnement très différent dans lequel les activités d'inspection et de pesée à l'arrivage doivent être menées à bien. La présente étude considère les changements qui ont été décrits par un grand nombre d'intervenants et évalue les répercussions économiques des changements potentiels aux fonctions d'inspection et de pesée obligatoires à l'arrivage remplies par la CCG ou de leur suppression. Dans ce processus, nous avons considéré un éventail de changements et évalué leurs répercussions afin de fournir à la CCG de meilleures informations sur lesquelles baser ses décisions et sa politique future.

3.0 MÉTHODOLOGIE

3.1 EXAMEN DE LA RECHERCHE ET DE LA DOCUMENTATION EXISTANTES

Afin d'élaborer un produit final qui contribuerait à l'ensemble des connaissances existantes, nous avons débuté le projet par un examen des documents fournis par la CCG, y compris les évaluations antérieures de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires. Il s'agissait là d'une première étape logique si l'on voulait comprendre à fond l'histoire de la CCG et l'élan qui a motivé ce projet. Les documents examinés comprennent notamment l'Examen interne des programmes de la CCG (1999) et l'Examen indépendant de la *Loi sur les grains du Canada* et de la Commission canadienne des grains (septembre 2002). En outre, les articles pertinents de la *Loi sur les grains du Canada* et du *Règlement sur les grains du Canada* ainsi que d'autres documents fournis par la CCG ont été considérés.

Une fois que cet examen a été terminé, il était aussi utile de comparer le contexte dans lequel évoluent les producteurs de l'Ouest canadien avec celui des producteurs de l'Est du Canada, des États-Unis et de l'Australie. L'analyse d'autres systèmes d'inspection et de pesée a facilité la conception de modèles de services de rechange tout en nous donnant un aperçu des difficultés et des réussites qu'ont connues d'autres administrations.

3.2 EXAMEN INTERNE ET ÉLABORATION DE CONCEPTS

3.2.1 INCIDENCE DE LA FONCTION D'INSPECTION ET DE PESÉE À L'ARRIVAGE

Outre les trois résultats principaux escomptés par la CCG (discutés dans la partie 1 – Introduction), la CCG reconnaît plusieurs résultats spécifiques qui découlent des services qu'elle offre. Nous avons commencé l'élaboration des concepts en tenant compte des répercussions de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage dans le cadre d'une analyse de chacun des résultats spécifiques. Ces derniers ont été analysés dans un effort pour mettre en évidence ceux qui exigent que la CCG aille au-delà de son mandat, les domaines dans lesquels les résultats pourraient être fournis par d'autres organismes et ceux qu'il est important de conserver pour protéger l'intégrité des résultats principaux.

3.2.2 CONSULTATION DE LA CCG

Nous avons tenu des réunions avec des employés de la CCG provenant de chaque bureau régional. Cela nous a permis d'évaluer de façon pratique les processus en cause dans l'inspection et la pesée à l'arrivage. Nous avons consulté les cadres de la CCG et observé les procédés utilisés ainsi que les installations de pesée et de classement dans les villes de Québec (Québec), de Chatham et Thunder Bay (Ontario), de Winnipeg (Manitoba) et de Vancouver (Colombie-Britannique), qui représentent les cinq régions de l'organisme, soit les régions de l'Est, de Bayport, de Thunder Bay, des Prairies et du Pacifique.

Ces réunions ont été cruciales pour en arriver à une compréhension exacte des activités quotidiennes des agents de la CCG. Nous en avons tiré une perspective utile sur les caractéristiques régionales uniques et l'essence des services offerts par la CCG, y compris la

façon dont ces services sont rendus et dont les informations sont consignées, retracées et utilisées dans le système.

3.2.3 CONSULTATION DES INTERVENANTS

Conformément à l'opinion des représentants de la CCG et de MNP, selon laquelle une analyse économique ne pourrait être réalisée avec exactitude sans la consultation des intervenants, des dispositions ont été prises pour solliciter la participation d'un échantillon d'organisations de producteurs, de marchands de grains et de manutentionnaires de grains. L'objet de ces rencontres était de rassembler de l'information au sujet des effets non seulement directs mais secondaires de changements éventuels aux services d'inspection et de pesée à l'arrivage ou de leur suppression.

Compréhension améliorée du processus
Des réunions avec les représentants de l'industrie ont été tenues à Sarnia, London et Thunder Bay (Ont.), à Winnipeg (Man.), dans la ville de Québec (Qc), à Edmonton (Alb.) et à Vancouver (C.-B.). Ces consultations menées auprès d'exploitants de silos terminaux et de transbordement nous ont aidé à comprendre les processus en cause ainsi que les liens entre les employés de la Commission et les employés des compagnies céréalières.

De plus, des réunions ont été tenues avec des groupes de producteurs et de l'industrie à Edmonton, Saskatoon, Regina et Winnipeg ainsi que deux réunions en personne à Eston (Sask.) et à Forestburg (Alb.) dans le but de faciliter les consultations avec les groupes de producteurs, les compagnies céréalières, les expéditeurs de wagons de producteurs, les compagnies de chemin de fer sur courtes distances et d'autres organisations des Prairies sur lesquelles influent directement les fonctions d'inspection et de pesée à l'arrivage. Finalement, nous avons interviewé des représentants de l'Alliance de la Fonction publique du Canada dans la région du Pacifique et des gestionnaires de comités chargés de l'agriculture et des représentants des Producteurs De Grains du Canada, d'Ottawa. Les réunions avec ces organisations ont eu lieu respectivement à Vancouver et à Winnipeg.

3.2.4 CONCEPTION DE MODÈLES

La consultation des intervenants nous a fourni le niveau d'information nécessaire à la conception d'un modèle qui servirait à terminer l'analyse coûts-avantages. Les observations tirées de ces réunions ont fourni des exemples concrets des répercussions de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage sur différents secteurs de l'industrie céréalière ainsi que des illustrations des effets d'entraînement auxquels on pouvait s'attendre des changements touchant cette fonction ou de sa suppression.

3.2.5 ANALYSE CRITIQUE

L'analyse critique a débuté par des discussions portant sur les facteurs qui avaient suscité l'établissement de la LGC et de la CCG, et sur les changements qui ont créé la situation actuelle de l'industrie. Ces discussions ont été complétées par des renseignements recueillis dans le cadre de consultations avec des employés de la CCG et avec des intervenants au sujet des informations et services fournis par la CCG et de la valeur de ceux-ci pour différents groupes industriels.

Un dialogue et des discussions à l'interne sur l'analyse documentaire et les systèmes de prestation de services dans d'autres pays ont permis d'élaborer des concepts et d'illustrer plus globalement les micro-répercussions et macro-répercussions de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires. Afin d'obtenir une perspective nouvelle sur la situation, l'expertise de Ian Craven et de Fred Siemens concernant l'industrie a été complétée par les compétences en recherche et en économie de Hartley Furtan, qui ont ensuite été mises à l'épreuve par les membres de l'équipe qui avaient moins d'antécédents concernant cette industrie.

Dans le cadre de l'analyse critique, nous avons séparé les activités de la CCG en trois domaines : la pesée, l'échantillonnage et l'inspection, et nous avons exposé brièvement les principaux enjeux liés à chacun de ces domaines.

3.2.6 CADRE D'ANALYSE

Le fait d'utiliser une approche coûts-avantages pour modéliser les répercussions des changements potentiels aux services ou de leur suppression permet de tenir compte des coûts financiers et des pertes d'avantages (p. ex. l'intégrité du système) ainsi que des économies réalisées dans les opérations et les répercussions nationales à plus grande échelle. La référence utilisée pour le modèle coûts-avantages était le statu quo ou la situation actuelle. Nous avons donc conçu un modèle financier qui présente les coûts associés au statu quo et nous l'avons soumis à des modifications pour analyser les solutions de rechange aux services.

Pour contrôler les effets externes qui auraient autrement rendu ces scénarios si complexes qu'il aurait été impossible de les modéliser, il a fallu appliquer des hypothèses à tous les scénarios. Le premier ensemble d'hypothèses était que tous les scénarios exigeraient que les trois principaux résultats de la *Loi sur les grains du Canada* soient maintenus. Par conséquent, la protection des producteurs, l'intégrité des transactions et l'assurance de la qualité et de la quantité des grains devaient être maintenues pour qu'une option soit considérée comme viable. Étant donné la nécessité de protéger les droits des producteurs, nous avons traité les expéditeurs de wagons de producteurs de façon distincte dans le processus d'analyse. Autant les expéditeurs de wagons de producteurs que les exploitants de silos terminaux conviennent que pour que les expéditeurs de wagons de producteurs conservent leur rentabilité, il serait essentiel que les employés de la CCG soient présents à l'inspection et à la pesée à l'arrivage afin de maintenir l'intégrité des transactions. Finalement, nous avons supposé que peu importe la structure de l'inspection et de la pesée, il serait nécessaire que des documents soient produits qui permettent la conclusion d'une transaction aux points critiques, là où il y a transfert de propriété et de responsabilité.

Des modèles de services de rechange qui respectaient les hypothèses susmentionnées ont été conçus d'après les observations des intervenants, lesquelles déterminaient quels services étaient essentiels et l'impact que des changements aux différents éléments de l'inspection et de la pesée à l'arrivage auraient sur leurs opérations.

3.3 ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE

Les modèles de services de rechange ont été évalués grâce à une analyse du niveau minimum de services à l'arrivage requis au cas où la CCG ne participerait plus à la fonction d'inspection

et de pesée à l'arrivage obligatoires. Les modèles présentés incluent divers niveaux de participation de la CCG allant du maintien de cette fonction pour certains intervenants de l'industrie à une participation se limitant à des mesures de contrôle du système. Les modèles ont été évalués en termes de coûts financiers ou d'économies et de niveau de risque pour les transactions et pour l'intégrité que pose cette fonction à l'arrivage.

De plus, d'autres modèles de services de rechange ont été considérés, notamment les répercussions du classement composé sur le statu quo, celles de l'inspection à l'arrivage facultative par une tierce partie assumée par la CCG ou par d'autres fournisseurs de services agréés ainsi que le classement centralisé. L'un de ces scénarios a été appliqué au modèle de référence, et les résultats ont été considérés en tenant compte des effets secondaires ou des répercussions externes qui n'étaient peut-être pas démontrés dans le modèle. Il était important de s'assurer soit que les résultats décrivent avec exactitude les effets externes considérés dans les réunions avec les intervenants ou qu'ils soient suffisamment robustes pour contester ces répercussions supposées. En outre, il fallait considérer les répercussions plus vastes sur le plan national ou sur la réputation internationale du système.

4.0 EXAMEN DE LA RECHERCHE ET DE LA DOCUMENTATION EXISTANTES

4.1 EXAMEN DES ÉVALUATIONS ANTÉRIEURES

Le rôle et les responsabilités de la CCG relativement à l'inspection et à la pesée obligatoires du grain qui arrive aux silos terminaux et de transbordement ont été étudiés dans le cadre de deux examens récents de la CCG. Les commentaires qui suivent sont des résumés d'extraits pertinents provenant de ces rapports et ayant trait à ces responsabilités particulières.

Examen interne des programmes de la CCG – 1999

On a reconnu dans cet examen interne que la mondialisation, les progrès technologiques, les fusions d'entreprises, les troubles économiques et l'évolution des marchés étaient en train de créer une révolution dans l'industrie céréalière canadienne. On y convient en outre qu'il faut fournir à la CCG la capacité de répondre aux besoins actuels ainsi que la souplesse nécessaire pour s'adapter aux exigences futures de ses clients, y compris les producteurs, les marchands et les manutentionnaires de grains, les phytogénéticiens et les transformateurs.

Les auteurs reconnaissent qu'il s'est produit des changements fondamentaux dans l'industrie céréalière canadienne. L'un de ces changements a été l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, qui a pris effet le 1er août 1995. Il en est résulté que les producteurs ont été tenus de payer la totalité du tarif de fret du grain. Cette mesure a changé les paramètres économiques de l'exportation du grain, car elle a réduit de façon draconienne l'exportation du grain par l'entremise des silos terminaux. Entre 1991-1992 et 1994-1995, les volumes reçus par les silos terminaux se chiffraient en moyenne à 28,5 millions de tonnes par année. Entre cette période et la publication de l'examen de 1999, la moyenne annuelle a été de 22,8 millions de tonnes, une chute de 20 %. Cette diminution a posé un problème grave pour la CCG, parce que ses recettes dépendent du volume de grain traité par les installations portuaires agréées.

Étant donné que la CCG ne s'attendait pas à ce que cette tendance dans l'exportation change dans un avenir prévisible, il a été déterminé qu'il fallait prendre des mesures pour rendre la CCG plus efficace et rentable. Selon les représentants de la Commission, on pourrait accroître substantiellement le rendement et les économies en réorganisant et en rationalisant les services d'inspection et de pesée.

D'après un examen qui a mené à la préparation du rapport de la CCG, des clients ont mentionné à la CCG que certains de ses services, par exemple l'inspection et la pesée à l'arrivage, n'étaient plus essentiels et devraient être rendus volontaires. La CCG a suggéré que des économies à long terme pourraient être rendues possibles par une proposition visant à offrir l'inspection à l'arrivage sur une base facultative de « mise en sac et d'étiquetage » et à poursuivre le service de réception du grain.

En ce qui concerne l'inspection de sortie effectuée dans les silos terminaux et de transbordement agréés, les représentants de la CCG étaient d'avis que cette inspection est la clé de la réputation du Canada ayant trait à la qualité de son grain. Pour ce qui est des normes de qualité du grain, leur avis était que ces normes constituent la base du système canadien d'assurance de la qualité et qu'elles sont habituellement la base du commerce du grain. Par

conséquent, la CCG ne recommandait pas de changements qui pourraient nuire à son efficacité dans ces deux domaines.

Inspection à l'arrivage – observations spécifiques :

- En vertu de la *Loi sur les grains du Canada*, la CCG a le mandat d'effectuer l'inspection officielle de chaque charge de wagon ou de camion de grain de l'Ouest admise dans un silo terminal ou de transbordement agréé. Cette inspection peut être effectuée à ces endroits ou dans les Prairies avant l'acheminement du grain.
- Ce service comprend les mesures suivantes : surveiller le prélèvement d'échantillons représentatifs, établir le grade, le taux d'impuretés, le taux d'humidité et la teneur en protéines et tout autre critère d'analyse requis par l'inspection, signaler à l'exploitant de silos que le grain est contaminé ou infesté d'insectes, et enregistrer les résultats.

L'inspection à l'arrivage a pour objet principal de recueillir des échantillons dans le but de faciliter :

- l'établissement d'une base de paiement,
- l'identification de la qualité et du volume de l'expédition,
- la surveillance des variétés,
- la collecte de données sur la qualité et la quantité du grain,
- la surveillance des infestations,
- la surveillance de la salubrité,
- la réalisation d'études sur les facteurs de classement,
- la fourniture aux installations d'une fonction d'arbitrage objectif par un tiers.

Inspection à l'arrivage – recommandations formulées dans le cadre de l'examen interne de 1999 :

- À court terme, la CCG devrait continuer d'offrir l'inspection du grain à l'arrivage au silo terminal, mais il faudrait modifier la méthode de prestation de ce service afin qu'elle soit plus économique;
- La nouvelle méthode visera un service de base;
- Tout service sur mesure offert en plus du service de base sera négocié et fourni sur demande;
- L'inspection à l'arrivage est un service qui contribue à l'efficacité du système canadien d'assurance de la qualité. Toutefois ce service n'est pas un facteur essentiel du maintien de la réputation du grain canadien en matière de qualité.
- Par conséquent, la *Loi sur les grains du Canada* devrait être modifiée pour rendre ce service facultatif.

Inspection à l'arrivage – Les recommandations à long terme qui exigent des changements à la *Loi sur les grains du Canada* sont les suivantes :

- Modifier la *Loi sur les grains du Canada* afin de permettre plus de souplesse en matière de services d'inspection à l'arrivage à mesure que l'industrie évolue;
- Offrir un service selon lequel la CCG pourrait vérifier les méthodes d'inspection et d'échantillonnage des entreprises afin de faciliter le commerce de grain entre les silos primaires et terminaux ou les installations de transbordement en fonction des grades attribués par une entreprise au déchargement.

Examen indépendant de la *Loi sur les grains du Canada* et de la Commission canadienne des grains – Septembre 2002

Cet examen a été commandé par le ministre d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. Puisque la portée de cet examen était substantiellement plus vaste que l'objet du présent rapport, nous vous donnons un résumé des observations, conclusions et recommandations formulées par les auteurs relativement à l'inspection et à la pesée à l'arrivage seulement. Les objectifs spécifiques de cet examen en ce qui concerne les fonctions d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires comprenaient ce qui suit :

- *Examiner les pouvoirs et les fonctions de la CCG stipulés dans la* Loi sur les grains du Canada *dans le but d'y prévoir la souplesse exigée par l'évolution de l'industrie céréalière;*
- *Déterminer quels services fournis par la CCG devraient être obligatoires et lesquels devraient être facultatifs.*

Les observations suivantes ont été formulées par les auteurs qui ont contribué au rapport, soit Germain Dauk, Douglas Livingstone et Owen McAuley.

> *« Bien que la CCG continue à améliorer la réputation internationale de l'industrie céréalière canadienne, de nouveaux défis se sont posés en raison de la chute des exportations, du regroupement de l'industrie et des nouvelles exigences du marché. La CCG doit jouir de la souplesse nécessaire pour s'adapter aux défis qui sont évidents actuellement et à ceux qu'il reste à identifier. »*

L'approche qui a été adoptée pour la préparation du rapport consistait à fournir un aperçu de la direction que l'industrie céréalière était en train de prendre et à proposer une orientation pour l'avenir.

> *« Dans l'ensemble, les intervenants ont convenu que la CCG confère de la valeur au secteur céréalier canadien, mais qu'il est nécessaire d'apporter des changements afin d'améliorer la prestation de ses services dans l'avenir. L'expression entendue le plus souvent au cours des réunions était de « ne pas jeter le bébé avec l'eau du bain », ce qui signifie que le système actuel d'assurance de la qualité du grain offre plusieurs avantages pour améliorer la réputation du Canada et permettre aux producteurs canadiens de fournir du grain à d'importants marchés de qualité, mais il faut aussi trouver un moyen d'accommoder les nouveaux développements, marchés et produits liés aux grains en perturbant le moins possible le système. »*

Voici les observations formulées par les auteurs :

- Individuellement, les agriculteurs peuvent difficilement se protéger dans le contexte mondial du marché céréalier;
- De nombreux intervenants avaient des opinions diamétralement opposées sur les coûts du changement ou craignaient qu'un nouvel examen de la *Loi sur les grains du Canada* perturbe l'équilibre du marché ou change le mandat de la CCG.

Les auteurs du rapport ont identifié les tendances et les enjeux qui influaient sur les responsabilités imposées par la loi à la CCG relativement à l'inspection et à la pesée à l'arrivage obligatoires :

- En 1995, les paiements versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* pour le transport du grain ont pris fin.
- Cela s'est traduit par une utilisation accrue du grain au pays et l'augmentation des exportations de grain vers les É.-U. ainsi par une diminution des volumes destinés aux marchés étrangers pour lesquels une inspection est nécessaire.
- Cette réduction du volume des exportations combinée à la réticence du gouvernement fédéral de hausser les droits perçus par la CCG ont fait que cette dernière s'est trouvée en situation de déficit, ayant besoin d'une aide financière.
- Au même moment, il s'est produit un regroupement rapide des silos des Prairies en un réseau comportant un plus petit nombre de silos de plus grande taille et de capacité supérieure, et un nombre réduit de compagnies.
- Avec la construction récente de silos de plus grande traille et de grande capacité dans les Prairies, les activités des silos primaires ont évolué vers un accroissement du nettoyage et du mélange à l'arrivage et vers la réalisation d'expéditions directes de plus en plus nombreuses (le grain est transbordé à partir de camions ou de wagons directement dans un navire sans transformation supplémentaire) aux installations terminales portuaires.
- Puisque l'inspection à l'arrivage devient moins pertinente aux installations portuaires et que la mise en commun des grains dans les installations portuaires devient désuète, les livraisons aux points d'exportation suscitent de nouvelles questions.
- Dans l'examen des programmes effectué par la CCG elle-même en 1999, on mentionne que plus de 85 % du grain livré aux silos terminaux est conforme aux caractéristiques des grades d'exportation.
- Des changements importants se sont produits dans le système de silos primaires depuis 1999, ce qui indique un besoin d'examiner de nouveau cette question.

Recommandation concernant le dédoublement des services :

- La CCG devrait disposer d'un mécanisme pour accréditer des entreprises privées afin que celles-ci puissent fournir des services obligatoires ou facultatifs à l'industrie céréalière.

Observations concernant les services obligatoires et facultatifs :

- Le rôle premier de la CCG devrait être celui d'assurer le respect de la réglementation, d'établir des normes et de procéder à un arbitrage impartial en tant que tierce partie.

- Son service principal consiste à effectuer l'évaluation obligatoire de la qualité du grain destiné à l'exportation de manière à ce que le Canada soit connu comme un fournisseur fiable et éprouvé de grains de qualité spécifique demandés par les clients étrangers.

Les auteurs du rapport ont conclu que l'on pourrait réaliser des économies dans la prestation des services que la CCG a actuellement le mandat d'offrir en :

- permettant aux entreprises privées de faire concurrence au personnel de la CCG chargé de ces services, pourvu que celles-ci soient accréditées. L'accréditation devrait être fondée sur des preuves indiquant que le personnel du secteur privé est formé et accepte de se conformer aux normes établies par la CCG.

4.2 EXAMEN DES ARTICLES PERTINENTS DE LA *LOI SUR LES GRAINS DU CANADA* (LGC) ET DU *RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA* (RGC) AINSI QUE DES POLITIQUES ET PROCÉDURES DE LA CCG QUI LEUR SONT ASSOCIÉES

Le présent modèle de prestation des services d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG est régi par la *Loi sur les grains du Canada*, laquelle se prolonge dans le *Règlement sur les grains du Canada*, qui à son tour a été traduit dans des politiques et des procédures. Conformément à la tendance de la législation fédérale, ces documents sont à la fois formels et habilitants. Les parties formelles établissent les paramètres selon lesquels la CCG doit fournir ces services alors que les parties habilitantes constituent les lignes directrices d'après lesquelles la CCG peut élaborer des manuels de politiques et de procédures de fonctionnement.

Les extraits suivants qui proviennent de la LGC, du RGC et des manuels de politiques et de procédures de la CCG et qui sont liés à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage sont présentés avec des observations à l'appui de l'analyse critique des possibilités opérationnelles considérées dans le présent examen.

4.2.1 *LOI SUR LES GRAINS DU CANADA*

Objet de la Commission

Article 13. Sous réserve des autres dispositions de la présente loi et des instructions que peuvent lui donner le gouverneur en conseil ou le ministre, la Commission a pour mission de fixer et de faire respecter, au profit des producteurs de grain, des normes de qualité pour le grain canadien et de régir la manutention des grains au pays afin d'en assurer la fiabilité sur les marchés intérieur et extérieur.

Cet article décrit les paramètres généraux des résultats principaux, c'est-à-dire :

1. Protéger les intérêts des producteurs de grain.
2. Maintenir la réputation du Canada en matière d'assurance de la qualité et de la quantité du grain.
3. Protéger l'intégrité du commerce des grains.

Délégation

Article 14, paragraphe (3). La Commission peut déléguer, par règlement administratif, sans restriction ou dans les limites qui y sont prévues, les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés au titre de la présente loi, sauf le pouvoir de prendre des règlements – administratifs ou autres - ou des ordonnances.

Cet article semble permettre la délégation de certaines fonctions de la CCG, lesquelles pourraient inclure l'inspection et la pesée.

Échantillon-type d'exportation

Article 27, paragraphe (1). L'échantillon-type d'exportation désigné pour un grade de grain constitue, à la fois :

(a) la norme visuelle à utiliser pour le classement des grains de l'Ouest de ce grade déchargés d'une installation terminale, de transbordement ou de transformation;

Échantillon-type normal

Article 27, paragraphe (2). L'échantillon-type normal désigné pour un grade de grain constitue, à la fois :

(a) la norme visuelle à utiliser pour le classement du grain de ce grade autre que le grain de l'Ouest déchargé d'une installation terminale, de transbordement ou de transformation;

- Ces articles ont suscité des préoccupations de la part des expéditeurs et des manutentionnaires de grain et des exploitants de silos terminaux, en particulier en ce qui a trait à leur application aux wagons de producteurs qui arrivent aux installations portuaires et qui sont soumis à une norme différente de celle appliquée aux wagons expédiés d'une installation primaire.
- C'est l'une des raisons pour lesquelles les exploitants d'installations terminales considéraient que la présence continue d'une tierce partie était nécessaire dans les installations portuaires pour déterminer les grades à attribuer aux wagons de producteurs.
- La CCG a informé qu'elle prépare seulement un échantillon-type pour chaque grade – les interprétations de la « condition » de l'échantillon normal et de l'échantillon d'exportation sont les mêmes, et les caractéristiques ne diffèrent que légèrement dans un nombre limité de grades.

Disposition prévoyant l'inspection

Article 29. La Commission prend les dispositions nécessaires pour assurer l'inspection du grain dans les lieux qu'elle fixe par règlement administratif.

Demande d'inspection

Article 30, paragraphe (1). Sous réserve des règlements, l'inspecteur procède :

(a) sur demande, à l'inspection officielle du grain en tout lieu prévu à cet effet, dans l'ordre de réception des demandes;

(b) lors de cette inspection, au prélèvement, dans les formes réglementaires, d'un échantillon officiel du grain, qu'il conserve pendant quinze jours ou, le cas échéant, la période la plus longue prévue par règlement.

- Ces articles permettent à la CCG de s'occuper de la prestation des services d'inspection officielle dans d'autres lieux qu'elle pourra juger comme efficaces sur le plan de ses opérations, y compris sur place dans les installations primaires ou les installations de chargement de wagons de producteurs.
- Selon la législation actuelle, la fourniture de services d'inspection officielle dans les lieux de chargement des wagons de producteurs peut poser un problème, parce qu'ils sont exemptés de licence.
- Ces articles pourraient inclure le classement centralisé des échantillons officiels.

Attribution de grades à des échantillons non officiels

Article 30, paragraphe (2). L'inspecteur peut de la façon réglementaire, procéder à l'attribution d'un grade à un échantillon non officiel de grain qui lui est présenté à cette fin.

- Cet article permet à la CCG de procéder à la détermination de grades pour des échantillons non officiels provenant d'installations primaires, de wagons de producteurs ou de producteurs.
- Cet article exigerait une considération de la loi si l'une des solutions de rechange proposée par les intervenants devait permettre la détermination officielle de grades pour un échantillon présenté à cette fin.

Cas où l'attribution d'un grade n'est pas nécessaire

Article 32, paragraphe (1). (1.1) Avec l'autorisation de la Commission, l'inspecteur peut délivrer, pour du grain soit stocké en cellule, soit commercialisé – ou pouvant l'être – selon ses caractéristiques plutôt que selon un grade établi par règlement, le certificat d'inspection réglementaire sans lui attribuer un grade particulier. Le certificat, selon le cas, fait état du stockage du grain en cellule ou précise ces caractéristiques.

- Cet article permet à la CCG d'évoluer dans la direction envisagée par les intervenants comme étant celle de la future commercialisation du grain, c'est-à-dire la vente en fonction des caractéristiques plutôt que la pratique générale actuelle qui consiste à attribuer des grades à des grains destinés aux marchés d'exportation. L'article a été ajouté en 1989, et environ 40 % des cargaisons commercialisées par la région du Pacifique le sont déjà d'après les caractéristiques du grain.

Installations, équipement et entretien

Article 56, paragraphe (1). Le titulaire de licence qui exploite une installation doit, conformément aux règlements et aux arrêtés de la Commission, la doter de l'équipement nécessaire – et en maintenir le bon état de fonctionnement – de façon à assurer l'efficacité et la précision des opérations qui y sont effectuées : pesée, échantillonnage, inspection, classement par grades, séchage et nettoyage, ainsi que du stockage de grains, produits céréaliers et criblures.

- Cet article offre à la CCG l'appui réglementaire pour exiger que les titulaires de licence :

- installent de l'équipement d'échantillonnage pouvant fournir un échantillon représentatif des grains expédiés par une installation primaire;
- installent des systèmes de pesée qui fournissent des poids exacts.

- Cet article tend à appuyer la solution de rechange proposée par les intervenants selon laquelle les installations primaires fourniraient les échantillons présentés pour fin d'attribution centralisée de grades.

4.2.2 INSTALLATIONS TERMINALES ET DE TRANSBORDEMENT

Procédure à suivre sur réception du grain

Article 70. Sauf disposition contraire des règlements ou ordonnances de la Commission, l'exploitant d'une installation terminale ou de transbordement agréée :

(a) fait procéder à la pesée officielle du grain reçu;

(b) fait procéder, si elle n'a pas déjà eu lieu, à l'inspection officielle du grain dès sa réception;

(c) en extrait les impuretés en se conformant aux exigences du certificat d'inspection;

(d) fait procéder à une nouvelle pesée et une nouvelle inspection officielles du grain au moment de son déchargement de l'installation.

- Cet article permet à la CCG de concevoir des solutions de rechange au modèle actuel d'inspection et de pesée des wagons au moment de leur arrivée aux installations terminales.

4.2.3 RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA

Échantillons officiels

Article 6, paragraphe (1). L'échantillon officiel prélevé au titre de l'article 30 de la Loi l'est conformément au document de la Commission intitulé Manuel des systèmes d'échantillonnage et du Guide d'approbation*, avec ses modifications successives.*

- Cette section permet à la CCG de modifier les procédures d'échantillonnage afin qu'elles reflètent les besoins des intervenants et reflètent les progrès technologiques.

Attribution de grades aux échantillons non officiels

Article 7.

(1) Tout titulaire de licence ou toute personne n'étant pas tenue de détenir une licence ou bénéficiant d'une exemption de licence en vertu de l'article 44 de la Loi peut expédier à n'importe quel bureau régional d'inspection de la Commission un échantillon de grain non officiel pour en faire déterminer le grade, les impuretés ou d'autres critères de qualité.

(4) Sur réception d'un échantillon et du formulaire d'accompagnement expédiés conformément au présent article, l'inspecteur examine l'échantillon et en détermine le grade, les impuretés ou d'autres facteurs de qualité, et transmet par écrit une copie de sa décision à chaque personne dont le nom figure sur le formulaire.

(5) L'intéressé qui conteste la décision de l'inspecteur peut, dans les quinze jours suivant la date de l'examen, demander à l'inspecteur en chef des grains pour le Canada de réexaminer l'échantillon représentatif.

(7) La décision de l'inspecteur en chef des grains pour le Canada est finale.

- Cet article attribue à la CCG le mandat d'attribuer des grades au grain envoyé par des intervenants qui exploitent des installations ne faisant pas partie du système des installations primaires, tels que les expéditeurs de wagons de producteurs. Ce mandat n'exige pas que des services soient fournis aux installations qui ne possèdent pas de licence.

Rapports des installations de transbordement

Article 27. L'exploitant d'une installation de transbordement doit, à ce titre, présenter chaque jour à la Commission des rapports sur ses opérations du jour précédent, établis selon les formules fournies ou acceptées par la Commission.

- Cet article est un exemple pratique de la capacité de la CCG d'exiger que l'industrie recueille et présente des données pertinentes qui faciliteraient la production de statistiques liées au stockage et aux mouvements du grain.

Expéditions directes

Article 47. L'exploitant d'une installation terminale ou de transbordement agréée peut recevoir du grain sans le soumettre à l'inspection officielle ni à la pesée officielle et sans délivrer un récépissé pour le grain, si les conditions suivantes sont réunies :

(a) le grain est transbordé directement d'un wagon ou d'un autre véhicule à un navire, et fait l'objet d'une inspection et d'une pesée officielles au moment de son transbordement;

(b) l'exploitant avise au préalable la Commission de l'expédition.

Réception et déchargement du grain provenant d'installations de transbordement agréées

Article 50. L'exploitant d'une installation de transbordement agréée peut :

(a) recevoir du grain sans le soumettre à l'inspection officielle dans les cas suivants :

(i) il s'agit de grain de l'Est,

(ii) il s'agit de grain de l'Ouest qui a déjà été soumis à l'inspection officielle ou d'un échantillon non officiel de ce grain qui a été classé par la Commission avant ou dès sa réception;

(b) décharger du grain sans le soumettre à l'inspection officielle dans les cas suivants :

(i) le grain n'est pas destiné à l'exportation,

(ii) le grain est destiné à être exporté aux États-Unis par rail ou par route,

(iii) il s'agit de grain de l'Est qui est destiné à être exporté par navire, qui a déjà été soumis à l'inspection officielle et qui satisfait aux conditions concernant la vente et l'inspection du

grain prévues dans le document publié sous l'autorité de la Commission et intitulé Politique sur le grain de l'Est préalablement inspecté;

(c) recevoir du grain sans le soumettre à la pesée officielle dans les cas suivants :

(i) il s'agit de grain de l'Est,

(ii) il s'agit de grain de l'Ouest qui a déjà été soumis à la pesée officielle;

(d) décharger du grain sans le soumettre à la pesée officielle dans les cas suivants :

(i) le grain n'est pas destiné à l'exportation;

(ii) le grain est destiné à être exporté aux États-Unis par rail ou par route.

- Ces articles reflètent la capacité prévue dans la loi de fournir des modèles fonctionnels pour les exportations de grains sans recourir à l'inspection et à la pesée à l'arrivage.

La liste des instructions et procédures de travail de la CCG qui suivent a été dressée dans le but de démontrer le contexte actuel qui appuie les processus d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires.

Guide officiel du classement des grains - Information et notes

- Ce guide est utilisé par les inspecteurs des grains de la CCG pour servir d'instructions de travail nationales conformes à leur certification ISO ainsi que par les inspecteurs de l'industrie à titre de référence sur le classement des grains, incluant les céréales, les oléagineux et les légumineuses à grains.
- Il est examiné et révisé de façon à inclure les changements aux caractéristiques des grades et les niveaux de tolérance recommandés par le comité des normes applicables aux grains de l'Ouest et de l'Est, et à mettre à jour les définitions et les procédures de classement.

Manuel des systèmes d'échantillonnage et du Guide d'approbation

- Ce guide expose les politiques et procédures de la CCG concernant les systèmes d'échantillonnage mécanique automatiques utilisés à des fins d'échantillonnage officiel et inclut les exigences d'approbation, d'installation, d'examen, de mise à l'essai et de sécurité. Il comprend en outre une discussion sur l'échantillonnage manuel, qui peut être utilisé à la discrétion de la CCG lorsqu'un lot de grain ne peut pas être échantillonné par des moyens mécaniques.
- Une installation de manutention de grains mandatée ou qui demande des services d'inspection officielle de la CCG doit installer l'équipement d'échantillonnage automatique approuvé par la CCG pour échantillonner le grain qu'elle entrepose.
- Dans l'ensemble du document, les termes échantillon officiel et échantillon non officiel sont utilisés.
- Les échantillons officiels sont définis comme les échantillons prélevés sous le contrôle direct ou la supervision continue d'un inspecteur autorisé de la CCG.
- Tous les autres échantillons sont considérés comme non officiels, et les grades ou résultats d'analyse s'appliquent seulement à l'échantillon et non pas au grain qu'il est supposé représenter.
- Ce manuel est destiné aux inspecteurs de la CCG et aux membres de l'industrie céréalière.

Procédure ISO 01 – Activités d'inspection à l'arrivage

Définit toutes les procédures de fonctionnement liées à la qualité nécessaires pour : préparer efficacement et classer professionnellement le grain et diffuser avec exactitude les données résultantes concernant une parcelle de grains officiellement échantillonnée et représentant du grain livré à des installations de transbordement ou terminales.

Procédure ISO 15 – Réinspection des céréales, oléagineux et légumineuses

- Garantir l'exactitude de l'inspection en ce qui a trait aux critères visuels et mesurables établis pour l'inspection du grain, des oléagineux et des légumineuses demandée par un client
- Prévoit l'examen des grades, des impuretés, des taux d'humidité et dans certains cas des taux de protéines attribués dans le cadre d'une inspection officielle exigée en vertu de la *Loi sur les grains du Canada* pour les grains livrés à des installations terminales ou de transbordement et relativement à des échantillons non officiels présentés à la Commission canadienne des grains pour fin d'inspection.

Procédure ISO 07 : Activités de réception du grain

S'applique aux activités de pesée à l'arrivage du grain reçu dans les installations terminales agréées, notamment : la collecte de données à l'arrivage; l'inspection visuelle et physique des transporteurs; la production de fiches de triage; la distribution de l'information à l'installation terminale et au service d'inspection de la CCG; la vérification des trajets, de l'équipement et de l'état de préparation des systèmes de pesée; l'inspection de l'état et du bon fonctionnement des éléments des systèmes de pesée; la surveillance de la pesée électronique; l'assurance les poids font l'objet de la documentation appropriée; la vérification de l'exactitude et des irrégularités des bandes; la réalisation d'enquêtes sur place au sujet d'écarts inacceptables; la collecte d'information pertinente une fois le déchargement terminé ou à l'épuisement des stocks; l'enregistrement des transporteurs ferroviaires déchargés à des fins d'expédition directe; l'entrée de l'information sur le déchargement des transporteurs dans le système informatique; la confirmation que les fosses, le système de livraison inférieur, les trémies de réception et les balances sont exempts de grains une fois les opérations de pesée à l'arrivage terminées.

Procédure ISO 17 : Règlement des différends

Garantit la prise de décisions ou la préparation de rapports en temps opportun et non biaisés découlant des enquêtes sur les transporteurs ferroviaires concernant les poids déterminés au déchargement de wagons ferroviaires ou de camion et faisant l'objet d'un différend. Une enquête est réalisée sur les lieux de l'installation de déchargement. Tous les documents originaux sur le déchargement sont examinés et un Rapport d'enquête sur le déchargement est produit et envoyé au Bureau régional.

Mise en œuvre d'une réinspection

- Il arrive que les grades attribués à l'origine aux échantillons par les inspecteurs de la CCG dans le cadre des activités d'inspection à l'arrivage soient contestés par des clients. Ces échantillons ont soit fait l'objet d'une inspection officielle aux installations primaires au moment du déchargement ou d'une inspection officielle au déchargement dans une installation portuaire.

- Les clients déclenchent le processus de réinspection en se fondant sur l'un des quatre critères établis : le grade, le taux d'humidité, le taux d'impuretés et le taux de protéines.
- La région appropriée est désignée, et le processus de réinspection est mis en œuvre par l'inspecteur régional supérieur.

4.3 COMPARAISON AVEC D'AUTRES SYSTÈMES D'INSPECTION ET DE PESÉE

4.3.1 ÉTATS-UNIS

Dans l'industrie céréalière des États-Unis, la participation des producteurs à la vente et au transport de leur grain jusqu'au consommateur final prend généralement fin au silo primaire ou de collecte. Les grains sont échantillonnés sur la voie d'accès au silo, et l'acheteur et le vendeur (exploitant de silo et producteur) s'entendent sur un grade et un prix. En ce qui concerne la nécessité de déterminer des grades officiels, la procédure diffère du système canadien appliqué aux grains « Commission » et aux wagons de producteurs, dans lequel le producteur reçoit un paiement basé sur les grades et les poids déterminés à l'arrivage aux installations terminales. Aux É.-U., une fois que la transaction est acceptée et conclue, la propriété du grain est transférée, et tout problème concernant le grain qui survient par la suite incombe à l'exploitant de silo ou à l'expéditeur. En revanche, la propriété du grain vendu sur le marché intérieur des É.-U. est transférée grâce à un contrat qui identifie soit le Federal Grain Inspection Service (FGIS) ou une entreprise d'inspection privée agréée comme étant responsable de déterminer le grade qui fera foi.

Il n'existe pas d'inspections requises par règlement dans le système des silos de collecte. Ce dernier s'est développé de façon à ce que les services d'inspection puissent être fournis par le FGIS ou un certain nombre d'agences privées agréées. Ces « agences officielles » sont certifiées par le FGIS pour une période de 3 ans, après avoir été soumises à un processus d'approbation et au moins une fois durant cette période à un examen ou une vérification de leurs opérations effectués par la division de la conformité du FGIS. C'est sur ces vérifications que se fonde le FGIS pour renouveler la désignation de l'agence après la période de 3 ans ou pour y mettre fin. Bien qu'il existe plusieurs fournisseurs de services privés qui offrent les services d'inspection et d'échantillonnage au Canada, la CCG n'offre pas de services d'attribution de licence pour les inspecteurs ou échantillonneurs de grains et ne surveille pas les fournisseurs de services privés. Au Canada, les grades déterminés par ces fournisseurs ne sont pas utilisés comme base officielle pour le règlement des réceptions de grains provenant de wagons de producteurs ou de grains Commission dans les silos terminaux ou de transbordement. Aux É.-U., dans le contrat de vente qui exige une inspection par une tierce partie, l'acheteur et le vendeur s'entendent sur le choix d'une agence d'inspection et conviennent d'en accepter les résultats. Par conséquent, si l'une des parties est d'avis qu'elle n'a pas reçu un juste traitement, on utilise un fournisseur de services différent dans les futurs contrats. Ce système prévoit donc une autocorrection.

Dans le système des É.-U., étant donné que la participation des producteurs se termine au silo de collecte et que les producteurs participent au choix des agences de classement et d'échantillonnage, la transaction est une transaction commerciale classique. Ainsi, le risque des producteurs est corrélé à la connaissance qu'ont ces derniers des arrangements commerciaux et à la compétitivité du traitement au silo de collecte. La concurrence qui existe à l'intérieur du système détermine les marges ultimes disponibles pour les différentes qualités de grain. Dans ce système, on suppose que les gains de grades qui découlent du mélange et du classement

se reflètent dans les offres concurrentielles qui sont faites pour le grain au silo de collecte, peu importe le moment où le grain entre dans le système. Le système canadien a recours au caractère indépendant de la CCG en tant que tierce partie pour protéger les producteurs et pour générer des informations impartiales qui servent de fondement à la conclusion des transactions. Les gains de grades obtenus par la CCB aux installations terminales à partir des informations obtenues à l'arrivage se reflètent partiellement dans le compte des livraisons en commun du grain Commission et profitent aux agriculteurs. Ces gains de grades ont trait à la capacité de mélanger le grain de sources différentes de telle sorte que les divers facteurs de classement négatifs qui déclassent une source unique de grain peuvent être mélangés avec d'autres sources pour donner un produit mélangé pouvant obtenir un grade plus élevé.

Aux É.-U., la Grain Inspection, Packers and Stockyards Administration (GIPSA) fournit par l'entremise du FGIS des normes de classement et des méthodes d'essai et d'échantillonnage qui servent à mesurer la qualité et la quantité des grains. Les grades sont fondés sur des facteurs similaires à ceux des grades canadiens, facteurs qui reposent de plus en plus sur des caractéristiques basées sur des spécifications. Ils ne sont pas ajustés de façon à refléter les conditions annuelles de croissance. Au Canada, les caractéristiques des grades sont basées sur une gamme de facteurs dont plusieurs sont visuels (et donc subjectifs). La CCG n'élabore pas de méthodes d'essai ou d'échantillonnage à l'intention des fournisseurs privés de services d'inspection et de pesée à l'arrivage comme dans le système américain.

La *Grain Standards Act* des É.-U. attribue au FGIS ou à une agence d'État qualifiée le mandat de fournir des services de pesée officielle pour la majeure partie du grain destiné à l'exportation (les exceptions incluant le grain exporté au Mexique ou au Canada par chemin de fer ou camion, le grain vendu comme semence et le grain ayant d'autres caractéristiques choisies) et le grain expédié par barges entre diverses entreprises et reçu aux installations portuaires pour l'exportation. Cette loi stipule également que le FGIS doit fournir un service d'inspection officielle pour la majeure partie des grains destinés à l'exportation (sauf quelques exceptions incluant le grain non vendu ou décrit par grade, le grain vendu comme semence et le grain exporté au Mexique et au Canada par chemin de fer ou camion). En tant que tierce partie gouvernementale indépendante, le FGIS ou son agence agréée a pour rôle d'offrir aux membres de l'industrie et aux clients internationaux un niveau de confiance et de neutralité semblable à celui offert au Canada par la CCG pour l'inspection à l'arrivage. Le FGIS offre également sur demande un service de réinspection et d'appel. Les réinspections sont effectuées par le même laboratoire d'inspection qui a fourni le service à l'origine. Les appels sont traités par les bureaux régionaux du FGIS en premier lieu, la plus haute instance de traitement des appels étant le Board of Appeals and Review.

Les droits exigés par le FGIS suivent pratiquement un régime de recouvrement des coûts (quoique entre 2000 et 2002, les marges de fonctionnement ont été négatives). De plus, les services fournis par les agences agréées sont soumis à une participation aux frais du FGIS. Le résumé de la réunion consultative sur l'inspection du grain tenue par la GIPSA en novembre 2005 indique que 96 % de toutes les inspections effectuées dans le cadre du système officiel sont réalisées par des agences agréées (ce qui correspond à 69 % du volume des grains).[2]

La garantie de l'intégrité des transactions est une fonction commerciale assumée au moyen de stipulations contractuelles qui permettent à deux parties de participer au choix de celui qui

[2] http://archive.gipsa.usda.gov/advcommittee/ac1105.pdf Résumé de la réunion sur l'inspection du grain, Packers and Stockyards Administration Grain Inspection Advisory Committee. Novembre 2005.

effectue l'échantillonnage lorsque les poids et l'échantillonnage au point d'origine ou de destination servent de base au paiement (les deux parties peuvent aussi ajuster leurs prix en se fondant sur leur perception du risque encouru). Cependant, le FGIS surveille également les pratiques de manutention du grain afin de prévenir le tripotage des normes de classement et des résultats de l'inspection et de la pesée officielles ainsi que la dégradation de la qualité du grain par l'introduction dans ce dernier de matières étrangères, d'impuretés ou d'autres matières n'étant pas du grain. Cette façon de procéder est très semblable à certains des services offerts par la CCG pour surveiller l'intégrité du grain canadien.

4.3.2 AUSTRALIE

La majeure partie du grain australien (80 à 90 %) arrive dans les installations de l'un des cinq réseaux de compagnies de manutention en vrac du pays dans les quelques heures suivant sa récolte. Ce système diffère beaucoup du système canadien, où les producteurs ont tendance à entreposer à la ferme des quantités substantielles de grains. Une compagnie de manutention en vrac consiste en un réseau de nombreuses installations qui reçoit le grain des silos de collecte et qui est connecté par voie terrestre ou par chemin de fer aux silos terminaux portuaires. Le genre et la taille des installations d'entreposage varient dans tout le pays et reflètent les différences régionales dans les types et les quantités de grains produits. Lorsque les installations d'entreposage reçoivent le grain, elles « classifient » le produit à leurs propres fins de mise en cellules d'après des attributs tels que :

- la teneur en protéines
- le taux d'humidité
- le poids spécifique
- la teneur en criblures

Pendant que le grain est entreposé, les installations de manutention en vrac sont responsables de s'assurer qu'il n'est mélangé qu'avec un produit de caractéristiques similaires. En Australie, le paiement est basé sur la variété déclarée par les producteurs (par déclaration statutaire), laquelle est soumise à une vérification aléatoire de la part des installations d'entreposage afin de prévenir le mélange des variétés. Au Canada, ce sont les grades qui servent de base au paiement. Tandis que la variété peut déterminer à quels grades ou à quel service un lot de grain est admissible, elle n'est pas prise en considération pour déterminer la qualité elle-même. Dans certains cas, des primes sont versées en plus des paiements basés sur les variétés suite à la détermination des attributs décrits ci-dessus (Australie). Le transfert de propriété a légalement lieu lorsque le grain entre dans l'installation d'entreposage, bien que les producteurs continuent d'assumer un risque associé au prix pour ce grain, parce qu'ils sont payés d'après les recettes obtenues pour tout le grain mis en commun appartenant à un grade donné. Ainsi, si le prix de ce produit chute dans les 15 mois suivant la vente des stocks, les producteurs sont payés en conséquence. Certains producteurs ont recours aux marchés à terme pour réduire ce risque au minimum. Au Canada, les producteurs de grains « hors-Commission » cèdent leur grain au moment de la livraison au silo primaire, ou dans le cas des wagons de producteurs, au déchargement, et n'assument aucun risque supplémentaire lié au prix. Toutefois, en réalité, les producteurs de grains « Commission » conservent un certain degré de risque lié au prix dans tout le système de la CCB, car la détermination du paiement final est basée sur les stocks mis en commun. En plus de l'inspection qui a lieu à la réception, en Australie, une certaine quantité de grain est soumise à des essais lorsque le grain quitte les installations de manutention (pour exportation ou utilisation intérieure) afin de s'assurer que la qualité s'est maintenue durant l'entreposage. Au Canada, on tend à inspecter le grain à la sortie des silos primaires (pas

nécessairement par la CCG), à l'arrivage au silo terminal (obligatoire par la CCG) et à la sortie du silo terminal (obligatoire par la CCG).

Selon des personnes qui travaillent dans l'industrie australienne, l'utilisation de la variété comme base de paiement prévient la majorité des différends fondés sur le prix. L'attribution de toute prime est fondée sur l'échantillonnage et le tamisage qui ont lieu en présence du producteur et qui sont effectués par un représentant de l'une des compagnies de manutention du grain appartenant aux producteurs ou à une coopérative. On croit que cette méthode fait que les producteurs n'ont que peu de craintes de faire l'objet d'un traitement injuste. Par comparaison, les échantillons prélevés dans les silos primaires au Canada le sont par des employés des silos agréés (le Canada attribue une licence à l'exploitant – et non pas au personnel); toutefois, dans le cas des expéditeurs de wagons de producteurs, et certainement pour la détermination du grade et de la quantité des stocks transférés de la compagnie à la CCB, l'inspection et la pesée à l'arrivage au silo terminal constituent la base de la transaction. La CCG réalise toutes ces activités et fournit un résultat impartial. En cas de différend, les producteurs australiens peuvent demander à l'exploitant du silo d'effectuer un autre test sur leur grain ou ils peuvent consigner leurs stocks comme « faisant l'objet d'un différend », dans lequel cas le grain est accepté à l'installation, mais est sujet aux résultats d'un examen dans lequel :

i) l'échantillon de grains est divisé en trois parties dont l'une est envoyée à un laboratoire indépendant, une autre est soumise à un deuxième test sur place et une autre est retenue (non testée) sur place;

ou

ii) la charge est soumise à un test et est acceptée dans le grade de cellule qui lui convient le plus, et plus tard, si le test initial sur l'échantillon se révèle inexact, le producteur est remboursé pour la différence.

Au Canada, lorsqu'un différend se présente au sujet des résultats du classement, il existe un mécanisme d'appel bien défini qui suit une filière vers des instances supérieures au sein de la CCG afin que l'on puisse procéder à des niveaux d'inspection supplémentaires tels que décrits précédemment.

D'autre part, les producteurs australiens qui ne sont pas à l'aise avec ce système de distribution ont toujours la possibilité de vendre sur le marché intérieur, où il n'existe pas de contraintes concernant les accords contractuels ou les exigences de classement.

La réglementation australienne sur les exportations est très semblable à celle qui régit le commerce des grains aux É.-U. et au Canada. En effet, le grain est inspecté par un organisme gouvernemental, dans ce cas-ci l'Australian Quarantine and Inspection Service (AQIS). *L'Export Control Act* de l'Australie stipule que l'on doit déterminer que les grains destinés à l'exportation sont exempts de ravageurs en se fondant sur l'inspection d'échantillons représentatifs. Les inspecteurs s'assurent spécifiquement que les échantillons prélevés à partir des chargements sont exempts d'insectes et de rongeurs vivants et qu'ils respectent les tolérances prescrites concernant certains autres contaminants, notamment l'ergot du seigle et de la céréale, et que tout le grain ne contient pas de rongeurs morts ni d'excréments de rongeurs. L'AQIS est également chargé d'enregistrer les installations servant à entreposer, à manutentionner ou à inspecter les grains afin de s'assurer qu'il est conforme à l'*Export Control Act*. Depuis une période aussi récente que l'an 2000, l'AQIS pense à s'écarter de l'inspection au point final en raison du coût des rejets à cette étape et de la gestion de crise que cela nécessite. Les

solutions de rechange proposées comprennent l'évaluation *in situ* (supervision des problèmes de qualité et d'entreposage) et la prise en compte des problèmes potentiels au point d'origine. Ce type d'autoévaluation ressemble aux analyses externes et internes qui ont lieu à la CCG.

Un autre organisme qui participe à l'industrie céréalière en Australie est la National Agricultural Commodity Market Association (NACMA). La NACMA collabore avec des groupes industriels (tels que Pulse Australia) pour établir des normes concernant le grain ainsi que des règles commerciales qui régissent les transactions commerciales.

4.3.3 SYSTÈME DE BAYPORT

La région de Bayport de la CCG a son administration centrale à Chatham (Ont.), et couvre le territoire situé entre la région de Thunder Bay et la région de l'Est, cette dernière ayant son administration centrale à Montréal. Ainsi, les grains reçus des installations primaires par les installations de transbordement agréées de la région de Bayport sont constitués en majeure partie de grains de l'Est, de grains de l'Ouest préalablement inspectés et pesés, et d'importations provenant des É.-U. Les silos primaires ontariens ne sont pas soumis aux exigences d'attribution de licence de la CCG, ce qui élimine une grande partie des interactions directes entre la CCG et les producteurs dans la région de Bayport.

La *Loi sur les grains du Canada* fait une distinction entre le grain de l'Est et le grain de l'Ouest sous plusieurs aspects, l'un étant l'exemption des grains de l'Est arrivant dans les silos terminaux et de transbordement de l'inspection à l'arrivage obligatoire. Dans la région de Bayport, le grain de l'Est est pesé, échantillonné et classé aux installations agréées par la CCG, par des employés de la compagnie céréalière et en l'absence de représentant de la CCG. Comme dans l'Ouest du Canada, l'expéditeur a le choix de soumettre un échantillon non officiel à la CCG pour fin de classement dans l'éventualité où il n'aurait pas confiance aux résultats du classement effectué par la compagnie céréalière. La CCG agira comme arbitre officiel en cas de différend et utilisera les résultats de l'échantillon soumis pour procéder à la détermination du grade.

Les informations sur le classement et la pesée générées par la compagnie au moment de la réception du grain sont utilisées à des fins de mise en cellules par la compagnie réceptrice et comme base du paiement à la partie cédante. Ces mêmes informations sont présentées aux bureaux de Montréal de la CCG à la fin de la journée afin d'être entrées dans le système d'enregistrement de Montréal (SEM). Le SEM est la contrepartie du Système de comptabilisation des stocks de grains (GIAS) utilisé dans l'Ouest du Canada, où l'information est entrée par les employés de la CCG dans le système d'automatisation des Services à l'industrie (ISA), qui est lié au GIAS. Il est obligatoire dans l'Est comme dans l'Ouest que le grain exporté soit soumis à une inspection et à une pesée officielles de sortie par des agents de la CCG au moment du déchargement des installations de transbordement.

Selon les manutentionnaires et marchands de grains de la région de Bayport, l'absence d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires effectuées par la CCG n'a pas de conséquences néfastes liées à la protection des producteurs, à l'intégrité des transactions ou à l'assurance de la qualité du grain canadien, soit les trois résultats principaux escomptés de la *Loi sur les grains du Canada* et par la présence obligatoire de la CCG dans l'Ouest canadien. En outre, plusieurs des résultats spécifiques décrits comme étant liés à la fonction élargie d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires dans l'Ouest du Canada peuvent être obtenus à l'aide des rapports générés par les compagnies céréalières. Parmi ces résultats, il y a : la

production et l’annulation subséquente des récépissés de transbordement aux installations; la production de statistiques liées aux mouvements des grains et aux stocks entreposés et les pesées de contrôle officielles effectuées par les installations agréées.

4.3.4 RÉSUMÉ

Le point commun entre les trois systèmes est qu'ils ne comportent pas d'inspection ni de pesée à l'arrivage obligatoires aux installations portuaires et pas de participation gouvernementale obligatoire au moment du transbordement du grain à l'intérieur du pays. En outre, les trois systèmes permettent toujours le recours à une tierce partie (qui peut être gouvernementale dans certains cas), mais cette participation n'est pas réglementée. Le tableau ci-dessous met en évidence certaines des différences dans les quatre systèmes.

Tableau 1 : Comparaison des systèmes d'inspection et de pesée du grain de l'Australie, des États-Unis et du Canada.

	Ouest du Canada	Région de Bayport, Canada	États-Unis	Australie
Critères de classement	Établis par la CCG (gouvernement) - grades basés sur le poids spécifique, la teneur en protéines dans 5 classes de blé, la pureté variétale, la vitrosité, la condition, la teneur en matières étrangères et d'autres facteurs (le *Règlement* contient un nombre limité de facteurs, et le reste se trouve dans le guide officiel de classement des grains	Établis par la CCG (gouvernement) - les grades sont basés sur le poids spécifique, la pureté variétale, la vitrosité, la condition et la teneur en matières étrangères	Établis par le FGIS (gouvernement) - les grades sont basés sur le poids spécifique, la teneur en grains endommagés, en matières étrangères et en grains cassés, sur l'odeur et le chauffage des grains	Fondés sur la variété, les primes sont basées sur le taux d'humidité, le poids spécifique, la teneur en protéines et en criblures
Qui effectue le classement aux installations primaires?	Le personnel des installations agréées (l'installation est agréée et non pas le personnel)	Agents des silos	Agents des silos	Agent des compagnies céréalières ou de manutention en vrac
Sur quel grade se fonde-t-on pour établir le paiement aux producteurs?	Les normes de la CCG pour les grades sont appliquées par les agents des silos primaires, sauf pour les wagons de producteurs, qui sont soumis à l'inspection et à la pesée à l'arrivage au silo terminal	Classement du grain par les compagnies céréalières aux installations de transbordement	Classement à l'installation primaire ou effectué dans le cadre d'un contrat de vente (FGIS ou autre inspecteur agréé)	Classement à l'installation primaire, mais dans certains cas le risque lié au prix demeure parce que le grain fait partie de stocks mis en commun.
Comment les poids sont-ils surveillés?	La CCG observe chaque procédure de pesée au silo terminal.	On utilise les poids déterminés au silo de transbordement par les compagnies céréalières. Les	Le producteur ne conserve pas la propriété ou il est stipulé dans le contrat que les	Les poids sont déterminés à l'installation de manutention en vrac et surveillés au

		balances sont approuvées par Mesures Canada et inspectées par la CCG	poids au point d'origine ou de destination seront utilisés.	cours du transport au moyen de bascules électroniques pour camions ou wagons ferroviaires
Comment s'assure-t-on de la qualité globale des grains?	Tests effectués par la CCG (gouvernement) à la sortie du silo terminal.	Tests effectués par la CCG (gouvernement) à la sortie du silo terminal.	Tests effectués par le FGIS (gouvernement) ou un inspecteur agréé à la sortie du silo terminal.	Tests effectués par l'AQIS (gouvernement) à la sortie du silo terminal.

5.0 INCIDENCE DE L'INSPECTION ET DE LA PESÉE À L'ARRIVAGE

L'utilité de se rendre aux bureaux régionaux de la CCG et d'observer ses agents à l'œuvre était d'en arriver à une compréhension pratique de la façon exacte dont les processus d'inspection et de pesée à l'arrivage étaient réalisés au cours des activités quotidiennes. Premièrement, en ce qui concerne la pesée, le personnel chargé de cette fonction vérifie l'état des wagons qui sont mis en file d'attente pour le déchargement, enregistre et signale tout wagon qui a laissé fuir des grains avant le déchargement au cours du trajet à partir des Prairies. Dans de nombreux cas, le personnel de la CCG responsable de la pesée prépare des fiches de triage pour mettre les wagons en file d'attente et commence à entrer les données d'identification dans les principaux systèmes de retraçage. Les exceptions sont notées et signalées. Ce personnel vérifie périodiquement que le fonctionnement mécanique et électronique de tout l'équipement se fait correctement. L'agent peseur supervise le déchargement réel de chaque wagon par l'installation terminale et surveille la mesure du poids officiel du contenu du wagon. Le personnel de la CCG chargé de la pesée entre les poids dans les applications logicielles du programme ISA (automatisation des Services à l'industrie), qui est lié au système de comptabilisation des stocks de grains (GIAS).

Les inspecteurs des grains de la CCG surveillent l'échantillonnage officiel et déterminent la qualité officielle (grade) du contenu des wagons déchargés. L'équipement des silos terminaux qui prélève les échantillons des wagons au moment de leur déchargement doit être approuvé par la CCG, dont les inspecteurs en surveillent la performance. Les inspecteurs des grains sont des experts techniques dans la détermination des facteurs de classement conformément aux caractéristiques des grades de la CCG, lesquelles s'appliquent obligatoirement à tout le grain de l'Ouest reçu aux installations de déchargement, et ils évaluent chaque échantillon en regard de ces caractéristiques afin de fournir un récépissé officiel pour le grade et pour d'autres mesures de qualité particulières telles que le taux d'impuretés. Les données sur l'inspection des grains et le grade officiel au déchargement sont enregistrés dans le système ISA, qui à son tour se raccorde au GIAS.

Les répercussions tangibles de l'inspection et de la pesée à l'arrivage ont trait aux informations qui sont produites à la suite de ces processus. L'utilisation de ces informations et la capacité des méthodes de rechange de permettre la collecte de données et de maintenir leur intégrité sont des considérations utiles pour examiner l'incidence de la fonction de pesée et d'inspection. La liste suivante des résultats spécifiques de la CCG sera étendue afin d'illustrer les utilisations de chaque résultat.

- *Permet le classement officiel et l'arbitrage sur le classement officiel – réinspection et appels;*

  Actuellement, le grade déterminé par la CCG sert de base pour le règlement des transactions. Cependant, il existe des possibilités que la CCG puisse établir des normes de classement sans participer directement à l'évaluation des échantillons. Les É.-U. sont un bon exemple; en effet, le FGIS établit la norme pour chaque grade ainsi qu'un processus d'échantillonnage et forme des fournisseurs de services privés et leur attribue une licence pour qu'ils procèdent à l'échantillonnage et au classement conformément aux normes. La capacité de la CCG de fournir des services de réinspection et de traitement des appels ne serait pas touchée dans l'éventualité où la CCG ne participerait pas à la fonction

d'inspection et de pesée obligatoires pourvu que les échantillons soient prélevés d'une manière approuvée et qu'on puisse s'y fier comme étant représentatifs.

- *Permet le contrôle par la CCG des variétés non admissibles;*

  L'ACIA est l'organisme qui prend les décisions en matière d'enregistrement des nouvelles variétés de grains. La CCG participe aux activités des comités qui recommandent l'enregistrement de ces variétés comme étant admissibles. Bien que l'approbation des variétés de blé exige généralement que les grains puissent être distingués visuellement, le personnel de la CCG est le seul formé pour distinguer ces différences entre les variétés. En Australie, où il n'y a pas d'agents gouvernementaux qui surveillent les variétés non admissibles, les producteurs présentent une déclaration statutaire qui stipule la variété qu'ils ont apportée aux silos de déchargement. La raison pour laquelle la non-conformité constitue une préoccupation mineure (l'Australie ne fait qu'une vérification ponctuelle de l'exactitude) est que les conséquences d'une présentation inexacte sont extrêmement sévères. Le risque d'être pris en défaut ne vaut pas le gain potentiel. Par conséquent, le système fait l'objet d'une certaine autosurveillance. S'il n'y avait pas inspection à l'arrivage obligatoire par la CCG, il faudrait former tous les inspecteurs des silos terminaux pour qu'ils soient en mesure d'identifier les variétés (ce qui peut déjà être le cas). Si cette formation existe, la capacité de la CCG de surveiller les variétés non admissibles ne serait pas compromise.

- *Permet le contrôle des wagons par la CCG pour la détection des substances (mycotoxines, pesticides, éléments traces, etc.) et de la qualité;*

  Sur demande, la CCG peut procéder à des essais sur les expéditions à l'arrivage. Les garanties finales de la qualité du grain sont fondées sur le certificat final, qui est délivré d'après les inspections de sortie effectuées dans les installations portuaires. Bien qu'il soit probable que l'inspection à l'arrivage appuie l'inspection de sortie simplement par la formation et l'expertise qu'elle offre aux inspecteurs, elle ne représente pas une partie du processus qui est cruciale et qui mène à la délivrance d'un certificat final. Comme l'ont mentionné les exploitants de silos terminaux, il va dans leur meilleur intérêt de connaître le plus tôt possible ces substances et facteurs de qualité (réduction des coûts de traitement). Si la CCG arrêtait de fournir ce service, les compagnies devraient procéder à leurs propres inspections; il faudrait qu'elles soient tenues entièrement responsables; c'est pourquoi les conséquences de la non-attribution de ressources suffisantes pour la surveillance dépasseraient de beaucoup le coût de cette surveillance.

- *Permet d'obtenir des échantillons en appui de la recherche sur les facteurs de classement et les tolérances;*

  Des changements éventuels apportés à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires ou sa suppression n'influeraient pas sur la capacité de la CCG de prélever des échantillons à des fins de recherche. La recherche serait viable si les échantillons étaient fournis par d'autres sources.

- *Permet le contrôle par la CCG du rendement de ses inspecteurs;*

  La fonction importante de surveillance continue peut souvent être menée à bien au moyen d'un processus de vérification ou de « contrôle ponctuel » (système des É.-U.) et de l'application de conséquences suffisamment sévères pour garantir la responsabilité, de

sorte que les performances inférieures aux normes ne vaillent pas le risque encouru (système australien). S'il était jugé nécessaire que la CCG continue de jouer un rôle relatif à cette fonction malgré la suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires, les superviseurs de la CCG pourraient procéder à des contrôles ponctuels des inspecteurs employés par les compagnies ou des fournisseurs de services privés, et remplir ainsi un rôle qui relève davantage de la réglementation.

- *Exige l'approbation de la CCG pour les systèmes d'échantillonnage automatiques et les appareils de pesée et le contrôle de ces systèmes et appareils*

  La fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires pourrait faciliter le processus de surveillance des systèmes d'échantillonnage, mais il n'est pas nécessaire que la CCG participe à cette fonction pour pouvoir assurer cette surveillance. Il s'agit d'un résultat spécifique qui pourrait être obtenu par une approbation préalable des systèmes et des appareils, par des contrôles ponctuels et par l'application de conséquences sévères en cas de non-conformité. La performance des appareils de pesée est une responsabilité directe de Mesures Canada, et ces appareils peuvent être approuvés et surveillés par cet organisme ou par une agence accréditée, tout comme le sont les appareils de pesée commerciaux au Canada. Alors que les inspections des balances effectuées par la CCG se font selon un calendrier, Mesures Canada n'est pas tenu par règlement d'observer une fréquence d'inspection prédéterminée.

- *Permet de recourir aux résultats de l'inspection et de la pesée pour calculer les droits applicables aux services dispensés par les silos terminaux et de transbordement et le paiement entre l'expéditeur et le silo d'arrivage;*

  Il n'y a pas de doute que les résultats du classement et de la pesée permettent la conclusion des transactions relatives aux wagons de producteurs et au grain Commission ainsi qu'à une certaine quantité de grains hors-Commission. Ce dont on a besoin plus spécifiquement, c'est un grade et un poids intègres. Les solutions de rechange utilisées comprennent les exemples de Bayport, des É.-U. et de l'Australie, qui ont tous des systèmes qui illustrent différentes façons de procéder. Dans la majorité de ces systèmes de rechange, l'organisme de réglementation gouvernemental conserve son rôle de surveillance et de direction relatif aux services à l'arrivage et n'est pas un fournisseur de services directs.

- *Permet de recourir au poids consigné pour calculer le tarif de fret;*

  Dans une présentation faite par l'une des compagnies de chemin de fer en réponse à la demande de contribution, il est indiqué que dans un avenir prochain, la compagnie ne déterminera pas les tarifs de fret en se fondant sur le poids, mais plutôt au cas par cas. Étant donné que ce système n'est pas encore instauré, dans l'éventualité où la CCG ne fournirait pas ces poids, les chemins de fer seraient tenus de concevoir des systèmes qui surveillent ces poids à leurs propres fins. En tant qu'expéditeur, la compagnie de chemin de fer est obligée de disposer d'une mesure des charges qu'elle transporte pour déterminer le prix du fret. Les exploitants de silos terminaux récepteurs ont l'obligation de peser avec exactitude ces wagons, en vertu des licences qu'ils reçoivent pour le faire, émises et surveillées par Mesures Canada.

- *Permet de recourir aux documents de la CCG relatifs à l'enregistrement et à l'annulation émis par les silos terminaux et de transbordement pour la gestion et la confirmation des stocks de grains;*

Dans l'Est du Canada, où il n'y a pas d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires, la CCG procède encore à des pesées de contrôle. L'information utilisée pour ces pesées est produite par les compagnies céréalières et est présentée aux responsables du Système d'enregistrement de Montréal pour l'enregistrement et l'annulation des stocks des silos.

- *Permet de contrôler si les expéditions primaires ont subi une infestation d'insectes ou une contamination;*

  Ce genre de surveillance est nécessaire et, en l'absence de la CCG, devrait être effectué par les exploitants des silos terminaux récepteurs. Étant donné que les silos terminaux agréés reçoivent et gèrent les stocks de grains canadiens, il faudrait attribuer aux exploitants de silos une responsabilité appropriée quant aux coûts et aux conséquences du fait de ne pas bien identifier et traiter le grain infesté ou contaminé.

- *Permet à la CCG de suivre l'efficacité globale des tolérances de classement et du système d'assurance de la qualité;*

  L'assurance de la qualité est un rôle très important que joue la CCG dans l'industrie céréalière canadienne. Bien qu'il soit difficile d'établir la valeur d'une bonne réputation, la CCG peut continuer à surveiller le système d'assurance de la qualité en délivrant des certificats finaux et en recevant les échantillons présentés ainsi que les échantillons de vérification prélevés en divers points de l'ensemble du système, y compris à l'arrivage dans les silos terminaux. En conservant la décision finale sur la qualité des produits exportés, la CCG continuera de maintenir le contrôle ultime de la qualité du grain canadien destiné à l'exportation.

- *Permet, au moment du déchargement, la tenue par la CCG d'enquêtes relatives au grade et au poids;*

  Comme nous l'avons déjà mentionné dans le présent document, le système actuel est basé sur l'hypothèse selon laquelle ni les chemins de fer ni les silos terminaux récepteurs ne réussiraient à remplir leurs obligations en tant qu'expéditeurs et récepteurs en l'absence d'une surveillance constante exercée par la CCG. En cas de différend concernant un grade dans un système où la CCG ne serait pas présente à l'arrivage, les échantillons soumis permettraient à la CCG de conserver la décision finale et son rôle d'arbitrage comme cela se fait dans d'autres systèmes, notamment celui de la région de Bayport. C'est également le cas actuellement pour les livraisons aux silos primaires. Si le producteur et l'agent du silo ne peuvent s'entendre sur un grade, ils ont la possibilité de présenter à la CCG un échantillon accepté mutuellement qui sera soumis à la détermination du grade et du taux d'impuretés par un inspecteur. Le résultat fera foi. Dans l'avenir, en cas de différend concernant le poids, il est probable que les enregistrements électroniques permettront de retracer le produit et d'évaluer les changements de poids ou que la responsabilité commerciale fera en sorte que le fardeau de la garantie du poids incombe soit à l'expéditeur soit au transporteur.

- *Permet la consignation des résultats de l'inspection et de la pesée dans les applications logicielles du programme ISA (automatisation des services à l'industrie), qui permet subséquemment :*
  - *l'échange de données avec les manutentionnaires des grains, les marchands de grains et les transporteurs;*
  - *l'utilisation des données pour des publications statistiques;*

- *le recours à des données permettant de prévoir les répercussions de la définition ou de la mise à jour des tolérances sur la distribution des grades, l'industrie céréalière et les producteurs,*
- *sur demande ou en vertu d'une autorisation, la remise de rapports à des vérificateurs indépendants ou à des institutions financières.*

L'entrée des données relatives à l'inspection à l'arrivage et au poids, comme l'illustre le système de la région de Bayport, n'a pas lieu d'être la responsabilité de la CCG. En effet, en l'absence de cette fonction obligatoire d'inspection et de pesée à l'arrivage, les compagnies céréalières ont été rendues responsables de cette fonction, et selon tous les rapports, génèrent des données exactes et représentatives.

Tableau 2 : Informations produites par la CCG et les membres de l'industrie qui les utilisent.

Résultat spécifique	Producteurs	Expéditeurs de wagons de producteurs	Silos primaires	CCB	Exploitants de silos terminaux	Statistique Canada	Compagnies de chemin de fer	CCG
Détermination des grades à l'arrivage et arbitrage		Oui – Base de paiement	Oui – Base de paiement du grain « Commis-sion »	Oui – Base de paiement	Oui – Base de paiement	Oui		Oui – à l'appui des bases de données
Surveillance des variétés non admissibles				Oui				Oui
Détection des substances et vérification des facteurs de qualité				Oui	Oui – réduit leur travail			Oui – Assu-rance de la qualité (AQ)
Échantillons en appui de la recherche sur le classement								Oui – LRG
Contrôle interne du rendement des inspecteurs de la CCG								Oui
Approbation et surveillance des systèmes d'échantillonnage		Oui – peuvent se fier aux échantil-lons		Oui – peut se fier aux échantil-lons				Oui – fait partie de son mandat
Résultats de la pesée à l'arrivage comme		Oui	Oui	Oui – fait concorder	Oui			Oui – Vérifications

base des RST et du paiement				les stocks				
Résultats de l'inspection à l'arrivage comme base des RST et du paiement		Oui	Oui – Base pour le paiement du grain « Commis-sion »	Oui	Oui			Oui – Vérifications
Poids servant à calculer le tarif de fret des chemins de fer		Oui – Base de paiement	Oui – Base de paiement	Oui – Base de paiement	Oui – Base de paiement		Oui	Oui – Bases de données
Enregistrement et annulation des RST et pesées de contrôle				Oui	Oui			Oui – Vérifications
Tableau 2. Résultat spécifique (suite de la page précédente)	**Producteurs**	**Expéditeurs de wagons de producteurs**	**Silos primaires**	**CCB**	**Exploitants de silo terminal**	**Statistique Canada**	**Compagnies de chemin de fer**	**CCG**
Surveillance des infestations d'insectes		Oui	Oui – leur détection peut entraîner la fumigation des installations ou des stocks de grains	Oui – assume le coût du traitement dans certains cas	Oui – réduit leur travail			Oui – AQ
Approbation et surveillance des appareils de pesée		Oui – peuvent se fier aux poids déchargés	Oui – peuvent se fier aux poids déchargés	Oui – peut se fier aux poids déchargés	Oui – réduit leur travail et peuvent se fier aux poids déchargés		Oui – peut se fier aux poids	Oui – à l'appui de Mesures Canada
Surveillance des tolérances de classement et AQ								Oui – fait partie de son mandat
Enquêtes au déchargement sur le grade et le poids		Oui	Oui	Oui – pour les ajustements liés aux stocks et au paiement	Oui		Oui	Oui - pour les corrections concernant l'emplace-ment des stocks
Échange de données avec les manutentionnaires de grain					Oui			
Données pour publications statistiques						Oui		Oui
Données pour la								Oui –

définition et la mise à jour des tolérances de classement								Comité de normalisa-tion des grains
Rapports à des vérificateurs indépendants ou à des institutions financières			Oui	Oui	Oui			

6.0 CONSULTATION DES REPRÉSENTANTS DE LA CCG

Afin d'en arriver à une compréhension globale des activités des agents de la CCG, il a été utile non seulement d'examiner les documents ayant trait aux processus, mais aussi de rencontrer des personnes travaillant aux bureaux régionaux et de les observer dans leurs tâches quotidiennes. Des visites ont été faites aux bureaux de Chatham, de Thunder Bay, de Winnipeg et de Vancouver, et des réunions ont été tenues dans la ville de Québec avec les agents du bureau de Montréal.

Les informations recueillies dans le cadre de ces consultations portaient principalement sur les activités liées à l'inspection et à la pesée à l'arrivage, mais elles ont aussi permis de comprendre toutes les tâches auxquelles contribue le personnel de la CCG pour ces régions. De plus, ces rencontres nous ont permis de nous sensibiliser davantage aux différences entre chacune des régions. Dans une autre consultation concernant la CCG, on a tenu des réunions avec des membres de l'AFPC (Alliance de la Fonction publique du Canada). En tant que représentant des employés de la CCG, l'AFPC portait un grand intérêt aux changements touchant l'inspection et la pesée à l'arrivage, car ils s'appliquent à ses membres.

7.0 CONSULTATION DES INTERVENANTS

Une initiative de grande envergure consistant en des entrevues et des demandes de présentations écrites a été conçue de façon à ce que les intervenants touchés puissent contribuer à l'étude. L'introduction de changements au processus d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires aux silos terminaux et de transbordement a suscité un intérêt considérable tel que mesuré d'après la quantité – 31 entrevues et 29 présentations écrites – et la qualité de leur contenu. Nous avons fourni aux intervenants un document d'information qui incluait une série de solutions de rechange possibles au modèle actuel de livraison de services obligatoires ainsi qu'une série de questions pour les aider à préparer leurs réponses. Vous trouverez une copie de ce document à l'annexe A. Les groupes d'intervenants comprenaient des organisations de producteurs, des expéditeurs de wagons de producteurs, des manutentionnaires et des marchands de grains, des représentants de compagnies de chemins de fer, des fournisseurs de services d'inspection des grains, des représentants de ministères fédéraux connexes et des ministères provinciaux de l'agriculture. Vous trouverez la liste complète des répondants à l'annexe B.

Les réponses des producteurs ont varié entre le maintien absolu de la présence de la CCG aux silos terminaux et de transbordement et la suppression totale de la fonction obligatoire d'inspection et de pesée de tout le grain à l'arrivage aux silos terminaux assumée par la CCG. Ceux qui étaient en faveur du statu quo ont exprimé à plusieurs reprises leur préoccupation concernant le manque de confiance dans l'évaluation indépendante des poids et des grades par les compagnies céréalières, en particulier dans le cas des wagons de producteurs. Même les groupes de producteurs qui appuyaient des changements draconiens ont dit appuyer l'évaluation des wagons de producteurs par une tierce partie indépendante à l'arrivée aux installations portuaires. Les agriculteurs qui appuyaient le changement étaient favorables à des solutions de rechange qui entraînaient des avantages sur le plan des coûts, soit par l'introduction par la CCG de fournisseurs de services privés accrédités, soit par la transformation du processus en un processus facultatif dans lequel les utilisateurs paieraient la totalité des droits pour les services rendus. Les partisans de la présence continue de la CCG ou

d’une tierce partie désignée ont exprimé le besoin de préserver la position dominante sur le marché dont jouissent les agriculteurs en raison de l’existence d’un organisme impartial qui permet l’exactitude et préserve les primes liées aux grades. Pour permettre de déceler plus tôt les infestations, certains groupes d’agriculteurs ont appuyé l’idée de rapprocher cette fonction de la ferme en effectuant une inspection des wagons au moment du chargement aux silos primaires.

Les expéditeurs de wagons de producteurs et les exploitants de silos terminaux conviennent qu’il est nécessaire d’avoir une tierce partie indépendante pour échantillonner les wagons, évaluer les grades et attester du poids des wagons expédiés directement par les producteurs aux silos terminaux. Même s’il existe diverses versions des modèles proposés allant du statu quo à l’expédition de wagons scellés ayant été échantillonnés au moment du chargement, ces versions ne semblent pas constituer une orientation qui permettrait de réaliser des réductions de coûts importantes sans poser de difficultés pour les pratiques commerciales existantes. Malgré la mention répétée de la nécessité d’une tierce partie indépendante, les expéditeurs de wagons de producteurs étaient disposés à explorer les solutions de rechange qui permettraient des économies de coûts, mais seulement dans la mesure où les résultats principaux du système actuel étaient maintenus, c.-à-d. la préservation de l’intégrité des transactions, les dispositions permettant de maintenir la réputation des grains canadiens quant à la garantie de qualité et de quantité et la protection des droits inhérents des agriculteurs de choisir d’expédier leur grain par wagons de producteurs. L’évolution du transport des wagons de producteurs a également servi à créer un réseau d’industrie auxiliaires qui se fient toutes fortement au maintien des services d’une tierce partie indépendante insérés dans la logistique entre le moment du chargement d’un wagon par un producteur et son déchargement au silo terminal. Ces industries comprennent les lignes ferroviaires sur courtes distances, les usines de nettoyage locales, les silos terminaux portuaires spécialisés, et bien sûr, les expéditeurs commerciaux de wagons de producteurs. Même si la réalisation de tests concernant les coûts accessoires dépassait la portée de l’examen, les expéditeurs de wagons de producteurs ont présenté des rapports anecdotiques selon lesquels une réduction des wagons de producteurs entraînerait la perte des mesures d’encouragement des expéditions offertes par les exploitants de silos primaires voisins. De plus, les expéditeurs de wagons de producteurs ont indiqué que l’absence de wagons de producteurs se traduirait par une augmentation des activités d’entretien des infrastructures municipales découlant d’un accroissement du nombre de camions devant se rendre aux silos terminaux intérieurs.

Selon la réponse de la Commission canadienne du blé (CCB), de récents changements survenus dans le marché ont créé un besoin important d’effectuer une inspection à l’arrivage sur les lieux des silos primaires. Ces changements sont des facteurs de qualité et de salubrité des aliments qui intéressent les consommateurs et qui doivent être garantis en vertu de contrats, mais qui nécessitent de longs essais ne pouvant pas être effectués au silo terminal en un temps suffisamment court pour que l’on dispose des résultats avant que les décisions ne soient prises sur la façon de mettre le grain en cellules en préparation pour les expéditions particulières destinées à l’exportation. En outre, l’inspection sur les lieux des silos primaires fournirait l’information sur les grades beaucoup plus tôt que si le grain était inspecté à son arrivée aux installations portuaires et permettrait des concordances plus précises entre les stocks et les contrats de vente. La combinaison des ressources publiques et privées pour l’inspection sur les lieux des silos primaires devrait être examinée du point de vue des économies de coûts et de l’amélioration des services. Si la CCG agissait comme une autorité d’inspection centrale qui certifierait les compagnies d’inspection privées, cela aiderait à combler les lacunes dans les services et pourrait conserver le niveau d’intégrité actuel des transactions

de grains si des procédures de vérification et autres mesures de protection appropriées étaient appliquées. On pourrait considérer sérieusement le recours à des compagnies d'inspection privées pour la réalisation d'inspections sur place si elles étaient tenues d'observer un ensemble de mesures de protection au moins égales à celles que doivent observer les inspecteurs de la CCG actuellement. Dans les situations où cela ne serait pas faisable, on pourrait également considérer le recours à un classement central et à des analyses basées sur les échantillons fournis par les silos primaires. Cette approche exigerait des mesures de protection complètes pour garantir l'intégrité des échantillons soumis.

L'Inland Terminals Association of Canada (ITAC) est constituée de 13 silos primaires à fort débit appartenant entièrement à des agriculteurs ou conjointement à des agriculteurs et à des industries. L'ITAC est en faveur de la participation obligatoire continue d'une tierce partie à l'inspection et à la pesée du grain transbordé vers une installation portuaire. Cependant, ses représentants ont indiqué qu'ils préféreraient que le processus d'inspection ait lieu au moment du chargement des wagons au silo de collecte; en fait, la plupart des membres de l'ITAC engagent régulièrement soit la CCG soit un fournisseur de services privé pour remplir cette fonction. La personne qui intervient entre les membres de l'ITAC et les silos terminaux en tant que tierce partie leur est indifférente pourvu que le fournisseur de ce service soit jugé impartial. Les membres de l'ITAC ont exprimé leurs préoccupations quant au manque d'uniformité entre les divers inspecteurs de la CCG lorsqu'ils déterminent les grades aux silos primaires et lorsqu'ils le font sur le même grain aux silos terminaux, le risque financier incombant à l'expéditeur en cas de différences. Étant donné l'infrastructure sous-jacente et le modèle commercial auxquels les membres de l'ITAC ont recours, qui est basé sur la manutention plutôt que sur le marchandisage, et étant donné qu'ils sont soumis à la série de règlements existants, tout changement envisagé doit être mis en vigueur avec précaution pour ne pas nuire à leur capacité de fonctionner. Les variations au modèle existant, incluant l'inspection centralisée, l'inspection facultative et l'échantillonnage seulement avec classement sur demande sont toutes des solutions de rechange viables, pourvu qu'elles puissent préserver l'intégrité des transactions et qu'elles soient prouvées comme étant rentables. Les membres de l'ITAC préfèrent un modèle qui inclurait le statu quo en ce qui concerne la pesée, mais l'option selon laquelle ce service pourrait être fourni par une tierce partie indépendante pourrait être considérée favorablement.

La Western Grain Elevator Association (WGEA) est un organisme exploité au Canada et formé de neuf entreprises céréalières appartenant à des agriculteurs, à des intérêts publics et à des intérêts privés. Ses membres possèdent des silos de collecte répartis dans tout l'Ouest canadien et des silos terminaux portuaires à Thunder Bay, Vancouver et Prince Rupert. Les installations membres manutentionnent collectivement plus de 90 % des expéditions de grain en vrac de l'Ouest. Les changements importants qui ont débuté il y a dix ans dans l'industrie céréalière, notamment la conversion en un système de distribution, ont été entraînés par le besoin de rechercher des économies et les efforts déployés pour bénéficier des incitatifs financiers offerts par les compagnies de chemin de fer pour les expéditions. Selon l'opinion des membres de la WGEA, le risque du producteur lié aux grades et aux poids du grain prend fin lorsque ce grain est livré à un silo primaire. Du point de vue commercial, il y a une discontinuité entre les livraisons faites par les agriculteurs à un silo primaire et la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage aux silos terminaux. De plus, il existe d'importantes dissuasions commerciales exercées sur les membres de la WGEA pour encourager les expéditeurs à charger les wagons qui quittent les installations primaires avec du grain de grade et de poids appropriées. Bien que la WGEA ne préconise pas la suppression complète de l'inspection et de

la pesée à l'arrivage du grain dans les silos terminaux, elle préférerait que ce service soit facultatif.

Dans le modèle facultatif proposé par la WGEA, les expéditeurs pourraient choisir de ne pas recourir du tout à ce service, de recourir à la CCG ou de choisir un fournisseur de services privé. Parmi les possibilités de suppression de ce service que considère la WGEA, il y a la suppression du service pour les grains hors-Commission expédiés par un silo primaire dont les propriétaires sont les mêmes que ceux du silo terminal récepteur. Les membres de la WGEA qui expédient leur grain vers un silo terminal dont la propriété diffère du silo primaire préféreraient pouvoir choisir d'introduire une tierce partie dans la transaction. En ce qui concerne le grain expédié au nom de la CCB, les membres de la WGEA préféreraient l'option d'une inspection et d'une pesée officielles par une tierce partie. Ils conviennent qu'en raison de l'automatisation complète de la pesée des wagons au moment du déchargement au silo terminal, la suppression de la pesée, par une tierce personne, des wagons expédiés à partir des silos primaires ne compromettrait pas l'intégrité des transactions. Ils étaient dans l'ensemble opposés au concept de pré-inspection officielle du grain au chargement dans les wagons sur les lieux du silo primaire pour des raisons liées à l'inefficacité que représente la visite de trois cents silos de collecte par rapport à la visite d'une poignée de silos terminaux portuaires. Ils conviennent que certaines compagnies qui expédient des wagons à un silo terminal n'appartenant pas à la même compagnie qui possède le silo primaire préféreraient avoir l'option d'une pré-inspection des wagons, malgré les coûts supplémentaires. Toutefois, les membres de la WGEA ont mentionné que l'impression qu'il existe un manque de cohérence entre le classement effectué par les inspecteurs de la CCG aux silos primaires et celui qui est effectué par la CCG aux silos terminaux, la seconde décision annulant la première, constituait un irritant majeur pour les expéditeurs des silos primaires, ce qui rend le modèle de pré-inspection peu attirant.

On peut diviser les intervenants des compagnies de chemin de fer en deux groupes distincts représentant les expéditions par lignes principales et les expéditions par lignes sur courtes distances. Le premier groupe est lié au processus de pesée à l'arrivage, car il livre les wagons aux silos terminaux et à certains expéditeurs de wagons de producteurs, tandis que les interactions principales du deuxième groupe se font avec les expéditeurs de wagons de producteurs au moment du chargement ainsi qu'avec la compagnie de chemin de fer de la ligne principale qui termine le trajet jusqu'au silo portuaire.

Les représentants du Canadien National ont annoncé qu'ils adopteront en 2006 ou 2007 un système de facturation par wagon pour toutes les marchandises, y compris le grain. Par conséquent, les informations produites par la CCG au moment de la pesée à l'arrivage ne seront plus nécessaires pour l'envoi de factures aux expéditeurs. De plus, ces derniers seront tenus d'entrer électroniquement ces informations dans les fichiers de données CITI (système de répertoriage des wagons en transit) au moment du chargement, ce qui fournira à la CCG, en temps opportun, c'est-à-dire à l'avance, des informations liées à la cadence d'arrivée des wagons au silo portuaire.

Un exploitant de ligne sur courtes distances a indiqué que le Canadien Pacifique lui envoie ses factures, établies par wagon, d'après la vitesse de remorquage des wagons. Ainsi, les poids déterminés par la CCG aux silos terminaux n'ont aucune valeur pour la facturation de ses clients. Les exploitants de lignes sur courtes distances avaient une opinion unanime quant aux résultats de l'inspection à l'arrivage effectuée par la CCG et la réussite continue de leurs affaires. Le fait de disposer d'une tierce partie indépendante pour déterminer les grades lorsque

les wagons de producteurs arrivent aux silos terminaux portuaires fait partie intégrante des documents de promotion de toutes les lignes de chemin de fer sur courtes distances.

Les exploitants de silos terminaux ont convenu collectivement que l'inspection et la pesée, par la CCG, du grain hors-Commission qui arrive dans un silo primaire appartenant à la même compagnie qui possède le silo terminal représentait pour le système un coût supplémentaire inutile qui pourrait être éliminé sans contrecoup néfaste. En ce qui a trait à la production de rapports opérationnels et statistiques qui pourraient être utilisés par les silos terminaux relativement aux grades des grains à l'arrivage, les fonctions d'inspection et de pesée assumées par la CCG à l'arrivage font effectivement double emploi, car les mêmes tâches sont effectuées par les exploitants de silos terminaux et produisent les informations nécessaires. Les données sur le classement produites par la CCG à l'arrivage du grain au silo terminal arrivent trop lentement pour être utiles, car les grains sont déjà assignés et déposés dans diverses cellules au silo terminal d'après les données produites par la compagnie dans le cadre d'une inspection interne. Ils conviennent que les grades déterminés par la CCG pour le grain expédié dans leurs silos par une tierce partie, en particulier par la CCB et par les expéditeurs de wagons de producteurs, sont utiles pour produire des informations indépendantes à l'appui des transactions entre les vendeurs et les acheteurs. Pour cette fin, les exploitants de silos terminaux favorisent un modèle facultatif qui permettrait soit à l'expéditeur soit à l'exploitant du silo terminal de demander une inspection soit par la CCG soit par un fournisseur de services privé. La surveillance par la CCG du processus de pesée a été jugée d'une utilité minime pour les silos terminaux, vu particulièrement les progrès technologiques continus et l'automatisation de la réception des wagons et de la consignation des poids. D'un point de vue pratique, les exploitants de silos terminaux ont convenu que l'absence d'inspecteurs de la CCG exigerait qu'ils emploient des inspecteurs internes qui possèderaient plus d'expérience que ceux qui sont actuellement chargés de cette responsabilité. Les exploitants de silos terminaux ont indiqué que s'il n'y avait pas de personnel de la CCG chargé de la pesée dans leurs installations, ils mettraient en place des systèmes automatisés qui pourraient exécuter efficacement la plupart des fonctions assumées actuellement par la CCG, dont la mise en file d'attente des wagons, la surveillance des fuites, etc.

Convenant que les silos terminaux utilisent effectivement certaines des informations produites par la CCG, si les services d'inspection et de pesée à l'arrivage fournis par la CCG étaient supprimés, ces informations pourraient être générées par les silos terminaux dans la mesure où elles seraient jugées nécessaires pour le commerce, bien que cela entraînerait des coûts supplémentaires pour les silos terminaux. Même si les exploitants de silos terminaux ont une application pratique des informations produites dans le cadre d'un processus de classement du grain avant son arrivée aux installations portuaires, notamment pour la détermination de l'indice de chute et de la teneur en protéines, ils étaient d'accord sur le fait que le concept de pré-inspection officielle des wagons avant leur arrivée aux silos terminaux ne constituait pas une solution de rechange acceptable pour l'inspection à l'arrivage en raison des différences dans les résultats de classement entre les deux emplacements dus aux facteurs subjectifs. Si la suppression de la fonction d'inspection et de pesée assumée par la CCG se traduisait par l'impossibilité pour cette dernière de constituer la base de données à l'appui des statistiques sur le mouvement et le stockage des grains, les silos terminaux pourraient fournir les données nécessaires en présentant des échantillons. Toutefois, les exploitants de silos terminaux et les membres de la WGEA ont indiqué que ces informations avaient une valeur commerciale minime, car leurs clients n'achètent pas le grain à l'étalage d'après les stocks que possèdent les silos terminaux.

Selon Statistique Canada, la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage assumée par la CCG constitue la clé de voûte des statistiques sur les systèmes de manutention commerciaux. La CCG produit des données relatives à l'entreposage et aux mouvements des grains qui sont cruciales pour soutenir le système de statistiques sur les grains canadiens et qui ne sont pas disponibles ailleurs. Ces données ne peuvent être obtenues ailleurs qu'à Statistique Canada. Selon cet organisme, les données sont importantes pour Agriculture et Agroalimentaire Canada, la Banque du Canada, d'autres institutions financières, les compagnies céréalières, les bourses de marchandises, les médias et les associations de producteurs. Les données exactes sur les stocks commerciaux sont largement utilisées pour surveiller les débits de grains, faciliter l'estimation des stocks de grains et de la production des agriculteurs et déterminer la quantité de grains offerte pour la vente.

8.0 ANALYSE CRITIQUE

8.1 RÉPERCUSSIONS SUR L'INDUSTRIE ET LE MARCHÉ

L'industrie céréalière joue un rôle important dans l'économie canadienne. Tout changement potentiel touchant la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage qui peut avoir des répercussions sur l'industrie ou le marché céréalier canadien doit être pris en considération.

Lorsqu'on a examiné les macro-répercussions des changements potentiels à cette fonction, il est devenu apparent qu'en raison de la taille de l'industrie d'exportation des grains (en termes de volume et de dollars), tout changement qui pourrait entraîner un risque pour l'industrie céréalière canadienne ou une modification de sa cohérence ne pourrait faire l'objet d'une décision favorable. En outre, parce que la protection et les intérêts des agriculteurs constituent des éléments fondamentaux du mandat de la CCG, encore une fois, un changement qui entraînerait une répercussion susceptible de poser un risque pour ces intérêts ne ferait pas l'objet d'une décision le favorisant. Autrement dit, une répercussion potentielle sur ces intérêts, quel que soit son ordre de grandeur, ne vaudrait simplement pas le risque.

Dans ce système, les changements qui modifieraient la responsabilité liée à la propriété ou la possibilité des producteurs de commercialiser leur grain pourraient avoir des répercussions de grande portée. Au début de la recherche, il n'a pas semblé que les solutions de rechange modifieraient substantiellement la responsabilité, autrement qu'en la clarifiant peut-être aux différents points de transbordement. La protection des intérêts des agriculteurs relativement à cette fonction signifie généralement tenir compte des point suivants : 1) ne pas limiter le droit d'accès des agriculteurs au marché (tant en ce qui concerne les livraisons dans les silos de collecte que les expéditions de wagons de producteurs); 2) maintenir le niveau d'intégrité du système en termes de détermination de grades équitables et de poids exacts; 3) conserver un système qui favorise les marges concurrentielles; 4) protéger la capacité de la CCB de procéder à la commercialisation du grain au nom des producteurs.

Cela ne veut pas dire qu'un changement positif est impossible. Plus clairement, cela veut dire que tout changement à la fonction ne doit entraîner aucune répercussion néfaste sur ces macro-fonctions. La combinaison d'une recherche plus approfondie sur les répercussions potentielles des changements à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage ou de sa suppression avec une recherche sur d'autres systèmes nous a permis de comprendre clairement que les changements à cette fonction n'entraînent pas nécessairement des macro-répercussions, pourvu que les solutions de rechange comprennent des moyens de tenir compte des domaines où les données découlant de ces services sont critiques pour l'industrie.

La qualité des grains exportés par le Canada est certifiée par la CCG, mais pas dans le cadre de ses activités à l'arrivage. La certification des exportations a lieu au moment de l'inspection et de la pesée de sortie et de la délivrance du certificat final. Puisqu'on a supposé que les changements touchant l'inspection et la pesée à l'arrivage n'influeraient pas sur la capacité des agents de la CCG d'émettre le certificat final, il apparaît que ces changements n'entraîneront pas de macro-répercussions.

Sur le plan intérieur, d'autres variables qui influent sur le coût sont la capacité de l'industrie privée de s'ajuster (en fonction des informations fournies par le secteur privé sur les répercussions des solutions de rechange), la capacité de la Commission d'ajuster

progressivement son coût par unité de service et la capacité des installations terminales et des exploitants de chemins de fer de s'adapter aux modèles de rechange sans compromettre la performance du système. Encore là, du point de vue de la modélisation, tout changement qui, à notre avis, entraînerait des répercussions sur ces macro-questions, à l'échelle nationale ou internationale, fera toujours l'objet de la même conclusion, c'est-à-dire que les changements qui posent un risque doivent être évités. Pour cette raison, le cadre d'analyse et l'analyse des scénarios portent principalement sur les micro-répercussions (coûts et avantages directs) des changements à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage ou de sa suppression.

8.2 RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES ET OPÉRATIONNELLES DIRECTES

8.2.1 PESÉE

La fonction de pesée à l'arrivage de la CCG a été mise en œuvre dans une industrie très différente que ce qu'elle est aujourd'hui. L'objet principal de la surveillance de la pesée à l'arrivage exercée par la CCG était de prévenir le tripotage des balances ou de la tenue des dossiers au moment où l'utilisation des balances comportait beaucoup d'interventions humaines manuelles et où les enregistrements et l'information étaient tenus et transférés manuellement. Les progrès technologiques ont contribué au développement de systèmes de pesée perfectionnés qui produisent et archivent électroniquement les enregistrements de poids et exigent une intervention humaine minime. Ainsi, l'obligation de la Commission prévue dans la Loi de surveiller les processus physiques de pesée est devenue moins pertinente.

Actuellement, cette fonction consiste principalement à marcher le long des voies ferrées pour enregistrer les données d'identification des wagons, recueillir les étiquettes I-90 et vérifier les exceptions et les wagons qui fuient. Le personnel de la CCG enquête sur les différences de pesée en vérifiant directement que tous les wagons ont été vidés et en prenant note des compartiments où la vidange n'a été que partielle ou des cas où le personnel du silo n'a pas pu ouvrir le wagon. La CCG est également devenue le concepteur et le gardien d'une base de données sur l'état des wagons et elle crée des fiches de triage qui sont utilisées de diverses façons selon le silo terminal. Dans certains cas, les fiches de triage sont utilisées seulement par la CCG, et dans d'autres cas, à la fois les compagnies céréalières et la CCG tirent avantage des informations qu'elles contiennent. La responsabilité de s'assurer que les wagons sont reçus en bon état et qu'ils sont déchargés et enregistrés de façon appropriée incombe aux exploitants des silos terminaux récepteurs. C'est une fonction pour laquelle ils sont accrédités. La CCG produit également des données qui sont utilisées par les compagnies céréalières et les compagnies de chemins de fer ainsi que par la CCB et les expéditeurs de wagons de producteurs pour le règlement des réclamations faites aux compagnies de chemin de fer. Aucune de ces fonctions ne touche directement aux services que la CCG a été mandatée de rendre dans sa fonction de pesée, services qui consistent à s'assurer que les compagnies céréalières reçoivent bien le grain à l'arrivage et le pèsent avec exactitude.

En raison de l'automatisation des balances et de la tenue des dossiers, le rôle de la CCG relativement à la pesée, est de surveiller les écrans d'ordinateurs représentant le processus de déchargement de la compagnie d'une manière très semblable à celle dont les compagnies céréalières surveillent à leurs propres fins les poids à l'arrivage. Si l'on suppose que les systèmes des silos collectent ces données, il semble que le fait d'avoir deux personnes et deux postes d'ordinateur qui participent au processus de collecte de données fasse double emploi. Les dossiers électroniques créent une piste de vérification et sont archivés dans l'éventualité

d’un différend entre l’expéditeur et le récepteur. Les balances des silos terminaux sont vérifiées et surveillées tous les trois mois par la CCG au nom de Mesures Canada, et la mécanisation à grande échelle de la fonction de pesée à l’arrivage a réduit la probabilité que les compagnies céréalières trafiquent ces systèmes.

En majeure partie, les systèmes électroniques de la CCG fonctionnent parallèlement aux systèmes des compagnies. Actuellement, la fonction de surveillance assumée par la Commission a pour fondement la supposition que les compagnies et les exploitants de chemins de fer ne peuvent pas accomplir ou n’assumeront pas leur tâche de façon appropriée en l’absence d’inspecteurs; ou ne seront pas correctement tenus responsables des erreurs qui pourraient être commises par inadvertance. Il s’agit d’une approche très différente d’un processus dans lequel on s’attend à ce que les employés des silos terminaux accomplissent leur travail, à ce qu’ils soient tenus responsables et à ce qu’on les surveille périodiquement pour vérifier qu’ils se conforment aux directives.

Étant donné que la technologie de surveillance des poids a la capacité de faire de cette fonction une fonction virtuelle, c’est-à-dire l’observation des cellules, des convoyeurs et des modèles à l’échelle en action sur un écran d’ordinateur, elle n’a pas besoin d’être exécutée sur place; elle pourrait donc l’être dans des lieux plus centraux pour permettre une surveillance périodique. Les informations qui en découleraient pourraient ensuite être archivées et mises à la disposition de la CCG pour fin de vérification.

Actuellement, les écarts de poids sont notés directement par les agents de la CCG après le déchargement des wagons. Ces agents vérifient les wagons déchargés et classent si nécessaire les dossiers concernant les exceptions. En l’absence d’une surveillance exercée par la CCG, les compagnies céréalières seraient forcées de remplir elles-mêmes cette fonction. La mise en œuvre de ce changement dépendrait de l’attribution de la responsabilité des erreurs ou des pertes. Il semble que ces erreurs ou ces pertes deviendraient naturellement la responsabilité des silos terminaux récepteurs, ce qui fournirait la motivation nécessaire pour les réduire au minimum et conférerait une fonction d’autosurveillance au processus.

Une partie des fonctions actuelles de la CCG consiste à tenir des dossiers sur les wagons ferroviaires qui fuient ou qui sont en mauvais état. Parce que la CCG assume cette fonction, les compagnies céréalières et les expéditeurs de wagons de producteurs ont tiré avantage des dossiers de la CCG et les utilisent pour suivre les wagons (dans le cas du transport par rail) et pour faire des réclamations auprès des compagnies de chemins de fer. Tous les expéditeurs, y compris la CCB et les expéditeurs de wagons de producteurs, peuvent tirer avantage de ces informations. De plus, les compagnies céréalières ne se sont pas occupées de mettre sur pied un système pour identifier les wagons en mauvais état, parce que la CCG assume cette fonction aux installations terminales.

Dans de nombreux cas, les silos terminaux se fient sur les fiches de triage quotidiennes de la CCG pour obtenir l’ordre des wagons déchargés dans les balances. Le partage des fiches entre la compagnie céréalière et la CCG est nécessaire pour que la CCG puisse identifier et archiver chaque échantillon de la charge des wagons. Cependant, dans le cadre des discussions tenues avec les exploitants de silos terminaux, ces derniers ont déterminé que leurs options seraient :

a) de faire vérifier les wagons par leurs propres employés;

b) de mettre les wagons en file d'attente et de s'occuper de chaque wagon de façon non synchronisée au moment où ils arrivent dans l'aire de déchargement;

c) d'automatiser la surveillance et la préparation de fiches de triage équivalentes ainsi que la détermination de l'état et de l'identification des wagons à l'aide de caméras et de systèmes électroniques.

Une autre tâche que doit accomplir le personnel chargé de la pesée au moment de la création des fiches de triage consiste à vérifier si les wagons fuient. On peut soutenir qu'il est de la responsabilité des exploitants de chemins de fer et des expéditeurs d'envoyer des wagons en bon état et de celle du récepteur (le silo terminal) de décharger seulement les wagons reçus en bon état. À l'heure actuelle, comme on l'a indiqué précédemment, tous les écarts déterminés au déchargement, pas seulement les wagons qui fuient, représentent 2,75 % de tous les déchargements.

Dans sa présentation, un intervenant mentionne qu'il compte automatiser complètement son réseau ferroviaire d'ici 2006 ou 2007. Les étiquettes I-90 seront remplacées par une identification semblable à des codes barres, et toutes les informations seront entrées électroniquement dans le fichier de données CITI, ce qui éliminera les erreurs humaines. Cette automatisation à venir représente un autre progrès technologique qui réduit la nécessité d'une intervention manuelle de la part des inspecteurs.

8.2.2 ÉCHANTILLONNAGE

En raison de l'importance de l'intégrité de l'échantillon et du processus d'échantillonnage pour l'obtention d'un échantillon de la charge des wagons qui soit représentatif et incontestable, la CCG participe à la collecte d'échantillons à des fins de classement officiel à l'arrivage et au moment d'une réinspection. Pour qu'un échantillon soit considéré comme représentatif et donc valide à des fins de réinspection, il doit représenter avec exactitude le convoi dont il a été prélevé. Les facteurs de classement subjectifs, en particulier pour le blé, sont la source majeure des difficultés qui se posent à l'égard d'un système où la majorité des produits sont mélangés conformément à la norme minimale afin d'en optimiser la valeur. Dans une comparaison avec le système appliqué aux oléagineux hors-Commission, les intervenants ont confirmé qu'un échantillon prélevé par un agent du silo dans une installation de collecte comporte un haut degré de fiabilité et d'uniformité quant à la qualité et à la charge escomptées des wagons reçus par les silos terminaux portuaires (échantillons prélevés en l'absence d'agents de la CCG). Dans l'Est du Canada, en Australie et aux États-Unis, les échantillons sont toujours prélevés et inspectés en l'absence d'agent du gouvernement.

Dans le modèle des É.-U., le Federal Grain Inspection Service a élaboré une méthode détaillée qu'il a approuvée pour l'échantillonnage et l'attribution de licences à des fournisseurs de services privés (et dans certains cas des fournisseurs de services de l'État) afin qu'ils prélèvent des échantillons conformément à la méthode établie, ce qui garantit des échantillons représentatifs. Pourvu qu'un échantillon soit représentatif, il fournit un outil très important pour le règlement des différends. Au Canada, il n'existe pas de processus d'accréditation visant l'attribution de licences aux échantillonneurs; par conséquent, la CCG se fie sur les échantillonnages effectués par ses agents eux-mêmes avant de considérer un échantillon comme une représentation officielle de la charge des wagons.

L'obtention d'échantillons officiels prélevés par des agents de la CCG dans les silos primaires exigerait de fournir ce service à un grand nombre de silos (plus de 30) répartis sur un énorme territoire géographique. Beaucoup d'installations primaires existantes ne possèdent pas d'équipement d'échantillonnage approuvé. En raison de l'incapacité de la CCG (en termes de coûts et de logistique) de fournir des services sur place dans tous les silos primaires, si l'on voulait obtenir un système semblable à celui qui est en place aux É.-U., il faudrait probablement que la Commission élabore et approuve une norme qui serait appliquée à l'équipement et à la méthode d'échantillonnage et qui pourrait produire des échantillons représentatifs et fiables prélevés par des échantillonneurs accrédités. L'une des solutions de rechange possibles au processus actuel « d'inspection facultative à l'arrivage selon l'installation » serait que l'échantillonnage accrédité par la CCG puisse permettre un classement central officiel. En outre, les échantillonneurs accrédités devraient être formés au processus de prélèvement des échantillons et de leur présentation en un lieu central.

Finalement, pour garantir que les personnes touchées soient responsables de suivre strictement les directives de la CCG concernant les techniques d'échantillonnage, il serait important de veiller à ce qu'il y ait des conséquences sévères pour les cas de non-conformité à la méthode d'échantillonnage.

8.2.3 CLASSEMENT

Historiquement, la CCG a commencé à participer à l'inspection et à la pesée à l'arrivage afin de fournir une validation indépendante de la qualité des grains à l'intérieur d'une compagnie céréalière et entre diverses compagnies, car les expéditions dispersées de grain étaient rassemblées en provenance des Prairies en préparation pour leur conditionnement et leur entreposage aux silos terminaux et pour la détermination des stocks destinés à la vente. À ce moment-là, les changements qui ont transformé ce système en un système de distribution ont soulevé chez les exploitants de compagnies céréalières des questions quant à la valeur de la fonction assumée par la CCG.

Bien que les intervenants ne mettent pas en doute la qualité du classement effectué par la CCG, l'un des domaines que les membres de l'industrie, en particulier les exploitants de silos terminaux, mettent en doute est la vitesse à laquelle le classement est effectué. L'évaluation de tous les facteurs de classement nécessaires à l'attribution des grades officiels ne se fait pas dans un délai suffisamment rapide pour que les silos terminaux puissent utiliser les informations produites afin de prendre des décisions à des fins de mise en cellules. Bien qu'il ne s'agisse pas du but premier du processus de classement, ce facteur mène à croire que la valeur des informations sur les grades de la CCG est moindre et met en doute la nécessité de ces activités rigoureuses à cette étape du processus d'essai. Comme moyen de simplifier l'inspection à l'arrivage, la CCG a proposé de réduire le nombre de facteurs évalués conformément à la norme servant à l'attribution d'un grade. Cette initiative a été abandonnée à l'été 2004, parce que l'industrie n'appuyait pas la réduction des facteurs évalués. Les intervenants du système de manutention des grains comprennent peu pourquoi il est nécessaire de recueillir ces informations détaillées. Particulièrement, il faut beaucoup de temps pour compter les grains et les morceaux de matières étrangères conformément à un grand nombre de facteurs de classement, et l'on pense que ces informations n'ont que peu de valeur à cette étape pour les intervenants commerciaux. Même lorsque les grades fournissent la base du règlement des transactions commerciales d'achat et de vente du grain, des questions ont été soulevées au sujet du nombre de détails requis.

Un autre aspect du classement discuté dans le cadre des consultations avec les intervenants était celui des changements qui surviennent entre le silo de collecte et le silo terminal portuaire. Lorsqu'un wagon ferroviaire est officiellement inspecté sur place durant le chargement au silo primaire, il n'est pas classé de nouveau de façon officielle au moment du déchargement (l'échantillon est prélevé automatiquement par l'équipement d'échantillonnage au moment du déchargement à l'installation portuaire, mais il n'est pas conservé). Si l'expéditeur ou le silo récepteur demande une réinspection, l'échantillon officiel prélevé au moment de l'inspection officielle effectuée au chargement au silo primaire est réinspecté. Les membres de l'industrie ont l'impression que la réinspection se traduit par un nombre substantiel de changements de grade. Chaque fois qu'on ne peut se fier absolument au grade officiel, dans n'importe quelle circonstance autre que les différends, qui sont extrêmement rares, cela mine la confiance accordée au système de classement officiel.

La subjectivité des normes de classement actuelles constitue une préoccupation pour les intervenants de l'industrie, dont les paiements aux producteurs ou à la CCB dépendent des résultats du classement. À mesure que la technologie progresse, il est probable que l'on disposera d'essais plus fiables et asservis au temps pour les essais relatifs aux caractéristiques de classement et à la détermination de l'indice de chute. Il est aussi probable qu'on aura de plus en plus recours au Canada à un nombre inférieur d'attributs subjectifs pour le classement et comme base de paiement, ce qui se traduira par une réduction du nombre de différends et par la nécessité de disposer de mécanismes pour les régler.

Selon une critique commune exprimée au sujet du système actuel, même si la CCG remplit un rôle d'inspection et de vérification, en aucun moment elle n'assume la responsabilité pour les décisions ou les ordonnances qu'elle rend. Elle ne fournit pas non plus de « garantie » pour appuyer le grade. Ce manque de responsabilité a été soulevé par les exploitants de silos terminaux et de silos primaires, qui pensent que les erreurs ou la subjectivité qui touchent les wagons ayant déjà été inspectés peuvent entraîner, après un appel concernant le grade, un déclassement de ce grade à l'installation portuaire qui entraîne des coûts pour la compagnie céréalière. Afin d'accroître la valeur de l'inspection officielle, celle-ci doit être appuyée par une garantie et une responsabilité assumées par le professionnel qui effectue l'évaluation et par une responsabilité assumée par l'organisme qui a certifié ou accrédité la capacité de ce professionnel de procéder à l'évaluation. (Même si le « déclassement » a fait l'objet de critiques communes de la part des exploitants de silos primaires et terminaux, on ne dispose pas de données fournies par la WEGA ou la CCG pour évaluer la portée de leurs allégations.)

Bien que ces répercussions de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage puissent ne pas découler directement des activités spécifiques à cette fonction, elles fournissent des raisons supplémentaires qui expliquent pourquoi leur nécessité est mise en doute.

9.0 CADRE D'ANALYSE

9.1 COÛTS DIRECTS

9.1.1 HYPOTHÈSES GÉNÉRALES

Pour créer un modèle économique servant à élaborer des options concernant la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage assumée par la CCG, il faut que certaines hypothèses générales soient clairement comprises :

1. Dans les scénarios qui considèrent les fonctions d'inspection et de pesée à l'arrivage comme facultatives, nous avons supposé que le coût de base pour ces services est celui de la CCG. Nous avons également supposé que le niveau d'inspection et de pesée restera le même que celui qui est fourni actuellement. Même si dans les entrevues menées auprès des intervenants, le concept d'économies découlant du recours à un fournisseur de services privé a été soulevé, aucune économie de coût n'a été supposée, parce que :
    a. Il n'y a pas de façon de vérifier le coût d'inspection par un service privé, car il n'existe actuellement aucun exemple de compagnie privée qui fournit le niveau de service de l'ampleur de celui offert par la CCG. Cette dernière offre des services d'inspection et de pesée des grains à un nombre de clients supérieur à celui que sert tout autre fournisseur de services privé disponible à l'heure actuelle au Canada. Rien n'indique qu'un fournisseur de services privé qui aurait mis sur pied l'infrastructure nécessaire pourrait fournir ces services de façon plus rentable.
    b. Durant les entrevues menées auprès des intervenants, beaucoup de participants ont dit préconiser, si les services d'inspection devaient être fournis en un point quelconque, que la Commission canadienne du blé, ou les inspecteurs, soient comptables à la CCG. Selon de nombreux intervenants, l'affiliation de la CCG avec le gouvernement et son statut de tierce partie à part entière lui permettent de fournir une opinion impartiale dans le cadre des services d'inspection et de pesée.
2. Dans la partie qui suit, les expressions qui décrivent la participation de la CCG dans chaque scénario varient entre « maintien du service obligatoire » et « suppression complète de ce service » et « service facultatif » en passant par « prestation du service selon une méthode modifiée ». Les options divisent également l'industrie en divers grands groupes, lesquels peuvent obtenir les services différemment selon le scénario. Les coûts attribués sont basés sur un coût par tonne établi pour le service fourni à chaque groupe d'après une estimation du coût par tonne de la prestation actuelle de ce service. Lorsque le service est identifié comme obligatoire pour chaque groupe, le coût associé à sa prestation est basé sur le volume total des expéditions de chaque groupe. Lorsque le service est identifié comme facultatif, mais que certains groupes sont considérés comme en ayant encore besoin, parce qu'il est crucial pour eux (p. ex. un groupe n'ayant pas de représentant au silo terminal ou un groupe qui utilise ces informations pour conclure une transaction), le modèle suppose une acceptation de 100 % des services par ces groupes. Par conséquent, le coût est encore une fois estimé d'après le volume total des expéditions faites par ces groupes. En réalité, le besoin de chacun de ces groupes varierait entre 0 % et 100 % d'acceptation du service.
3. Lorsque le service d'inspection et de pesée à l'arrivage par la CCG est supprimé, nous supposons soit que ce service fait double emploi soit qu'il est inutile et que l'exploitant du silo terminal ou de transbordement pourra continuer ses opérations en l'absence d'un

inspecteur de la CCG, sans qu'il y ait de coût supplémentaire de matériel, ou que le service doit continuer d'être fourni au niveau actuel par le silo terminal (ce dernier assume la même fonction que celle de la CCG), auquel cas la totalité du coût assumé par la CCG est transférée et devient un coût de la compagnie, moins les dédoublements ou chevauchements qui ont été déterminés relativement au service offert actuellement par la compagnie.

4. On a établi la moyenne quadriennale (de 2001-2002 à 2004-2005) de tous les coûts d'inspection et de pesée à l'arrivage et de ceux de l'obtention des données sur les déchargements afin d'éliminer toute aberration annuelle particulière résultant de changements majeurs dans le volume ou dans la qualité des récoltes. Ce calcul a été fait dans le but d'obtenir une moyenne approximative des coûts d'inspection et de pesée à l'arrivage et des activités tenues au déchargement dans les silos terminaux et de transbordement.
5. Il sera peut-être possible, ou non, de maintenir le même niveau d'efficacité de service par tonne suite aux changements qui seront apportés à la prestation de ce service. Il a été supposé que toutes les économies de coûts associées aux divers scénarios sont directement proportionnelles aux changements décrits. On n'a pas tenu compte des différentes économies d'échelle qui peuvent résulter des changements ni des changements touchant les coûts fixes et l'infrastructure, lesquels peuvent ne pas se produire dans une mesure directement proportionnelle aux changements décrits dans le scénario.
6. Tous les modèles doivent générer les informations requises pour conclure une transaction et doivent identifier la façon dont on arrivera à produire ces informations.
7. Tous les modèles supposent que l'enregistrement à l'arrivage du grain reçu dans les silos terminaux demeure une fonction obligatoire. Cette fonction est assumée actuellement par la CCG dans les régions du Pacifique, de Churchill et de Thunder Bay (et dans la région de l'Est pour le grain de l'Ouest), et les données sont présentées par les compagnies céréalières dans les régions de l'Est et de Bayport pour les grains de l'Est. Que cette fonction demeure telle quelle ou qu'elle soit assumée par une combinaison quelconque des entités susmentionnées, elle ne compromet pas ni ne change l'hypothèse selon laquelle cette fonction doit toujours être fournie. Pour cette raison, le coût de la fonction a été omis des scénarios suivants, étant donné que la présente étude suppose qu'il n'y aura aucun changement à cette fonction.
8. Tous les modèles doivent maintenir les trois objectifs principaux de la CCG :
    a. Protéger les producteurs
    b. Maintenir l'intégrité des transactions
    c. Fournir l'assurance de la qualité et de la quantité des grains canadiens

C'est en nous conformant à ces hypothèses que les scénarios-types suivants ont été examinés.

9.2 ANALYSE DES DONNÉES DOCUMENTAIRES

9.2.1 SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE - STATU QUO

En ce qui concerne le service d'inspection et de pesée à l'arrivage fourni par la CCG, le modèle

du statu quo isole les coûts associés au service et fournit une base de comparaison pour les solutions de rechange considérées. Le tableau 3 présente les coûts liés aux activités de la CCG. À l'origine, la CCG fournissait ces services seulement aux silos terminaux portuaires. Toutefois, en 1999, elle a mis en œuvre un service donnant l'option d'avoir des services d'inspection à l'arrivage fournis aux silos primaires au moment du déchargement du grain dans des wagons ferroviaires destinés aux silos terminaux portuaires. Le tableau 3 fait la distinction entre le coût applicable aux silos primaires des Prairies (inspection à l'arrivage facultative) et aux silos terminaux portuaires (inspection à l'arrivage obligatoire). La pesée à l'arrivage a lieu seulement aux silos terminaux portuaires.

	Supprime	Conserve	Ajoute
Statu quo	- Rien	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires aux silos terminaux portuaires et facultatives aux silos primaires	- Rien

Tableau 3. Moyenne quadriennale des dépenses liées aux services actuels de la CCG

Activité	Coût (en milliers de $ CAN)
Inspection à l'arrivage	8 863 $
Inspection à l'arrivage (facultative dans les silos primaires)	3 207 $
Pesée à l'arrivage	3 371 $
TOTAL	**15 441 $**

Les moyennes quadriennales des services à l'arrivage exprimés en tonnes de grains traités sont fournies aux tableaux 4 et 5 ci-dessous.

Tableau 4. Inspections à l'arrivage du grain de l'Ouest (facultatives selon l'installation) par région de destination – silo terminal

Région portuaire	Nombre moyen de déchargements (wagons)	Nombre moyen de tonnes
Est	4 691	423 981
Thunder Bay	13 397	1 183 842
Churchill	3 493	285 146
Pacifique	21 032	1 786 086
TOTAL	**42 612**	**3 679 056**

Tableau 5. Inspection et pesée à l'arrivage du grain de l'Ouest par région portuaire

Région portuaire de la CCG	N^{bre} de déchargements de grains Commission (wagons)	Tonnes de grains Commission	N^{bre} de déchargements de grains hors-Commission (wagons)	Tonnes de grains hors-Commission	N^{bre} total de tonnes : Commission + hors-Commission	Tonnes de grains Comm. en % du total
Bayport	17	1 538	41	3 055	4 593	33 %
Est	5 293	526 323	27	5 316	531 640	99 %
Thunder Bay	41 753	3 701 887	13 773	1 012 622	4 714 509	79 %
Churchill	1 462	146 271	276	23 944	170 216	86 %
Pacifique	70 208	6 184 664	35 104	2 692 644	8 877 308	70 %
TOTAL ANNUEL DES RÉGIONS PORTUAIRES	**118 734**	**10 560 684**	**49 220**	**3 737 582**	**14 298 266**	
Facultatif (selon l'installation)					**3 679 056**	
TOTAL ANNUEL					**17 977 321**	

La CCG a inspecté une moyenne totale de 17 977 321 tonnes de grains par année dans les silos primaires des Prairies et les silos terminaux portuaires.

À l'aide de l'information sur le statu quo du tableau 3 et des statistiques sur les volumes des tableaux 4 et 5, on peut calculer, pour chaque région, un coût-type exprimé par tonne pour la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage assumée par la CCG. L'information sur les coûts concernant les régions de Bayport et de Churchill n'a pas été fournie en raison des très petits volumes de grain de l'Ouest traités dans ces régions. Les calculs suivants concernant ces régions sont basés sur le coût moyen par tonne des régions du Pacifique, de Thunder Bay et de l'Est.

Tableau 6. Coût de la fonction actuelle (statu quo) d'inspection et de pesée à l'arrivage assumée par la CCG – par tonne et par région

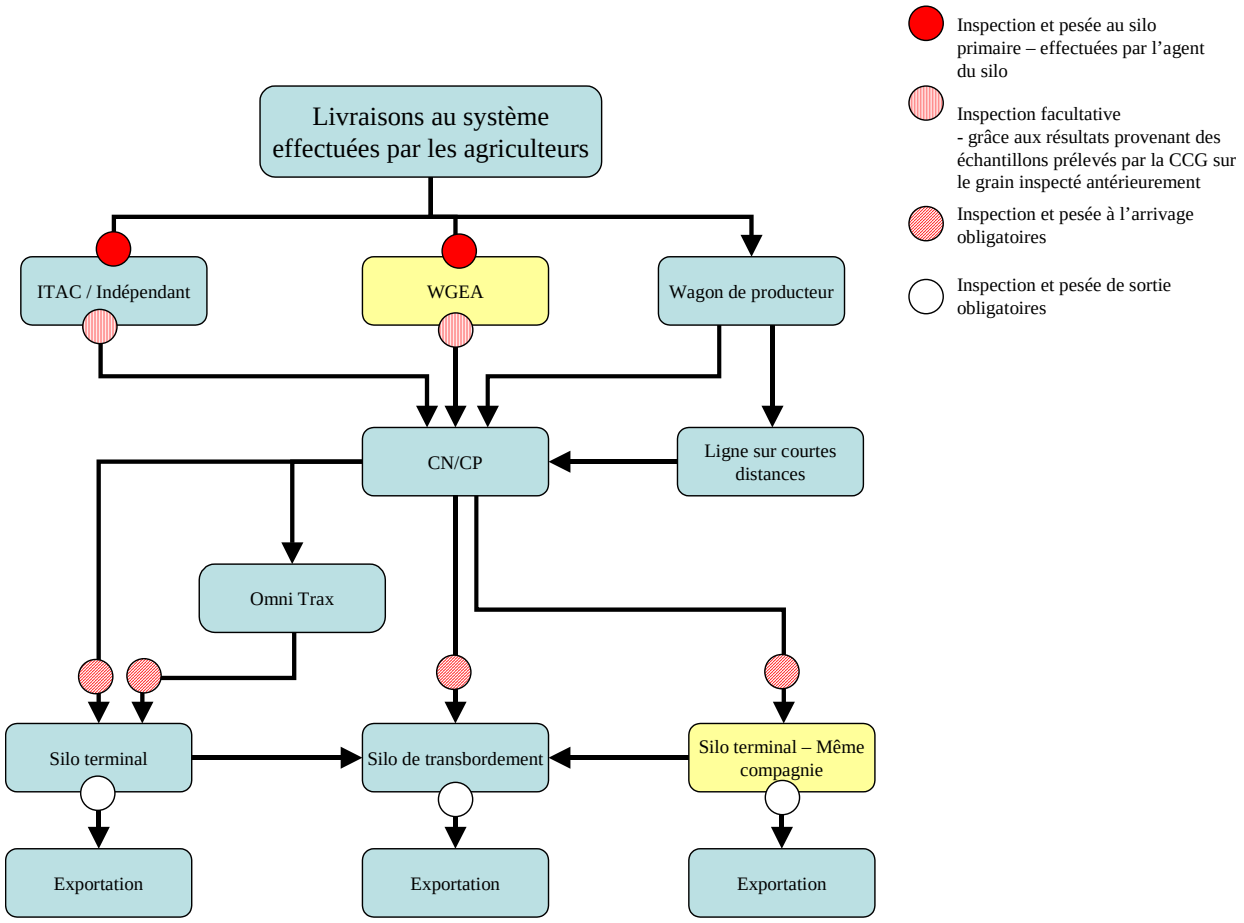
	Coût pour le grain Commission (en milliers $ CAN)				
	Pacifique	Prairies	Thunder Bay	Bayport	Est
Dépenses					
Inspection à l'arrivage	5 844	3 207	2 605	-	414
Pesée à l'arrivage	1 961	-	1 277	-	133
Tonnes					
Inspectées	8 877 308	3 679 056	4 714 509		531 640
Pesées	10 663 394		5 898		955 621

		-	351		
Coût par tonne					
Inspection	0,66 $	0,87 $	0,55 $	-	0,78 $
Pesée	0,18 $	s/o *	0,22 $	-	0,14 $
Coût total par tonne	**0,84 $**	**s/o ***	**0,77 $**	**-**	**0,92 $**

* On na pas attribué de coûts pour la pesée dans la région des Prairies, parce que la pesée à l'arrivage a lieu aux installations portuaires et non pas dans les silos primaires des Prairies. On n'a attribué à cette région qu'un coût d'inspection. Par conséquent le coût de pesée et le coût total par tonne ne s'appliquent pas.

Le diagramme 3 ci-dessous illustre les activités de la CCG selon le scénario du statu quo, c'est-à-dire le maintien de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage aux silos terminaux et de transbordement et de sa prestation facultative aux silos primaires

Diagramme 3. Points du processus d'inspection selon le scénario du statu quo appliqué au système de traitement des grains de l'Ouest du Canada



9.3 ANALYSE DES SCÉNARIOS

Dans les paragraphes qui suivent, nous examinerons les changements possibles aux services d'inspection et de pesée à l'arrivage offerts actuellement par la CCG ainsi que leurs coûts.

Pour commencer l'analyse des changements possibles à cette fonction obligatoire de la CCG, nous avons examiné d'abord le scénario dans lequel la fonction d'inspection et de surveillance à l'arrivage assumée par la CCG est complètement supprimée. Cette situation crée un risque pour les transactions effectuées par les personnes qui ne sont pas associées aux propriétaires de silos terminaux ou qui n'ont pas d'entente avec eux. Elle n'a pas d'effet sur les transactions des expéditeurs qui transportent du grain jusqu'à leur propre silo terminal.

Dans les situations qui ne posent pas de risques liés aux transactions (p. ex. l'expédition intra-compagnie de grains hors-Commission à partir d'un silo primaire des Prairies), lorsque la fonction d'inspection à l'arrivage assumée par la CCG est supprimée, nous avons supposé que le coût supplémentaire de cette fonction est nul, parce que les compagnies l'assument déjà jusqu'à un certain point pour des fins de mise en cellules et qu'il est probable qu'aucun poste supplémentaire ne serait créé pour fournir ce service.

Durant les entrevues menées auprès des intervenants, il a été souligné que les expéditions de wagons de producteurs sont traitées différemment de toutes les autres expéditions. L'opinion générale des expéditeurs de wagons de producteurs était qu'une inspection par une tierce partie était absolument nécessaire au silo terminal parce qu'ils doutaient que leurs expéditions soient traitées avec justice et exactitude par les exploitants de silos. L'opinion générale des exploitants de silos terminaux récepteurs, était également que l'inspection par une tierce partie était requise en raison du traitement spécial accordé aux wagons de producteurs. Ces derniers nécessitent en effet que des services complets de pesée et d'inspection des grades soient fournis en certains points situés avant ou au moment de leur réception, parce qu'il est nécessaire de disposer d'une base de paiement pour régler les transactions avec l'acheteur des grains (aucune mesure officielle du poids ou du grade n'est effectuée dans les silos primaires des Prairies).

Si la fonction assumée par la CCG à l'arrivage était supprimée, les autres expéditeurs pour lesquels un risque lié aux transactions se poserait à l'arrivage sont la Commission canadienne du blé (CCB), les membres de l'Inland Terminal Association of Canada (ITAC) et d'autres propriétaires de silos primaires qui ne possèdent pas de silos terminaux. Ces membres de l'industrie se fient actuellement aux informations produites en leur absence avant l'arrivage ou au moment de l'arrivage pour procéder au règlement de la transaction concernant la charge des wagons reçus. Ainsi, ils jugent qu'un avantage découle de l'assurance offerte par la présence d'une tierce partie qui prend soin de leurs intérêts aux installations terminales portuaires.

Les scénarios exposés ci-après examinent les méthodes qui permettent de tenir compte des risques associés à la conclusion des transactions et aux interactions avec une tierce partie à l'arrivage. Étant donné qu'il est raisonnable, dans un bon scénario, de considérer le traitement de chacun des groupes touchés, chaque scénario ne consiste donc pas en une situation du « tout ou rien ». Par conséquent, dans chaque cas, la définition du scénario décrit le traitement de ces groupes.

Pour chaque scénario exposé ci-après, vous trouverez une brève description présentée en

caractères gras et en italiques, suivie d'une description plus détaillée des changements considérés, incluant un tableau exposant les éléments supprimés, les éléments retenus et les ajouts considérés dans le scénario. La section qui suit ce tableau décrit la méthode de calcul utilisée dans chaque scénario pour quantifier les économies réalisées. Finalement, la partie de chaque scénario ayant trait aux considérations expose certaines des limites, tant logistiques que financières, ainsi que les hypothèses irréalistes qui peuvent avoir été posées pour élaborer le scénario. La liste des considérations n'a pas été conçue pour être exhaustive, mais couvre les principaux points à prendre en compte pour l'évaluation du scénario.

9.3.1 SCÉNARIO 1.

Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG, maintien de l'inspection obligatoire pour les wagons de producteurs seulement et ajout de la présence de la CCG aux installations portuaires à des fins de réglementation et de vérification

Les hypothèses de ce scénario comprennent la participation de la CCG à un modèle qui supprime l'inspection et la pesée à l'arrivage obligatoires, sauf lorsque la CCG procède à l'inspection obligatoire des wagons de producteurs et remplit une fonction de réglementation au moyen de vérifications ponctuelles visant à maintenir la confiance dans le système et l'intégrité de celui-ci pour toutes les activités de pesée et le reste de la fonction d'inspection. Ce scénario suppose que toutes les inspections de wagons de producteurs doivent être effectuées par un inspecteur relevant d'une tierce partie et que les poids officiels des wagons sont calculés par la compagnie céréalière. Il suppose également que le risque lié aux transactions est éliminé pour les autres expéditeurs indépendants par la présence réglementaire de la CCG à l'arrivage. Cette présence réglementaire comprend des vérifications ponctuelles effectuées par la CCG relativement à la fonction d'inspection et de pesée. Pour que les exploitants de silos terminaux et de transbordement fournissent ce niveau réglementaire d'inspection à l'arrivage, ils devront augmenter leur personnel et le niveau de formation de leurs employés qui remplissent cette fonction.

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 1	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG.	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires pour les wagons de producteurs.	- Rôle de réglementation et de vérification assumé par la CCG aux installations portuaires. - La fonction d'Inspection et de pesée des wagons de producteurs est exécutée par une tierce partie.

Méthode de calcul utilisée pour le scénario 1.

Le volume des expéditions de wagons de producteurs aux silos terminaux varie beaucoup d'une campagne agricole à l'autre. Pour établir le volume moyen approximatif des expéditions,

on en a calculé la moyenne quadriennale, soit de 2001-2002 à 2004-2005, ce qui a donné une moyenne de 6 138 expéditions. On a en outre fait l'hypothèse supplémentaire qu'un wagon de producteur contient 90 tonnes, ce qui donne 552 420 tonnes au total. Ce chiffre a été multiplié par le coût par tonne de l'inspection de la CCG à l'arrivage dans chaque région.

À titre d'organisme chargé de la réglementation du système, la CCG procéderait à une vérification ponctuelle sur 5 % du nombre total de tonnes déchargées (moins 552 420 tonnes représentant les wagons de producteurs). Nous avons choisi le taux de 5 % comme étant le niveau de réglementation nécessaire pour que la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage soit exécutée conformément aux normes de la CCG. Pour un certain nombre de raisons, ce pourcentage est considéré comme une estimation raisonnable des coûts de vérification à ce niveau d'analyse. Premièrement, la fréquence des vérifications est fonction du niveau de confiance souhaité, de la taille de la population et d'autres facteurs dont les valeurs ne sont pas disponibles à ce stade. Deuxièmement, du point de vue statistique, il est possible de déterminer la taille d'échantillon requise pour obtenir un niveau de confiance donné lorsque la variance est connue. Puisque les services d'inspection n'ont jamais été fournis par un organisme autre que la CCG, il n'existe pas de référence d'après laquelle on peut estimer la variance potentielle. Finalement, en réalité la quantité de vérifications serait ajustée d'après la variance, le coût, et d'autres facteurs. Même s'il faut obtenir une estimation plus précise des exigences de vérification avant de mettre en œuvre un scénario de ce genre, cette détermination va au-delà de la portée de la présente étude; par conséquent, nous utiliserons le chiffre de 5 % comme point de départ raisonnable pour l'analyse.

Le coût assumé par les propriétaires de silos terminaux pour accroître leur personnel et son niveau de formation serait équivalent à la réduction des chevauchements qui existent actuellement entre les ressources combinées que constituent les inspecteurs de la CCG et ceux de la compagnie céréalière. Ainsi, les dépenses internes supplémentaires que les compagnies céréalières devraient engager seraient égales aux dépenses encourues actuellement par la CCG pour la fonction d'inspection à l'arrivage appliquée à tous les expéditeurs qui nécessitent ce niveau d'inspection. Cela signifie que le coût du maintien de cette fonction assumée actuellement par la CCG pour le grain Commission, le grain expédié par les membres de l'ITAC et par d'autres expéditeurs indépendants peut être utilisé comme approximation du coût de l'accroissement du personnel et du niveau de formation dont les compagnies céréalières auront besoin. Le coût de la pesée à l'arrivage effectuée par la CCG n'a pas été inclus dans le coût supplémentaire attribué aux compagnies céréalières, parce qu'on a supposé que ces compagnies possèdent déjà les systèmes électroniques appropriés pour exécuter cette fonction. L'inspection des wagons de producteurs a été exclue du coût supplémentaire assumé par les compagnies céréalières, parce que le scénario suppose que la CCG continuera à effectuer l'inspection de ces déchargements.

Tableau 7. Scénario 1. *Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage par la CCG, maintien de l'inspection obligatoire des wagons de producteurs et ajout* du coût de l'inspection et de la pesée par la CCG établi selon un taux de vérification ponctuelle de 5% des volumes déchargés.

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement du coût de la CCG	Ajustement du coût de l'industrie	Changement total

Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultative selon l'installation)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	(3 371) $	-	(3 371) $
Inspection des wagons de producteurs à l'arrivage				
Thunder Bay	-	139 $	-	139 $
Pacifique	-	199 $	-	199 $
***Agents de réglementation – 5 % des déchargements**				
Bayport	-	0 $	-	0 $
Est	-	44 $	-	44 $
Thunder Bay	-	10 $	-	10 $
Churchill	-	19 $	-	19 $
Pacifique	-	13 $	-	13 $
Inspection à l'arrivage du grain Commission				
Bayport	-	-	2 $	2 $
Est	-	-	700 $	700 $
Thunder Bay	-	-	2 804 $	2 804 4
Churchill	-	-	282 $	282 $
Pacifique	-	-	5 845 $	5 845 $
TOTAL	15 441 $	(15 018) $	**9 632 $**	**(5 386) $**

** Inclut la vérification, par la CCG, à titre d'organisme de réglementation, à la fois des services d'inspection et de pesée.*

Le scénario exposé au tableau 7 se traduit par une économie possible de 5 386 000 $.

Considérations - Scénario 1.

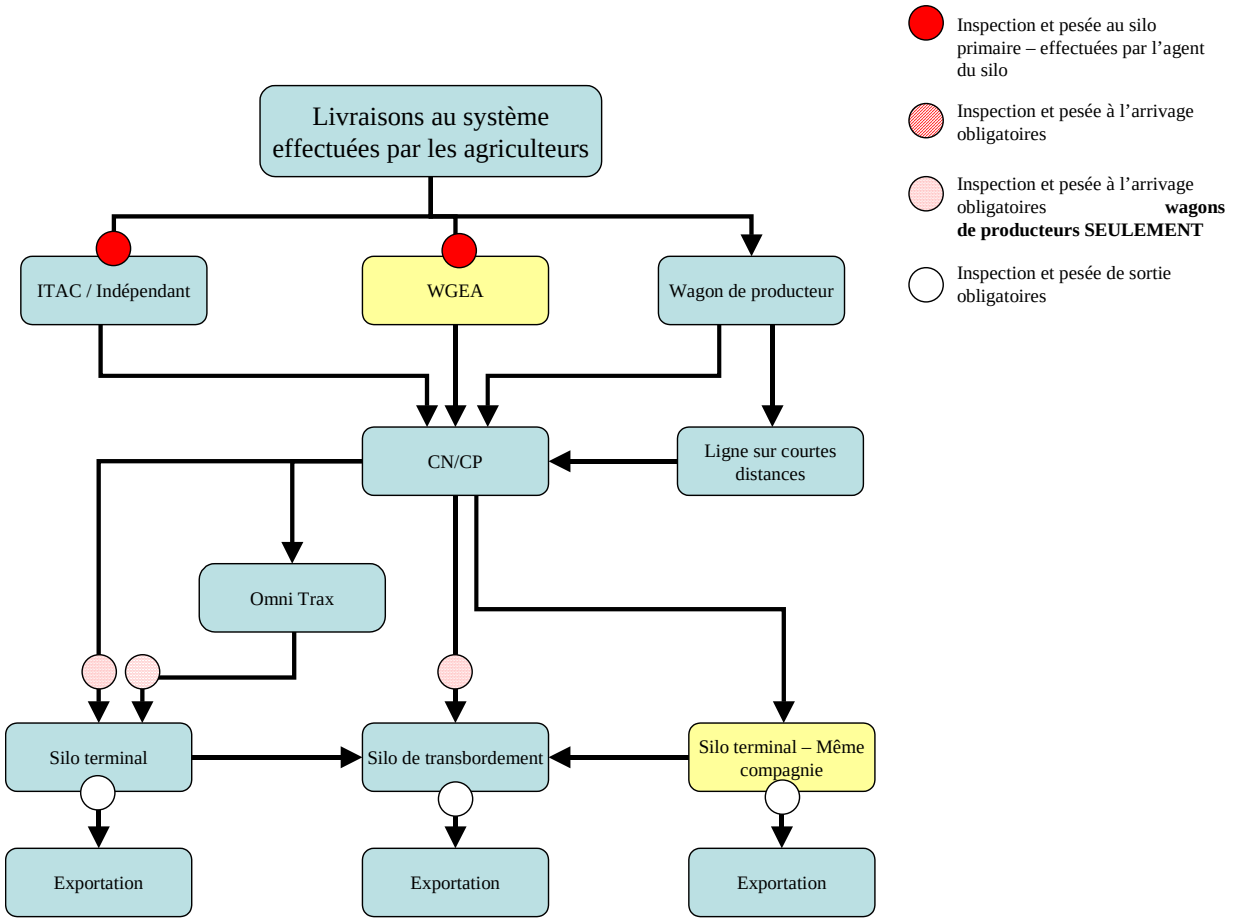
- Il est possible, ou non, que l'on puisse maintenir le même niveau d'efficacité des services fournis par tonne de grains livrée si le nombre des inspections est réduit de façon draconienne.

- Comme il a déjà été mentionné, ce scénario suppose que la présence de la CCG en tant qu'organisme de réglementation, au coût de 5 % des déchargements autres que ceux des wagons de producteurs, préserve l'intégrité des transactions entre les propriétaires de silos terminaux et les expéditeurs indépendants. Les vérifications nécessaires à la surveillance appropriée du système et au maintien de son intégrité peuvent nécessiter des coûts plus ou moins élevés. Nous ne disposons d'aucun point de référence pour cette estimation. La même observation formulée à la page précédente s'applique donc, c'est-à-dire qu'un point de référence quelconque vaut mieux qu'aucun point de référence du tout.

- Ce scénario suppose également qu'il existe un niveau fondamental d'honnêteté et de confiance à l'intérieur du système. Il suppose en outre que, dans l'ensemble, les exploitants de silos terminaux recevront, pèseront, enregistreront, déchargeront et classeront le grain de manière appropriée, exacte et équitable.

- Les coûts d'inspection applicables aux groupes cruciaux restants (ITAC et CCB) sont reflétés par le transfert du coût d'inspection à la compagnie céréalière. En réalité, cela permet essentiellement un contexte « facultatif » dans lequel ces groupes peuvent obtenir ce service auprès d'un certain nombre de sources. Il est probable que les wagons de ces groupes devront être inspectés par une tierce partie ou par la compagnie céréalière. Étant donné que nous avons tenté de supprimer le double emploi des ressources qui existent actuellement, soit les inspecteurs de la compagnie céréalière et ceux de la CCG, ce modèle ne sera juste que si l'ITAC et la CCB ont recours aux inspecteurs de la compagnie céréalière.

Diagramme 4. Scénario 1. ***Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG, maintien de l'inspection obligatoire pour les wagons de producteurs seulement et ajout de la présence de la CCG aux installations portuaires à des fins de réglementation et de vérification*.**



9.3.2 SCÉNARIO 2.

Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG dans le cas des expéditions internes de grain hors-Commission.

Dans ce scénario, la CCG n'assume pas la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage pour les déchargements internes de grain hors-Commission. On suppose que cette inspection est maintenue pour tous les autres groupes. La fonction d'inspection et de pesée par la CCG ou une tierce partie est conservée pour les wagons de producteurs, les grains Commission, les expéditions faites par les membres de l'ITAC et d'autres expéditeurs indépendants qui ne possèdent pas d'installations portuaires. Puisque nous avons supposé que le coût de ces services, s'ils étaient offerts par d'autres fournisseurs, correspondrait approximativement à celui

des services fournis par la CCG, et que les groupes qui ont un besoin crucial d'inspection à l'arrivage utiliseraient tous ce service, ce modèle permet de déterminer le coût approximatif :

a) de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires pour ces groupes,
b) de l'inspection à l'arrivage facultative,
c) de la fourniture, par la CCG, des services décrits en a) ou en b),
d) de la prestation, par un fournisseur privé, des services décrits en a) ou en b).

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 2	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG dans le cas des déchargements internes de grain hors-Commission	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires pour les wagons de producteurs, les grains Commission et les expéditions des membres de l'ITAC et d'expéditeurs indépendants	- Rien

Méthode de calcul utilisée pour le scénario 2.

Ce scénario suppose que la CCG assume la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage pour tous les wagons de producteurs, les grains Commission et les expéditions des membres de l'ITAC et d'expéditeurs indépendants. Le coût d'inspection des wagons de producteurs est calculé de la même façon que dans le scénario précédent, et on lui a ajouté un coût par tonne déterminé dans chaque région pour la pesée effectuée par la CCG.

Le tableau 5 (sous la rubrique Analyse des données documentaires) affiche la moyenne quadriennale des expéditions de grain Commission et hors-Commission pour chaque région portuaire. Le nombre moyen de tonnes de grain Commission de chaque région a été multiplié par le coût d'inspection par tonne. Le nombre de tonnes représenté par les expéditions de wagons de producteurs contenant du grain Commission a été soustrait du nombre total de tonnes pour chaque région de façon à ce que les coûts d'inspection ne soient pas comptés en double. Les volumes inspectés aux silos primaires ont été ajoutés aux volumes de grain Commission et hors-Commission reçus aux installations portuaires en multipliant chaque nombre de tonnes de grains reçus aux installations portuaires déjà inspectés dans un silo primaire par son pourcentage respectif des volumes de grains Commission et hors-Commission.

Les expéditions internes représentent 47 % du total des expéditions. Par conséquent, 53 % du nombre total de tonnes de grain hors-Commission de chaque région serait également inspecté, car ce volume représente les expéditions faites par des expéditeurs indépendants tels que l'ITAC, qui envoient des grains dans des silos terminaux n'appartenant pas à leur compagnie. Cinquante-trois pour cent du volume de grains hors-Commission de chaque région ont été multipliés par le coût par tonne de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage assumée par la CCG dans chaque région respective.

Tableau 8. Scénario 2. ***Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG dans le cas des expéditions internes de grain hors-Commission***

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement du coût de la CCG	Ajustement du coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultative selon l'installation)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	(3 371) $	-	(3 371) $
***Inspection à l'arrivage des wagons de producteurs**				
Thunder Bay	-	193 $	-	193 $
Pacifique	-	254 $	-	254 $
***Inspection à l'arrivage du grain Commission**				
Bayport	-	1 $	-	1 $
Est	-	869 $	-	869 $
Thunder Bay	-	3 410 $	-	3 410 $
Churchill	-	330 $	-	330 $
Pacifique	-	6 080 $	-	6 080 $
***Inspection à l'arrivage (ITAC et tierces parties)**				
Bayport	-	1 $	-	1 $
Est	-	5 $	-	5 $
Thunder Bay	-	492 $	-	492 $
Churchill	-	29 $	-	29 $
Pacifique	-	1 398 $		1 398 $

			-	
TOTAL	**15 441 $**	(2 380) $	-	(2 380) $

**Comprend à la fois l'inspection et la pesée*

Le scénario exposé au tableau 8 indique une économie de coût potentielle pour l'industrie céréalière se chiffrant à 2 380 000 $. Si la pesée était supprimée de la fonction assumée par la CCG à l'arrivage indiquée au tableau 8, les économies potentielles augmenteraient de près de 3 371 000 $, car presque toutes les expéditions de grains sont pesées dans ce scénario et que la somme de 3 371 000 $ représente le coût de la pesée effectuée actuellement par la CCG. Ce scénario suppose que 100 % des expéditions faites par des expéditeurs tiers exigeraient une inspection et une pesée à l'arrivage par la CCG, ou par une autre tierce partie, au même coût. Toutefois, cette supposition n'est peut-être pas vraie, car les grands expéditeurs peuvent conclure avec les exploitants de silos terminaux des accords concernant leurs transactions, et dans ce cas, les économies de l'industrie augmenteraient davantage. Il peut également y avoir des changements apportés aux modèles de commercialisation adoptés par ces expéditeurs indépendants, ce qui pourrait éliminer les transactions qui ont lieu à l'arrivage et susciter encore là des économies pour l'industrie.

Le scénario présenté ci-dessus comporte une fonction de services obligatoires assumée par la CCG, mais il offre la possibilité de fonctionner dans un contexte de prestation obligatoire ou facultative des services. La différence entre ces deux contextes est que si les services sont obligatoires, la structure de financement pourrait peut-être rester telle qu'elle existe actuellement, soit un financement provenant à 60 % de frais d'utilisation et à 40 % de fonds publics. Cependant, dans un contexte d'utilisation facultative des services, le raisonnement qui prévoit un financement gouvernemental peut être mis en doute, car la prestation de ces services facultatifs ferait probablement l'objet d'un recouvrement de 100 % des coûts.

Considérations - Scénario 2.

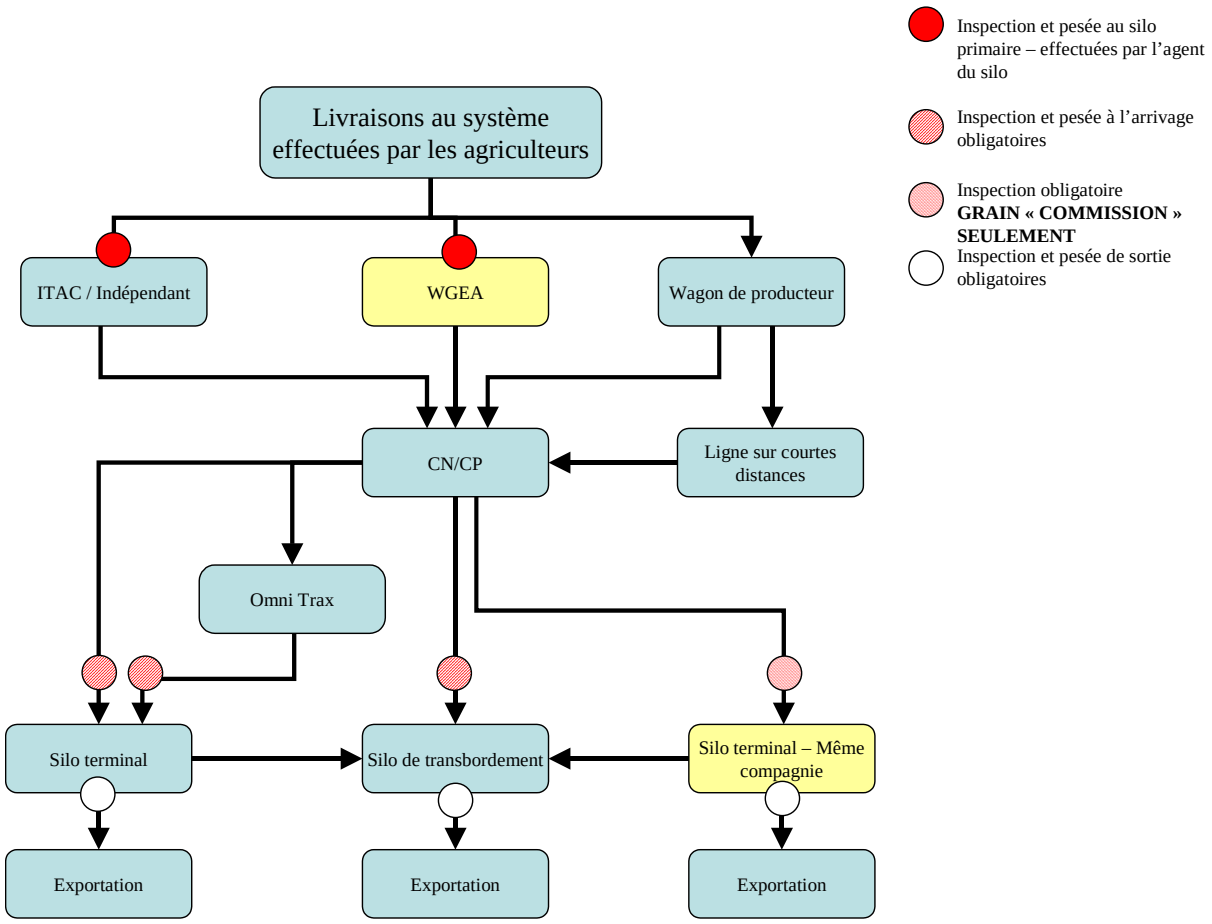
- Le succès de ce modèle repose sur la supposition que les compagnies céréalières enregistreraient et communiqueraient aux expéditeurs des informations complètes et exactes sur les expéditions internes de grains hors-Commission, ainsi qu'à la CCG à des fins de statistiques, dans la mesure où l'industrie croit que c'est important pour l'ensemble du système.

- Les entrevues menées auprès des intervenants ont révélé qu'ils pensent dans l'ensemble que les normes de classement de la CCG pour les grains hors-Commission ne constituent pas les premiers facteurs utilisés pour le commerce sur les marchés extérieurs au Canada. Si on laissait les compagnies classer le grain expédié à l'interne conformément à cette opinion, elles pourraient ne pas le classer conformément aux mêmes normes que celles observées par la CCG. Par conséquent, l'une des limites de ce modèle est que les informations détaillées qu'exigent les normes de classement de la CCG pour ces grains ne seront peut-être pas produites.

- Si la CCG accréditait et surveillait des tierces parties, il faudrait prévoir un mécanisme supplémentaire pour l'établissement de normes et de fonctions d'accréditation et de vérification semblables à celles utilisées actuellement par la CCG.

- En l’absence d’inspection et de pesée à l’arrivage, le coût de formation des agents de la CCG nécessaires à la prestation des services d’inspection et de pesée de sortie pourrait augmenter, car ils ne bénéficieraient pas de la « formation » que leur fournit le temps passé à effectuer des inspections à l’arrivage.

Diagramme 5. Scénario 2. Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG dans le cas des expéditions internes de grains hors-Commission



9.3.3 SCÉNARIO 3.

Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG pour toutes les expéditions internes de grain

Ce scénario suppose des changements au modèle de commercialisation du blé et de l'orge de l'Ouest canadien qui permettraient aux compagnies céréalières de mettre en marché et d'exporter tous les grains. Dans un scénario où les compagnies céréalières pourraient commercialiser tous les grains dont s'occupe la CCG, le volume des expéditions internes de grains augmenterait nécessairement de beaucoup. Ainsi, si les compagnies achetaient directement le blé et l'orge aux silos primaires et qu'elles expédiaient elles-mêmes ces grains aux silos terminaux, il n'y aurait aucun risque lié aux transactions de ce grain (du moins, si un risque se posait entre le silo primaire et le silo terminal, il incomberait à la compagnie).

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 3	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG pour tous les déchargements internes de grain	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG pour les wagons de producteurs et les expéditions des membres de l'ITAC et des expéditeurs indépendants	- Rien

Méthode de calcul - Scénario 3.

Ce scénario suppose que la CCG effectue l'inspection et la pesée à l'arrivage pour tous les wagons de producteurs et les expéditions des membres de l'ITAC et des expéditeurs indépendants. Le coût d'inspection et de pesée des wagons de producteurs est calculé de la même façon que dans le scénario précédent.

Tableau 9a. Scénario 3. *Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG pour toutes les expéditions internes de grain et maintien de cette fonction pour les expéditions de grain inter-companies.*

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement au coût de la CCG	Ajustement au coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultatif selon l'installation)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	(3 371) $	-	(3 371) $
***Inspection à l'arrivage des wagons de producteurs**				
Thunder Bay	-	193 $	-	193 $
Pacifique	-	254 $	-	254 $
***ITAC et tierces parties**				
Bayport	-	2 $	-	2 $
Est	-	463 $	-	463 $

Thunder Bay	-	2 292 $	-	2 292 $
Churchill	-	203 $	-	203 $
Pacifique	-	4 607 $	-	4 607 $
TOTAL	**15 441 $**	**(7 427) $**	**-**	**(7 427) $**

Comprend à la fois l'inspection et la pesée

Le scénario décrit au tableau 9a fait état d'une économie potentielle de 7 427 000 $ pour l'industrie céréalière. Ce scénario suppose également que tous les expéditeurs indépendants auraient besoin de services d'inspection et de pesée fournis par la CCG ou par une autre tierce partie à l'arrivage au silo terminal ou de transbordement du grain. Il suppose en outre que ces groupes manutentionneraient une portion des exportations de blé et d'orge, laquelle serait proportionnelle à leur part des mouvements actuels de grain destiné à l'exportation. Cependant, comme il a été mentionné précédemment, ces compagnies peuvent conclure avec les propriétaires de silos terminaux des accords concernant leurs transactions, et les économies de coûts pourraient augmenter.

Si l'on supprimait de ce scénario la fonction de pesée, les économies supplémentaires potentielles se chiffreraient à près de 1 875 000 $, comme l'illustre le tableau 9b.

Tableau 9b. Scénario 3. *Suppression de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG pour toutes les expéditions internes de grain et maintien de la fonction d'inspection seulement pour les expéditions de grain inter-companies.*

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement au coût de la CCG	Ajustement au coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultative selon l'installation)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	(3 371) $	-	(3 371) $
***Inspection à l'arrivage des wagons de producteurs**				
Thunder Bay	-	139 $	-	139 $
Pacifique	-	199 $	-	199 $
***ITAC et tierces parties**				
Bayport	-	2 $	-	2 $
Est	-	393 $	-	393 $
Thunder Bay	-	1 647 $	-	1 647 $
Churchill	-	159 $	-	159 $
Pacifique	-	3 601 $	-	3 601 $

TOTAL	**15 441 $**	**(9 302) $**	**-**	**(9 302) $**

**Comprend seulement l'inspection*

Ce scénario pourrait également fonctionner dans un contexte de prestation facultative ou obligatoire de services et se prêterait aux mêmes discussions sur le financement public ou la rémunération des services qui ont été exposés dans le scénario précédent.

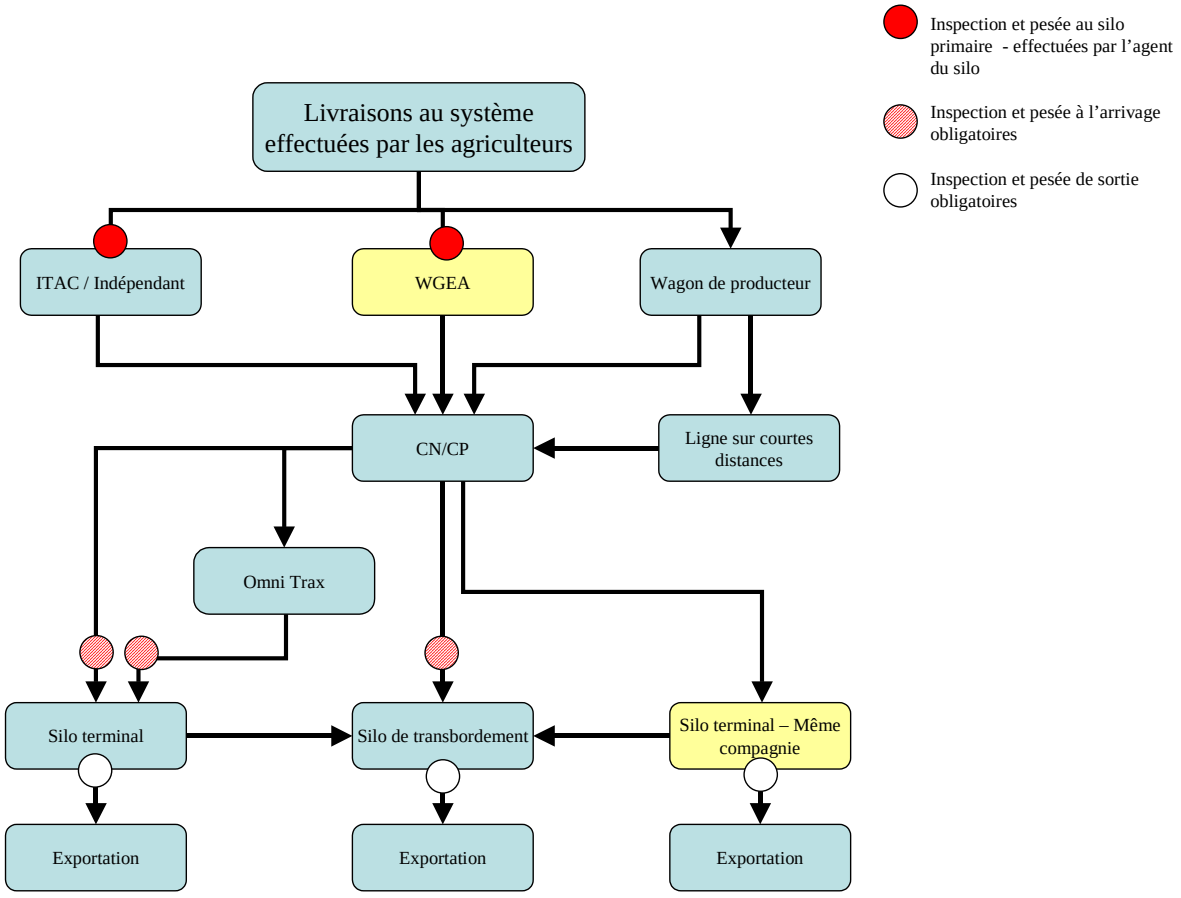
Considérations - Scénario 3.

- Ce scénario est soumis aux mêmes considérations et aux mêmes limites que le scénario précédent, mais il serait pertinent même pour un volume supérieur de grains de l'Ouest canadien.

- La capacité actuelle de mélanger le blé destiné à l'exportation et d'obtenir ainsi des gains de grades au profit des comptes de mise en commun de la CCB (et des agriculteurs) n'existerait pas selon ce scénario. La question qui consiste à savoir si cet accroissement de la valeur du grain, sur une macro-échelle, serait perdu pour l'ensemble des producteurs ou s'il serait obtenu grâce à un changement global net dans le prix des grains reste à débattre.

- La mesure dans laquelle les compagnies devraient augmenter leur capacité de classer le grain n'est pas bien déterminée. Nous n'avons supposé aucune hausse de coûts assumée par les compagnies céréalières pour ce facteur.

Diagramme 6. Scénario 3. Suppression de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires pour toutes les expéditions internes de grains



9.3.4 SCÉNARIO 4.

Inspection à l'arrivage obligatoire effectuée par la CCG aux silos primaires

Les scénarios précédents supposaient que l'inspection à l'arrivage aurait lieu aux installations portuaires. Cependant, certains intervenants ont proposé que le transfert de cette fonction aux silos de collecte, ou silos primaires, aiderait à fournir les informations de façon plus précoce dans la chaîne d'approvisionnement, et réduirait les difficultés qui se posent aux installations portuaires. Ce scénario transfère les fonctions obligatoires d'inspection et de pesée à l'arrivage assumées par la CCG des silos terminaux et de transbordement aux silos primaires. Selon certains intervenants, la détermination des grades plus tôt dans le processus offre des avantages substantiels pour la commercialisation et la manutention. Tout particulièrement, étant donné que les consommateurs exigent des expéditions qui répondent à des facteurs de classement non conformes à la norme, ce qui peut nécessiter plus de temps, la fourniture plus précoce d'informations est considérée comme nécessaire. Par conséquent, ce modèle transfère toutes les fonctions d'inspection obligatoires aux silos primaires des Prairies.

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 4	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG aux installations portuaires	- Inspection et pesée obligatoires des wagons de producteurs et pesée obligatoire par la CCG de toutes les expéditions aux installations portuaires	- Inspection obligatoire à l'arrivage des wagons non consignés à des producteurs effectuée par la CCG aux silos primaires

Méthode de calcul utilisée pour le scénario 4.

Pour estimer le coût de ce scénario, on a utilisé les coûts moyens de dotation en personnel de la CCG en supposant que l'inspection obligatoire à l'arrivage aux silos primaires refléterait le modèle actuel de prestation facultative des services d'inspection à l'arrivage selon l'installation. Selon les représentants de la WGEA, aux silos primaires, environ 50 % des rames de wagons étaient composées de 105 wagons, 35 % comptaient 50 wagons, et 15 %, 25 wagons ou moins. La moyenne quadriannuelle du nombre de déchargements effectués aux installations portuaires au moyen de wagons non consignés à des producteurs est de 204 429. Si les pourcentages fournis par la WGEA concernant les rames de wagons sont appliqués au nombre total de déchargements, on peut conclure que le nombre de visites que la CCG aurait à effectuer aux silos primaires est de 3 631.

La CCG a estimé que le salaire horaire moyen d'un inspecteur à temps plein est de 69,09 $. La pratique actuelle selon laquelle la CCG effectue l'inspection facultative aux silos primaires

consiste à envoyer deux inspecteurs aux silos primaires qui demandent ce service. Chaque demande de services exige en moyenne une journée pour les deux inspecteurs employés, ou 7,5 heures. Par conséquent, le coût que devrait engager la CCG pour inspecter tous les wagons autres que les wagons de producteurs aux silos primaires serait le suivant :

69,09 $/h x 2 personnes x 7,5h/jour x 3 631 jours-visites = 3 763 000 $.

Ce coût suppose une utilisation de 100 % du personnel de la CCG, ce qui est irréaliste en raison de la nature des expéditions de grains. En effet, les expéditions de grains en provenance des silos primaires sont sporadiques et imprévisibles, et il serait impossible de prévoir le personnel correspondant exactement aux expéditions faites par les compagnies céréalières. Cela entraînerait des périodes d'inactivité et des périodes d'attente pour le personnel. Les taux d'utilisation suivants entraîneraient les coûts indiqués :

- Utilisation de 75 % : 5 644 500 $
- Utilisation de 50 % : 7 526 000 $
- Utilisation de 25 % : 11 289 000 $.

Dans ce scénario, les coûts de la pesée demeurent inchangés.

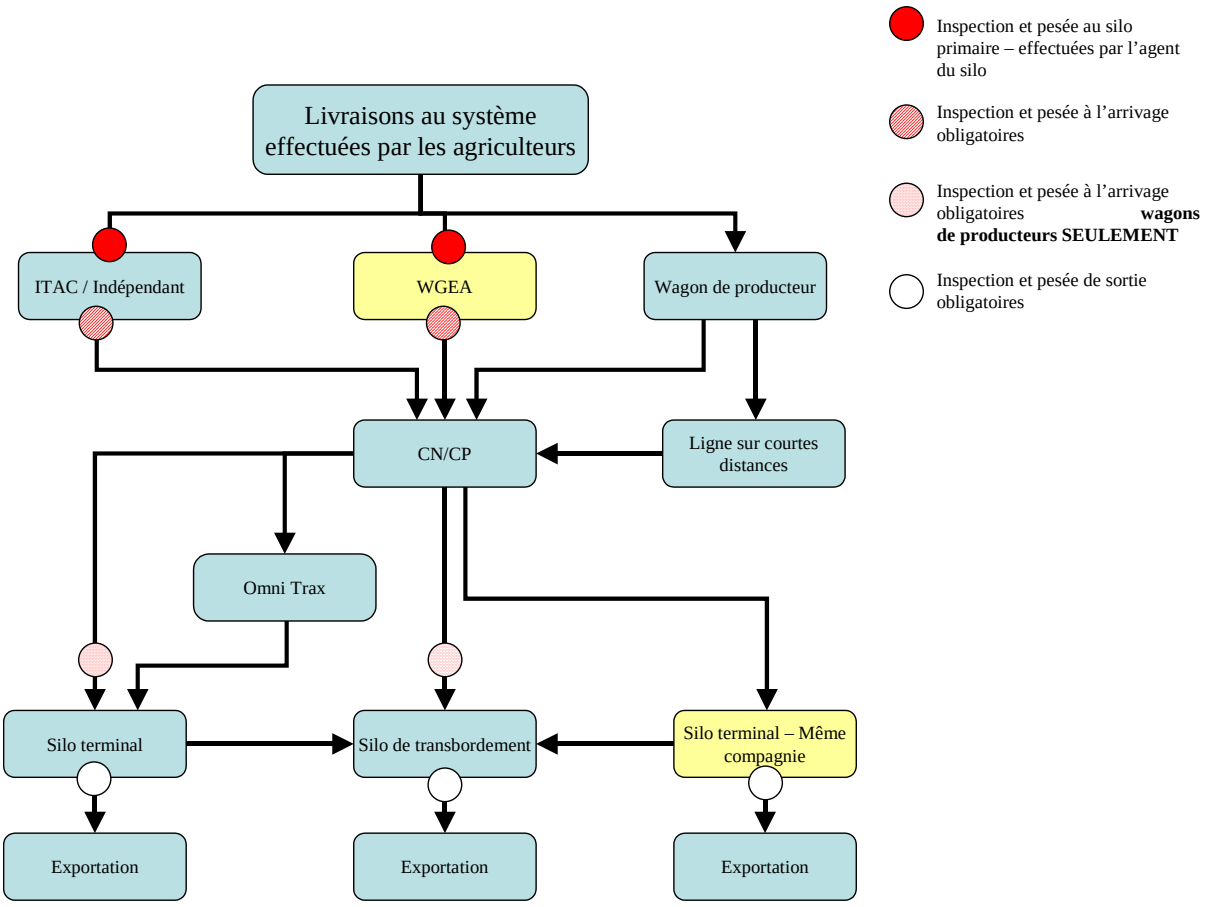
Tableau 10. Scénario 4. ***Inspection à l'arrivage obligatoire effectuée par la CCG aux silos primaires avec un taux supposé d'utilisation du personnel de la CCG de 25 % .***

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement au coût de la CCG	Ajustement au coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultative au silo primaire)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	-	-	-
Inspection à l'arrivage obligatoire aux silos des Prairies	-	11 289 $	-	11 289 $
Inspection à l'arrivage des wagons de producteurs				
Thunder Bay	-	139 $	-	139 $
Pacifique	-	199 $		199 $
TOTAL	**15 441 $**	**(444) $**	**-**	**(444) $**

Le tableau 10 montre que le transfert de la fonction d'inspection à l'arrivage au silo primaire pourrait peut-être économiser à l'industrie la somme de 444 000 $. Si l'on supprimait également

la pesée à l'arrivage, les économies de coûts augmenteraient d'un montant supplémentaire de 3 371 000 $. Une partie de ces économies serait annulée par les dépenses que devrait engager l'industrie pour modifier les systèmes d'échantillonnage des silos primaires conformément aux normes de la CCG dans les installations où ces capacités n'existent pas encore. Il ne s'agit pas de la seule variation possible à la fonction actuelle d'inspection à l'arrivage obligatoire assumée par la CCG.

Diagramme 7. Scénario 4. Inspection obligatoire effectuée par la CCG aux silos primaires



Considérations - Scénario 4.

- Comme il est mentionné ci-dessus, ce scénario suppose une utilisation de 25 % du personnel de la CCG pour l'inspection à l'arrivage; toutefois, même ce faible taux d'utilisation est quelque peu irréaliste. En raison de la nature imprévisible des déchargements faits par les compagnies céréalières aux silos primaires, il se peut que l'on ait besoin de personnel supplémentaire et de surtemps durant certaines périodes de pointe. L'utilisation de personnel en surtemps et le recours à des employés de l'extérieur pourraient coûter beaucoup plus que 69,09 $/h.

- Ce scénario donnerait probablement de meilleurs résultats si la CCG disposait de bureaux satellites au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. De cette façon, les employés n'auraient pas à conduire aussi loin ou à demeurer dans des endroits qui à leur tour augmenteraient l'efficacité de la prestation des services. Cependant, l'installation d'un certain nombre de nouveaux bureaux entraînerait des coûts d'immobilisation et des coûts de fonctionnement continus, ce qui encore là annulerait une partie ou la totalité des économies calculées au tableau 10.

9.3.5 SCÉNARIO 5

Statu quo plus échantillonnage composite/inspection de wagons multiples

Ce modèle fait appel aux mêmes ressources et fonctions obligatoires que le modèle du statu quo. La seule différence est qu'on lui a ajouté un échantillonnage composite au lieu de l'échantillonnage de wagons individuels. Le classement composite peut se définir comme la création d'un échantillon destiné à l'inspection à partir d'échantillons prélevés dans un groupe de wagons; il s'oppose à la méthode consistant à prélever un échantillon par wagon. Au cours des entrevues menées auprès des intervenants, certains ont fait part de leur intérêt pour le classement composite. En particulier, les compagnies céréalières croient que dans de nombreux cas, il n'est pas nécessaire de peser et d'échantillonner le grain de chaque wagon, ce qui crée un goulot d'étranglement qui ralentit le processus de réception et de classement. Le système de manutention des grains canadiens est structuré pour fournir un débit élevé, et les expéditeurs procèdent à une gestion en fonction de trains de marchandises en vrac ou de blocs de wagons multiples et non pas en fonction de wagons individuels, comme ils ont pu le faire dans le passé. Si la CCG pouvait remplir ses fonctions obligatoires sur des wagons multiples, le nombre d'échantillons nécessitant une inspection serait grandement réduit.

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 5	- Échantillonnage et inspection par wagon individuel dans le cas des wagons non consignés à des producteurs	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG aux installations portuaires	- Échantillonnage composite et inspection pour des rames de 10 wagons dans le cas des wagons non consignés à des producteurs

Méthode de calcul utilisée pour le scénario 5.

Pour ce scénario, les wagons de producteurs sont traités comme dans tous les autres scénarios, parce que les paiements sont basés sur chaque wagon. Pour calculer le coût de la fonction d'inspection à l'arrivage et de détermination des grades d'après des échantillons composites appliquée au reste des déchargements, nous avons supposé que tous les déchargements sont en réalité représentés par des rames de 10 wagons. Les coûts du statu quo ont été divisés par la moyenne quadriennale du nombre de déchargements, ce qui a donné un coût pour la CCG de 73,33 $ par déchargement. Le nombre moyen de déchargements, moins le nombre de wagons de producteurs, moins 10 % du nombre de wagons restants, a été divisé par 10 afin d'obtenir une approximation du nombre moyen d'unités de classement composées et d'échantillons. Ce nombre a été multiplié par le coût d'inspection par déchargement, ce qui a donné une approximation des économies de coûts découlant du classement composite.

Table 11. Scénario 5. ***Statu quo plus échantillonnage composite/inspection de wagons multiples.***

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement au coût de la CCG	Ajustement au coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(8 863) $	-	(8 863) $
Inspection à l'arrivage (facultatif selon l'installation)	3 207 $	(3 207) $	-	(3 207) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	-	-	-
Inspection des wagons de producteurs à l'arrivage				
Thunder Bay	-	139 $	-	139 $
Pacifique	-	199 $	-	199 $
Inspection à l'arrivage par échantillon composite	-	2 848 $	-	2 848 $
TOTAL	**15 441 $**	**(8 885) $**	**-**	**(8 885) $**
Moins : Pesée à l'arrivage	-	(3 371) $	-	(3 371) $
TOTAL	**15 441 $**	**(12 256) $**	-	**(12 256) $**

Dans le scénario ci-dessus, les économies de coûts ont été estimées à 8 885 000 $ dans l'éventualité où un programme de classement composite serait mis en œuvre et que le niveau actuel de surveillance de la pesée était maintenu. Si la fonction de pesée assumée par la CCG était supprimée, on a estimé que l'on économiserait 3 371 000 $ de plus, ce qui donne une réduction totale de coûts de 12 256 000 $.

Considérations - Scénario 5.
Le classement composé soulève un certain nombre de questions dont la prise en compte nécessiterait la création de mécanismes et de politiques.

- Un ou plusieurs wagons de la rame peuvent avoir subi des fuites ou n'avoir été que

partiellement déchargés pour diverses raisons, ce qui rend difficile de déterminer comment appliquer le grade à toute la rame.

- Il se peut qu'une cellule se remplisse avant que la rame ne soit déchargée entièrement, ce qui exigerait de diviser le registre d'entreposage.
- Il faudrait considérer les conséquences d'écarts dans le grade réel qui pourraient exister à l'intérieur d'une rame.
- Il faudrait élaborer des normes d'échantillonnage.
- D'autres wagons pourraient avoir été placés dans la rame, ou la rame pourrait avoir été séparée durant le trajet.
- Il est probable qu'il faille toujours récupérer des échantillons de chaque wagon.

9.3.6 SCÉNARIO 6.

Inspection à l'arrivage obligatoire par la CCG avec classement central

Le recours au classement central a déjà été considéré dans le passé. Le classement central peut être défini comme un processus par lequel le même processus d'échantillonnage obligatoire existe, mais les échantillons sont envoyés à un seul laboratoire central dans chaque région pour fin de classement. L'objet de ce scénario est de fournir l'infrastructure de laboratoires la plus efficace possible et une utilisation plus efficace de toutes les ressources affectées à la fonction d'inspection. Selon le résultat de nos hypothèses de modélisation, ce scénario ne fait que déplacer les coûts et n'entraîne pas d'économies à moins que de réelles améliorations à l'utilisation ou des économies de coûts d'immobilisation puissent être déterminées. Même s'il existait des avantages quelconques découlant de la proximité avec les exploitants de silos terminaux et des rétroactions possibles avec ces derniers, ces avantages seraient perdus tant qu'il y aurait encore des coûts. Pour cette raison, nous ne pousserons pas plus avant notre considération de cette option.

	Supprime	Conserve	Ajoute
Scénario 6	- Inspection et pesée à l'arrivage obligatoires par la CCG aux installations portuaires	- Inspection et pesée obligatoires par la CCG	- Présentation des échantillons en un lieu central pour fin d'inspection

Considérations - Scénario 6.

- L'inspection centralisée a été recommandée dans le cadre de l'examen des programmes effectué en 1999, mais elle n'a pas été mise en œuvre en raison d'un manque d'appui au sein de l'industrie. La principale raison de ce manque d'appui était le retard supplémentaire attendu pour l'obtention des résultats de classement.

9.3.7 SCÉNARIO 7.

Échantillonnage à l'arrivage obligatoire par la CCG et application d'un processus de « mise en sac et d'étiquetage » et de réponse aux demandes d'inspection par la CCG

L'un des éléments cruciaux de l'intégrité du système de traitement des grains sur lequel on s'accorde est la nécessité de prélever des échantillons représentatifs de la charge des wagons ou des camions au déchargement. De plus, les intervenants se sont dit préoccupés par le fait qu'en l'absence de la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoire assumée par la CCG, il serait difficile de faire en sorte que l'on dispose d'une piste d'informations sur laquelle on pourrait compter en cas de différend concernant les grades. L'une des méthodes permettant de tenir compte de cette nécessité consiste à employer encore des « échantillonneurs » officiels aux silos terminaux afin qu'ils prélèvent des échantillons officiels, mais plutôt que d'inspecter l'échantillon, l'échantillonneur l'emballerait, le documenterait et l'archiverait pour une certaine période, au cas où un différend surviendrait. Dans les autres cas, au cours du déroulement normal des activités commerciales, le système se fierait sur tout autre mécanisme jugé nécessaire. Cette façon de procéder serait particulièrement utile dans les cas où il serait habituel pour des silos terminaux de recevoir des grains d'autres parties (autres que de leurs propres silos primaires) et qu'il existerait une crainte de parti pris. La procédure de « mise en sac et d'étiquetage » fournirait une source de données de référence au cas où un différend se poserait, mais à un coût beaucoup moindre que celui du classement de chaque wagon arrivant aux installations portuaires. Nous avons établi le coût approximatif de cette option en supposant que les ressources humaines nécessaires seraient substantiellement réduites et que le niveau d'expérience requis ne serait pas aussi élevé que celui que doit avoir un inspecteur, ce qui réduirait énormément le coût de la main-d'œuvre. Nous avons également supposé que les installations de la CCG existeraient principalement à des fins d'entreposage et qu'elles représenteraient une partie des coûts existants.

Pour estimer les économies que réaliserait la CCG grâce à la réduction des ressources et du personnel utilisés pour l'échantillonnage et l'inspection, nous avons calculé les dépenses internes moyennes de la CCG par équivalent temps plein (ETP) qui participe à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage. Pour fournir le service requis par le scénario de « mise en sac et d'étiquetage », nous avons supposé que 80 % des postes d'ETP pourraient être éliminés Le coût des 20 % d'ETP restants est inclus dans le tableau 12.

Ce scénario suppose que les compagnies céréalières seraient responsables de communiquer aux expéditeurs le grade officiel attribué aux expéditions conformément aux normes de la CCG pour toutes les expéditions de grain Commission, celles de l'ITAC et des expéditeurs indépendants pour les mêmes raisons que celles mises en évidence dans les scénarios 2 et 3. Les dépenses supplémentaires à l'arrivage que devraient assumer les compagnies céréalières seraient égales aux dépenses actuelles engagées par la CCG pour les services à l'arrivage qu'elle offre à tous les expéditeurs qui nécessitent et demandent ce niveau d'inspection. Le coût du maintien des services actuels d'inspection à l'arrivage pour les wagons de producteurs, le grain Commission, le grain des membres de l'ITAC et d'autres expéditeurs indépendants peut être utilisé comme approximation du coût du personnel et de la formation supplémentaires dont les compagnies céréalières auraient besoin. Ce coût, évalué à 9 632 000 $, est décrit en détail par région dans le scénario 1.

	Supprime	Conserve	Ajoute

Scénario 7	- Inspection et pesée à l’arrivage obligatoires par la CCG aux installations portuaires	- Mécanismes de règlement des différends faisant appel au classement par la CCG	- Prélèvement, archivage et entreposage d’échantillons en cas de différend entre les expéditeurs et la compagnie céréalière concernant les résultats de l’inspection effectuée par cette compagnie

Tableau 12. **Scénario 7. Mise en sac et étiquetage**

	Coût (en milliers de $ CAN)			
	Statu quo	Ajustement du coût de la CCG	Ajustement du coût de l'industrie	Changement total
Inspection à l'arrivage	8 863 $	(7 090) $	-	(7 090) $
Inspection à l'arrivage (facultative au silo primaire)	3 207 $	(1 937) $	-	(1 937) $
Pesée à l'arrivage	3 371 $	-	-	-
Inspection par la compagnie céréalière	-	-	9 632 $	9 632 $
TOTAL	**15 441 $**	**(9 027) $**	**9 632 $**	**605 $**
Moins : pesée	-	(3 371) $	-	(3 371) $
TOTAL	**15 441 $**	**(12 398) $**	**9 632 $**	**(2 766) $**

Dans le scénario de mise en sac et d'étiquetage décrit ci-dessus, si la fonction actuelle de pesée à l'arrivage était conservée, mais que l'inspection obligatoire était remplacée par un échantillonnage obligatoire et une inspection par la compagnie céréalière, l'augmentation estimative des coûts serait de 605 000 $. Si la pesée obligatoire était éliminée, la réduction des coûts qui s'ensuivrait a été estimée à 3 371 000 $, ce qui donne une réduction totale estimative des coûts de 2 766 000 $.

Considération - Scénario 7.

- Certaines activités d'inspection sont encore requises pour des fins de règlement des différends, mais leur coût n'a pas été inclus dans l'analyse.
- Ce scénario permet des économies de coût pour la CCG, mais pas pour l'ensemble de l'industrie céréalière. C'est parce que les coûts d'inspection aux installations portuaires ont simplement été transférés aux compagnies céréalières en supposant que la même rigueur d'inspection sera exigée tant pour les wagons de producteurs que pour le grain Commission, le grain expédié par les membres de l'ITAC et par des expéditeurs indépendants.
- L'avantage de ce scénario est qu'il élimine la présence de la CCG pour l'inspection aux installations portuaires tout en maintenant pour cette dernière une fonction d'échantillonnage et d'établissement d'une piste de données pour la vérification de l'inspection.

9.4 COMPARAISON DES SOLUTIONS DE RECHANGE

Le tableau qui suit présente un résumé des économies et des coûts associés à chacun des scénarios exposés précédemment. Il est important de se rappeler que même s'il présente une illustration des économies et des coûts potentiels de chaque solution de rechange, d'autres coûts indirects liés à certains scénarios existent et ne sont pas pris en compte dans ce tableau.

Tableau 13. Comparaison des solutions de rechange

	Coût (en milliers de $ CAN)
	Approximation du changement total dans les coûts du système
Scénario 1 : Suppression de la fonction à l'arrivage + CCG comme organisme de réglementation et d'inspection des W. P. (inspection seulement pour les wagons de producteurs (W.P.); ajout d'une fonction d'inspection et de pesée à des fins de réglementation)	**(5 386) $**
Scénario 2 : Suppression de l'inspection par la CCG pour les expéditions internes de grains hors-Commission (inspection et pesée conservées pour les autres grains)	**(2 380) $**
Scénario 2 : Suppression de l'inspection et de la pesée pour les expéditions internes de grains hors-Commission (inspection seulement conservée pour les autres grains, sans pesée par la CCG)	**(5 751) $**
Scénario 3 : Suppression de la fonction de la CCG à l'arrivage pour toutes les expéditions internes de grains (inspection et pesée conservées pour les autres grains)	**(7 427) $**
Scénario 3: Suppression de la fonction de la CCG à l'arrivage pour toutes les expéditions internes de grains (inspection seulement conservée pour les autres grains, sans pesée par la CCG)	**(9 302) $**
Scénario 4 : Inspection à l'arrivage obligatoire dans les silos primaires (Taux d'utilisation de 25 %) (inspection aux silos primaires et pesée aux silos terminaux conservées)	**(444) $**
Scénario 4 : Inspection à l'arrivage obligatoire dans les silos primaires (inspection seulement conservée aux silos primaires; sans pesée par la CCG)	**(3 815) $**
Scénario 5 : Statu quo + classement d'échantillons composites (inspection et pesée d'échantillons composites conservées)	**(8 885) $**
Scénario 5 : Statu quo + classement d'échantillons composites (inspection seulement d'échantillons composites, sans pesée par la	**(12 256) $**

CCG)	
Scénario 7 : Mise en sac et étiquetage (Archivage d'échantillons au lieu de l'inspection et maintien de la pesée)	**605 $**
Scénario 7 : Mise en sac et étiquetage (Archivage d'échantillons au lieu de l'inspection et suppression de la pesée par la CCG)	**(2 766) $**

9.5 COÛTS INDIRECTS ET AUTRES RÉSULTATS SPÉCIFIQUES

Dans la section précédente, nous avons examiné les coûts directs assumés par la CCG pour remplir la fonction spécifique d'inspection et de pesée à l'arrivage. Cependant, la participation de la CCG à cette fonction influe également sur des résultats secondaires et d'autres résultats spécifiques. Ces résultats ne relèvent pas directement du processus d'inspection et de pesée à l'arrivage, mais ils existent en raison de la participation de la CCG à ce processus.

Nous ne disposons pas de données concernant le coût de l'atteinte de ces autres résultats que doit assumer la CCG. Vu leur nature indirecte, il est difficile de vérifier le coût exact de l'obtention de chacun de ces résultats. Cependant, il est possible d'évaluer la probabilité que ces résultats ne seraient plus atteints s'il y avait des changements à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage obligatoires telle qu'elle est remplie actuellement par la CCG selon le scénario du statu quo (ou possibilité qu'elle soit maintenue). Il est également possible de déterminer si un résultat doit exister en cas de changements apportés à la fonction obligatoire de la CCG. Un résultat individuel doit être maintenu s'il affecte l'un des trois résultats principaux, c'est-à-dire :

a. Appuyer les systèmes canadiens d'assurance de la qualité et de la quantité des grains;
b. Protéger l'intégrité du commerce des grains;
c. Appuyer la protection des producteurs.

Si le résultat peut ou doit continuer d'exister, il y aura un coût associé à son maintien. Toutefois, en l'absence de données concernant tous ces résultats, il est impossible d'attribuer des coûts à chacun d'eux.

Tableau 14. Répercussions des changements à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage (IPA) obligatoire assumée par la CCG sur les résultats spécifiques

Résultat spécifique	Est-il possible de le maintenir s'il y a des changements à la fonction obligatoire de la CCG?	Doit-il être maintenu en attendant les changements à la fonction obligatoire de la CCG?
Détermination des grades et arbitrage	Oui	Oui
Surveillance des variétés non admissibles	Oui	Oui
Surveillance de substances étrangères et des facteurs de qualité	Oui	Oui
Échantillons en appui de la recherche sur	Oui	Oui

Résultat spécifique	Est-il possible de le maintenir s'il y a des changements à la fonction obligatoire de la CCG?	Doit-il être maintenu en attendant les changements à la fonction obligatoire de la CCG?
les facteurs de classement		
Contrôle interne, par la CCG, du rendement de ses inspecteurs	Oui	Oui
Approbation et surveillance des systèmes d'échantillonnage	Oui	Oui
Utilisation des résultats de l'IPA pour l'établissement des RST et du paiement	Oui	Oui
Utilisation des poids pour calculer le tarif de fret	Non	Non
	(en raison de l'automatisation prévue du système du réseau ferroviaire)	
Enregistrement et annulation des RST et pesées de contrôle	Oui	Oui
Surveillance des infestations d'insectes	Oui	Oui
Approbation et contrôle des appareils de pesée	Oui	Oui
Suivi de l'efficacité des tolérances de classement et AQ	Oui	Oui
Tenue d'enquêtes au moment du déchargement : grade ou poids	Oui	Oui
Échange de données avec les manutentionnaires de grains	Oui	Oui
Production de données pour des publications statistiques	Oui	Oui (pas nécessairement par la CCG)
Production de données pour la définition ou la mise à jour des tolérances de classement	Oui	Non
Préparation de rapports destinés à des vérificateurs indépendants ou à des institutions financières	Non	Non

L'analyse résumé au tableau 14 indique que de nombreux résultats spécifiques doivent être maintenus en l'absence de l'IPA assumée par la CCG ou découlant des changements éventuels apportés à cette fonction. Si ces résultats doivent être maintenus, des questions se posent quant à leur continuité. Par qui cette fonction sera-t-elle remplie? Que cela coûtera-t-il? Qui paiera pour l'atteinte de ces résultats?

10.0 RÉSUMÉ / CONCLUSION

Bien que d'envergure, l'importance du coût des services d'inspection et de pesée à l'arrivage est relativement mineure par rapport à la valeur de l'industrie que ces services permettent de surveiller et de réglementer. Par conséquent, il est évident qu'il ne serait pas réaliste d'accepter des répercussions économiques qui pourraient influer négativement sur certains éléments de l'industrie. Ces éléments sont en particulier les producteurs, leurs droits d'expédier des wagons de producteurs et la qualité du grain destiné à nos clients. Par conséquent, notre étude a examiné les scénarios qui fonctionnent malgré ces contraintes. Si leurs répercussions économiques sur l'industrie et les agriculteurs ne sont pas acceptables, la question qui reste à régler est de déterminer si elles ont le potentiel de permettre une réduction des coûts sans nuire aux agriculteurs ni au marché. Notre étude démontre qu'il existe un certain nombre de changements à la fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage qui pourraient peut-être se traduire par des économies nettes pour l'industrie, et implicitement, par des économies nettes pour les agriculteurs. Si l'on considère comme but la réduction des coûts internes de la CCG, notre étude démontre aussi qu'il existe des options qui permettraient peut-être de transférer à l'industrie des coûts assumés par la CCG. Cependant, compte tenu de l'importance des subventions dont bénéficient actuellement les services existants, ce transfert de coûts pourrait peut-être entraîner une augmentation nette des coûts pour les agriculteurs si dans les modèles de prestation de rechange, ces services étaient fournis selon le principe du recouvrement complet des coûts. Finalement, comme notre étude porte sur des répercussions d'un ordre de grandeur très élevé, il est évident qu'il faudrait élaborer des données beaucoup plus exhaustives sur les coûts relatifs à la CCG et à l'industrie si l'on souhaite rendre applicable l'une des options présentées.

ANNEXE A

DOCUMENT D'INFORMATION À L'INTENTION DES INTERVENANTS DU SECTEUR

Étude économique sur les services obligatoires d'inspection et de pesée de la Commission canadienne des grains à l'arrivage aux silos terminaux et de transbordement

La *Loi sur les grains du Canada* (LGC) stipule que la Commission canadienne des grains (CCG) « doit, au profit des producteurs de grain, fixer et faire respecter des normes de qualité pour le grain canadien et régir la manutention des grains au pays afin d'en assurer la fiabilité sur les marchés intérieur et extérieur ». Dans l'exécution de son mandat, la CCG inspecte et pèse les chargements de grain des wagons ou des camions à destination d'un silo terminal ou de transbordement agréé, soit au moment du déchargement au silo, soit au point de chargement, avant le transport.

Meyers Norris Penny LLP (MNP) a été chargée par la CCG de mener une étude économique indépendante sur les répercussions que pourrait exercer sur les producteurs et l'industrie du grain la décision de modifier ou de supprimer le modèle de service actuel qui prévoit l'inspection et la pesée obligatoire à l'arrivage aux silos terminaux et de transbordement.

Dans cette optique, nous vous serions très reconnaissants si, aux fins de cette étude, votre organisation (*nom de l'organisation*) acceptait de bien vouloir répondre par écrit au questionnaire à la fin de la présente lettre, qui contient également quelques informations de base qui vous guideront dans vos réponses.

Aux fins de l'étude :

> Répercussions – inclus les répercussions directes et indirectes à tous les niveaux, notamment financiers et opérationnels;
>
> Grains – désigne les 21 cultures commerciales ci-après, énumérées dans le *Règlement des grains du Canada* (RGC) : avoine, blé, canola, colza, féverole, graine de carthame, graine de lin, graine de moutarde, graine de tournesol, grain mélangé, haricots, lentilles, maïs, orge, pois, pois chiches, sarrasin, seigle, soja, solin et triticale.
>
> Producteurs – désigne les particuliers ou les entités qui cultivent les grains énumérés ci-dessus;
>
> Industrie céréalière – regroupe les manutentionnaires et expéditeurs de grains, les marchands de grain, les acheteurs et les autres fournisseurs de services.
>
> Inspection à l'arrivage – comprend la supervision de la collecte d'échantillons officiels, la détermination du grade et de la teneur en impuretés, en eau et en protéines, le

signalement au personnel du silo de toute infestation ou contamination du grain, et la communication des résultats;

Pesée à l'arrivage – inclus la surveillance du déchargement du grain et son acheminement du wagon ou du camion au silo afin de s'assurer que tout le grain est comptabilisé et pesé avec précision. La pesée à l'arrivage comprend aussi la surveillance des opérations de pesée, l'examen des problèmes ou des écarts excessifs, et la communication du poids certifié;

Silo terminal – désigne le silo qui reçoit le grain au cours ou après son inspection et sa pesée officielle, et son nettoyage, stockage et traitement avant qu'il ne soit expédié;

Silo de transbordement – désigne le silo qui effectue le transbordement du grain qui a été officiellement inspecté et pesé à un autre silo.

Débit de service et affectation des ressources de la CCG

Au cours de la campagne agricole de 2004-2005, environ 233 000 wagons ont été traités par la CCG à l'arrivage. De ce nombre, environ 30 000, soit 13 % ont été inspectés au point d'expédition. Quelque 7 600 étaient des wagons expédiés par des producteurs. Ces déchargements totalisaient environ 20 millions de tonnes de grain, dont environ 15 millions, soit 75 %, étaient du grain de la Commission canadienne du blé (CCB).

Les droits perçus par la CCG pour l'inspection et la pesée à l'arrivage sont calculés par chargement de wagon ou de camion. Pour l'exercice 2004-2005, le taux de recouvrement des coûts pour ces deux activités s'établissait respectivement à environ 59 % et 48 %. Même si ces droits sont payés directement par l'industrie, on peut présumer, qu'en définitive, ils sont payés par le producteur. La portion du coût de ces prestations de service non défrayées par l'industrie est assumée par le gouvernement du Canada.

Pour l'exercice 2004-2005 :

- environ 17,4 millions de dollars de dépenses encourues par la CCG étaient attribuables à l'inspection et à la pesée à l'arrivage et aux activités connexes. Cette somme représentait environ 27 % des dépenses totales de la Commission.
- Environ 9,8 millions de dollars de recettes de la CCG provenaient de l'inspection et de la pesée à l'arrivage et d'activités connexes. Cette somme représentait environ 17 % des recettes totales de la Commission, ce qui comprend à la fois les droits pour prestation de services et les crédits budgétaires.
- Environ 201, soit 32 %, des années-personnes de la CCG concernaient l'inspection et la pesée à l'arrivage et des activités connexes.

Les répercussions de la suppression ou des changements sur les autres résultats escomptés

L'étude de MNP comportera également une évaluation des répercussions qu'auraient d'éventuels changements aux activités d'inspection ou de pesée de la CCG, ou leur suppression, sur les producteurs et l'industrie, et sur les autres fonctions de la CCG, y compris les activités qui font partie intégrante du processus d'inspection et de pesée à l'arrivage, notamment les suivantes :

Échantillonnage

- Permet le classement officiel et l'arbitrage relativement au classement officiel par la CCG – réinspection et appel;
- Permet le contrôle par la CCG des variétés non admissibles;
- Permet le contrôle des wagons pour la détection de substances (mycotoxines, pesticides, éléments traces, etc.) et la vérification des facteurs de qualité propres à assurer l'assurance de la qualité pour les grains d'exportation, en conformité avec les normes du commence international;
- Procure des échantillons en appui à la recherche sur les facteurs de classement et les tolérances;
- Permet le contrôle interne par la CCG du rendement de ses inspecteurs;
- Exige l'approbation de la CCG pour les systèmes d'échantillonnage automatiques et le contrôle de ces systèmes.

Inspection et pesée

- Permet de recourir aux résultats de l'inspection et de la pesée pour calculer le coût des services dispensés par les silos terminaux et de transbordement, et le paiement entre l'expéditeur et le silo d'arrivage;
- Permet de recourir au poids consigné pour calculer le tarif de fret;
- Permet de recourir aux documents de la CCG relatifs à l'enregistrement et à l'annulation émis par les silos terminaux et de transbordement pour la gestion et la confirmation des stocks de grains;
- Permet de contrôler les expéditions primaires pour toute infestation d'insectes ou contamination;
- Requiert l'approbation et la surveillance par la CCG des appareils de pesée;
- Permet à la CCG de suivre de près l'efficacité globale des tolérances de classement et du système d'assurance de la qualité;
- Permet, lors du déchargement, la tenue d'enquêtes par la CCG relatives au grade ou au poids;
- Permet la consignation des résultats de l'inspection et de la pesée dans les applications logicielles du programme ISA (automatisation des Services à l'industrie), qui permet subséquemment :
    - l'échange de données avec les manutentionnaires des grains, les marchands de grains et les transporteurs;
    - le recours aux données aux fins de publications statistiques;
    - le recours à des données permettant de prévoir les répercussions de l'établissement ou de la mise à jour de tolérances relatives aux grades sur la répartition des grades, l'industrie céréalière et les producteurs;
    - sur demande et sous réserve d'une autorisation, la remise de rapports à des vérificateurs indépendants ou à des institutions financières.

Solutions de rechange possibles à l'inspection et à la pesée obligatoires effectuées par la CCG

Comme il a déjà été mentionné, MNP est également à l'affût d'idées nouvelles concernant des solutions de rechange au système actuel d'inspection et de pesée obligatoire à l'arrivage. Lorsque vous analyserez les options ci-après, qui peuvent être envisagées comme concepts uniques ou être combinées, il sera important de prendre en considération les aspects financiers et commerciaux avant de donner votre réponse. Si vous le jugez à propos, n'hésitez pas à prendre en compte d'autres solutions de rechange.

Inspection à l'arrivage

- Statu quo;
- Inspection centralisée – on prélève des échantillons lors du déchargement, qui seront classés à un centre d'analyse unique;
- Inspection à l'arrivée facultative – la CCG procède à l'inspection sur demande seulement;
- La CCG délègue l'échantillonnage des grains ou accrédite d'autres prestataires de services pour effectuer ce service :
  - aux compagnies céréalières elles-mêmes;
  - à des prestataires de services du secteur privé;
- La CCG délègue l'inspection des grains ou accrédite d'autres prestataires de services pour effectuer ce travail :
  - Les compagnies céréalières elles-mêmes;
  - Des prestataires de services du secteur privé;
- Les informations servant au classement sont tirées des échantillons prélevés au point d'expédition dans les Prairies;
- La CCG se limite au prélèvement des échantillons seulement. Elle ne fera le classement des grades que s'il y a recours à l'arbitrage;
- Modèle de service différent, selon que le wagon est expédié par un producteur ou par l'industrie;
- Modèle de service différent, selon que le wagon contienne des grains de la CCB ou non;
- Aucune intervention de la CCG dans le processus d'échantillonnage ou d'inspection.

Pesée à l'arrivage

- Statu quo;
- Pesée par la CCG facultative;
- La CCG accrédite des prestataires de service pour la pesée du grain :
  - Les compagnies céréalières elles-mêmes;
  - Des prestataires de service du secteur privé;
- Modèle de service différent, selon que le wagon est expédié par un producteur ou par l'industrie;
- Modèle de service différent, selon que le wagon contienne du blé de la CCB ou non;
- Aucune intervention de la CCG dans le processus de pesée à l'arrivage.

Questions à prendre en considération avant de répondre au questionnaire :

1. Les informations recueillies par la CCG dans le cadre de ses activités d'échantillonnage au point d'expédition et d'inspection et de pesée à l'arrivage aux silos terminaux et de transbordement fournissent des données qui permettent d'atteindre un certain nombre de résultats escomptés.

   Les résultats généraux sont notamment les suivants :
   - Appuyer le système canadien d'assurance de la qualité du grain;
   - Protéger l'intégrité du commerce des grains;
   - Protéger les intérêts des producteurs.

   En ce qui concerne les résultats spécifiques, veuillez vous référer aux pages 2 et 3 de la présente lettre.
   a. Selon vous, quels sont les avantages, pour vous et votre exploitation, de l'inspection et de la pesée à l'arrivage obligatoires aux silos terminaux et de transbordement, effectuées par la CCG?

   b. Quelle est l'utilité pour vous de l'information recueillie par les services d'inspection et de pesée de la CCG?

   c. Quels renseignements/rapports élaborez-vous à partir des fonctions d'inspection et de pesée exécutées par la CCG?

   d. Quels sont les renseignements/avantages/résultats que vous tirez de l'inspection et de la pesée à l'arrivage, actuellement effectuées par le CCG, et que vous ne pourriez pas obtenir d'autres sources?

2. Quelle est votre participation directe au processus d'inspection et de pesée à l'arrivage?

3. Quelles ressources employez-vous directement dans l'exécution des fonctions d'inspection et de pesée à l'arrivage, y compris les ressources humaines, mécaniques et électroniques?

4. Quels sont les coûts directs des ressources que vous devez employer dans l'exécution des fonctions d'inspection et de pesée à l'arrivage?

5. Quels sont les échantillons que vous prélevez et testez au point d'inspection et de pesée à l'arrivage?

6. Qu'est-ce qui différencie vos propres pratiques d'inspection et de pesée des pratiques de la CCG?

7. À l'heure actuelle, la CCG doit, en vertu de la *Loi sur les grains du Canada*, recourir à l'inspection et la pesée à l'arrivage pour assurer l'intégrité du commerce des grains et protéger les intérêts des producteurs.
   a. Jusqu'à quel point les fonctions d'inspection et de pesée obligatoires à l'arrivée, telles qu'effectuées par la CCG, assurent-elles l'intégrité du commerce des grains et protègent-elles les intérêts des producteurs?

b. Quels avantages sur le plan financier et commercial les producteurs tirent-ils de ces fonctions exécutées par la CCG?
c. Quels avantages sur les plans financier et commercial les manutentionnaires et les marchands de grain tirent-ils de ces fonctions exécutées par la CCG?
d. Selon vous, quelles seraient les répercussions sur les producteurs, sur les plans financier et commercial, de l'élimination ou de la modification des fonctions d'inspection et de pesée obligatoires de la CCG?

e. Quelles seraient les répercussions sur les manutentionnaires et les marchands de grain, sur les plans financier et commercial, de l'élimination ou de la modification des fonctions d'inspection et de pesée obligatoires de la CCG?
f. Quels sont les changements technologiques au sein de l'industrie céréalière et du transport des grains qui ont eu une incidence sur la prestation obligatoire de services d'inspection et de pesée à l'arrivage par la CCG dans le but d'assurer l'intégrité du commerce des grains dans l'intérêt des producteurs?
g. Si la CCG cessait d'exécuter ces fonctions, quels coûts additionnels devriez-vous assumer pour maintenir l'intégrité du commerce des grains au même niveau?

8. Veuillez vous référer à la liste des solutions de rechange possibles à l'inspection et à la pesée obligatoires effectuées par la CCG aux silos terminaux et de transbordement, qui se trouve à la page 3 de la présente lettre.
    a. Selon vous, est-ce que ces solutions de rechange possibles permettraient de préserver l'intégrité du commerce des grains et les intérêts des producteurs?

    b. Avez-vous à proposer d'autres solutions de rechange à l'inspection et à la pesée obligatoires par la CCG, qui préserveraient l'intégrité du commerce des grains et protégeraient les intérêts des producteurs?
    c. Quelles seraient les répercussions des solutions de rechange que vous proposez sur le plan :
        i. financier?
        ii. opérationnel?
        iii. des coûts?
        iv. des avantages?
    d. Pouvez-vous évaluer les répercussions de ces solutions de rechange sur les coûts/avantages économiques?
9. Auriez-vous d'autres idées ou commentaires à formuler sur le rôle de la CCG relatif à l'inspection et à la pesée obligatoires aux silos terminaux et de transbordement?

ANNEXE B

INTERVENANTS PARTICIPANTS

Réunions des intervenants et mémoires présentés

	Lieu de la réunion	Adresse du correspondant	Entrevue	Mémoire
Agricore United Terminal	Vancouver/TBay		x	
Agricultural Producers Association of Saskatchewan	Regina		x	x
Alberta Soft Wheat Producers Commission		Lethbridge, Alb.		x
Bunge of Canada Limited	Québec		x	
Fédération canadienne de l'agriculture		Ottawa, Ont.		x
Cargill	Sarnia		x	
Cascadia Terminal	Vancouver		x	
CCG-Bayport	Chattam		x	
CCG – Région des Prairies	Winnipeg		x	
CCG-Ville de Québec	Québec		x	
CCG-Thunder Bay	Thunder Bay		x	
CCG-Vancouver	Vancouver		x	
Canadien National		Winnipeg, Man.		x
Commission canadienne du blé	Winnipeg		x	x
Farmer Rail Car Coalition		Regina, Sask.		x
G. Ross Forster		Lancer, Sask.		x
Goderich Elevators Limited	London		x	
Les Producteurs de Grains du Canada	Winnipeg		x	
Great Northern Grain Terminals (au nom des deux contacts)	Edmonton		x	
Great Western Rail	téléconférence		x	
Inland Terminal Association of Canada	Saskatoon		x	x
Intertek Agri Services		Winnipeg, Man.		x
James Richardson International	Vancouver/T'Bay		x	
Keystone Agricultural Producers	Winnipeg		x	
Lakehead Elevator Association	Thunder Bay		x	
Manitoba Pulse Growers Association Inc.		Carman, Man.		x
Mission Terminal	Thunder Bay		x	x
Syndicat national des cultivateurs	Regina		x	x
Pacific Gateways Terminal	Vancouver		x	
Prairie Producer Car Shippers Inc.	Saskatoon		x	x
Producer Car Shippers - mémoire - >100 signataires, y compris:				x
Arborfield Grain Producers		Arborfield, Sask.		x
Battle River Producer Car Group		Forestburg, Alb.	x	x
Briercrest Grain Limited		Briercrest, Sask.		x
Climax Producer Car Company		Climax, Sask.		x
Producteurs non affiliés - 22				
Great Northern Grain Terminals				
Great Western Railway				
Harold C. Blodgett				x
Haydon Farms Inc.				
K&F Murch Farm				
Landis Producer Cooperative Ltd.				
Myron's Load Out				
Nordic Farms				
Northland Grain				
Ramm Farms				
West Central Road & Rail Ltd.		Eston, Sask.	x	x
White Mud Trading Company				
White Water Coulee Cleaners				
RGV Loaders		Golden Prairie		
Alliance de la Fonction publique du Canada	Vancouver		x	
Quorum Corporation				x
Saskatchewan Agriculture and Food		Regina, Sask.		x
Saskatchewan Association of Rural Municipalities	Regina		x	x
Saskatchewan Flax Commission		Saskatoon, Sask.		x
Shaunavon Elevator Association		Shaunavon, Sask.		x
Statistique Canada		Ottawa, Ont.		x
West Central Road & Rail	Eston		x	
Western Canadian Wheat Growers	Regina		x	
Western Grain By-Products Storage Ltd.				x
Western Grain Elevator Association	Winnipeg		x	
Wild Rose Agricultural Producers	Edmonton		x	x
William Cooper		Foam Lake, Sask.		x

ANNEXE C

TERMES ET DÉFINITIONS

TERMES ET DÉFINITIONS

« Accusé de réception » - Document réglementaire accusant réception du grain livré à une installation de transformation ou à un négociant en grains et donnant à son détenteur droit au paiement par l'exploitant ou le négociant.

« ACIA » - **Agence canadienne d'inspection des aliments.**

« Agréée » - Qualifie une installation dont l'exploitation est autorisée par licence.

« Annulation » - Document fourni par la CCG à l'exploitant de silo terminal qui témoigne de l'expédition qui y est décrite. La fonction d'inspection et de pesée de sortie permet la création de ce document. Il annule le « **récépissé** ».

« Cargo hors-mer » - Navire à tirant d'eau peu profond conçu pour transporter du grain sur le réseau des eaux intérieures de la Voie maritime du Saint-Laurent.

« CCG » - **Commission canadienne des grains.**

« **Certificat final** »- Document émis par la CCG qui certifie la qualité, le poids, le grade ou le produit des grains exportés par le Canada.

« CITI » - « **Cars in Transit Inquiry** » - Base de données utilisée pour enregistrer le mouvement des wagons.

« **Commission canadienne du blé** » ou « **CCB** » - Désigne l'agence de commercialisation à guichet unique qui met en marché le blé, le blé dur et l'orge produit dans l'Ouest du Canada.

« **Compagnie de manutention de marchandises en vrac** » - Une compagnie australienne constituée d'un réseau de nombreuses installations qui reçoivent du grain dans des silos de collecte reliés par voie routière ou ferroviaire aux silos terminaux.

« Contaminé » - Se dit du grain qui contient une substance en quantité suffisante pour que le grain soit inapte à la consommation par des humains ou des animaux ou qui est falsifié au sens du règlement établi en vertu de l'alinéa 30(1)(a) de la *Loi sur les aliments et drogues*.

« **Convoi** » - Méthode de transport du grain (habituellement par wagons ferroviaires ou par camions)

« **Directeur de silo terminal** » - Gestionnaire d'un silo terminal qui est employé par la compagnie qui possède ou exploite le silo.

« Échantillon officiel » - Échantillon prélevé dans un lot de grains par une personne autorisée par la Commission.

« **Échantillon représentatif** » - Échantillon considéré comme une représentation exacte d'un lot de grains.

« **Enquête sur les déchargements** » - Enquête officielle menée par la CCG qui fait appel aux renseignements qu'elle a produits généralement au sujet d'écarts entre les poids enregistrés au déchargement.

« **Équipement d'échantillonnage automatique approuvé » -** L'autorité de la CCG comprend l'approbation de l'équipement d'échantillonnage automatique qui doit être utilisé pour le prélèvement des échantillons officiels.

« Exploitant » - Désigne, l'occupant des locaux de l'installation, soit en qualité de propriétaire, soit à titre de locataire, soit encore aux termes d'un contrat d'exploitation, à son profit, conclu avec le propriétaire ou le locataire.

« **FGIS** » - Le « **Federal Grain Inspection Service** » des É.-U.

« **Fiche de triage »** - Liste de wagons de grains préparée par le personnel de la CCG affecté à la pesée aux silos terminaux ou de transbordement. Les wagons qui figurent sur la fiche de triage se présentent sur la ligne de chemin de fer dans l'ordre où ils seront déchargés au silo terminal jusqu'à la fin de la rame de wagons.

« **GIAS** » - « **Système de comptabilisation des stocks de grains** ».

« Grain » - Désigne toute semence désignée comme tel par règlement aux fins de la *Loi sur les grains du Canada*.

« Grain de l'Ouest » - Grain cultivé dans la Division de l'Ouest – à l'ouest de Thunder Bay (Ontario).

« **Impuretés »** - Ce terme est défini dans la *Loi sur les grains du Canada* comme étant des matières qui, dans un lot de grains, ne correspondent pas à une norme de qualité fixée sous le régime de cette loi pour un grade donné de ces grains, qui peuvent être extraites du lot, et qui doivent l'être, pour que celui-ci soit placé dans le grade en question.

« Infesté » - État des grains parasités par des insectes ou autres animaux nuisibles.

« Inspecteur » - Personne désignée à ce titre par la Commission pour fournir des services d'inspection en son nom en vertu de la *Loi sur les grains du Canada*.

« **Inspection et pesée de sortie** » - Inspection et pesée du grain expédié par un silo terminal ou de transbordement.

« Inspection officielle » - Échantillonnage et classement d'un lot de grains par un inspecteur de la CCG.

« Installation de manutention de marchandises en vrac » - En Australie, une installation où le grain est rassemblé et entreposé pour le transport vers des installations portuaires.

« Installation portuaire » - Le grain se trouve dans une installation portuaire lorsqu'il arrive au silo terminal ou de transbordement de l'un des ports de la Voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs ou dans un port côtier.

« **ISA** » - « **Industry Services Automation** » - Logiciel d'application.

« ISO » - « **Organisation internationale de normalisation** ».

« ITAC » - « **Inland Terminals Association of Canada** ».

« **KVD** » - « **Distinction visuelle des grains** » - Attribut du système de classement du blé de l'Ouest canadien qui exige que chaque classe de blé puisse être distinguée visuellement l'une de l'autre quant à sa taille, à sa forme, à sa configuration et à la couleur du tégument de façon que l'inspecteur puisse distinguer une classe de blé d'une autre au gré des déplacements de ce blé dans le système.

« Licence » - Autorisation délivrée par la Commission pour l'exploitation d'une installation ou pour exercer la profession de négociant en grains.

« **Ligne de chemin de fer sur courtes distances** » - Petite compagnie de chemin de fer qui dessert une région où le CN ou le CP ne fournissent plus de services

« *Loi sur les grains du Canada* » - La loi fédérale qui attribue à la Commission canadienne des grains l'autorité de réglementer la manutention des grains au Canada.

« Lot » - Unité ou expédition de grains.

« Matières étrangères » - Se dit de matières qui, dans un lot de grains, ne correspondent pas à une norme de qualité fixée sous le régime de la *Loi sur les grains du Canada* pour un grade donné de ces grains, mais dont la présence n'empêche pas, vu leur nature et leur faible quantité, l'attribution d'un grade à ce lot.

« Pesée de contrôle » - Pesée et inspection de tous les stocks de grain, de produits céréaliers ou de criblures d'un grade donné entreposés dans un silo afin de déterminer l'importance des stocks de ce grade dans l'installation. Aussi appelée « vérification ».

« Pesée officielle » - Pesée de grains effectuée sous la supervision d'une personne autorisée par la Commission.

« Point d'inspection » - Tout lieu où la Commission a pris des dispositions pour procéder à l'inspection du grain.

« Rame » - Groupe de wagons qui sont transportés ensemble, habituellement en provenance d'une cour de triage vers une installation de chargement ou de déchargement.

« Récépissé » ou « **RST** » (**récépissé de silo terminal**) - Document émis par la CCG à un exploitant de silo terminal qui atteste de la réception du grain qu'on y décrit. La fonction d'inspection et de pesée à l'arrivage permet la création de ce récépissé. Une **annulation** est le contraire de ce document et annule ce dernier.

« **Région de Bayport » -** La région de la CCG qui se trouve en Ontario entre la région de Thunder Bay et la région de l'Est (Québec)

« **Région des Prairies** » - Une région de la CCG formée par les trois provinces des Prairies, soit le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

« **Réinspection** » - Opération permettant à quiconque qui est insatisfait du grade attribué au grain par un inspecteur lors de l'inspection officielle de pouvoir faire appel de la décision de l'inspecteur relativement aux caractéristiques du grain en faisant une demande de réinspection de ce grain a) à l'inspecteur principal du district où le grain a été classé, b) à l'inspecteur en chef des grains ou c) au Tribunal d'appel pour les grains.

« **Résultats principaux** » - Objectifs faisant partie du mandat attribué à la CCG en vertu de la *Loi sur les grains du Canada* :

1. Appuyer la protection des producteurs.
2. Appuyer les systèmes canadiens d'assurance de la qualité et de la quantité des grains;
3. Protéger l'intégrité du commerce des grains;

« Silo de transbordement » - Silo destiné principalement à faciliter le transbordement du grain officiellement inspecté et pesé dans un autre silo, dans un cargo océanique en vue d'être exporté. Les silos de transbordement sont situés le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et reçoivent la majeure partie de leur grain par wagons ferroviaires ou cargos hors-mer.

« Silo primaire » - Se dit d'un silo dont la principale utilité est la réception de grains provenant directement des producteurs en vue de leur entreposage, de leur acheminement ou les deux.

« Silo terminal » - Silo destiné principalement à recevoir du grain, au moment de son inspection ou de sa pesée officielle, ou par la suite, à le nettoyer, le stocker et le traiter avant expédition. Les silos terminaux sont habituellement situés aux ports de Vancouver, de Prince Rupert, de Churchill et de Thunder Bay. Ils chargent généralement des grains destinés à l'exportation sur des cargos océaniques, ou dans le cas de Thunder Bay, sur des cargos hors-mer en vue de leur transbordement dans un cargo océanique.

« Titulaire de licence » - Détenteur d'une licence d'exploitant d'une installation ou de négociant en grains.

« **Tolérance de classement** » - Variation de certaines caractéristiques que l'on permet à l'intérieur d'un grade donné.

« **Transporteur** » - Terme qui désigne une compagnie de chemin de fer qui transporte du grain.

« **Vérification des écarts** » - Fait partie de la fonction de pesée à l'arrivage dans laquelle le personnel de la CCG affecté à la pesée vérifie les « écarts » excessifs par rapport au poids enregistré précédemment pour un convoi.

« **Wagon couvert »** - Se dit d'un wagon ferroviaire rectangulaire (par opposition à wagon-trémie) doté de portes coulissantes sur le côté et conçu à l'origine pour le chargement et le transport de sacs de grains.

« **Wagon de producteur** » - Wagon ferroviaire contenant du grain expédié directement par un producteur vers une installation portuaire. Dans ce cas, le producteur n’a pas d’interaction avec l’exploitant d’un silo primaire.

« **Wagon-trémie** » - Wagon ferroviaire dont le fond est en pente pour faciliter le déchargement du grain contenu dans ses compartiments.

« WGEA » - « **Western Grain Elevators Association** ».