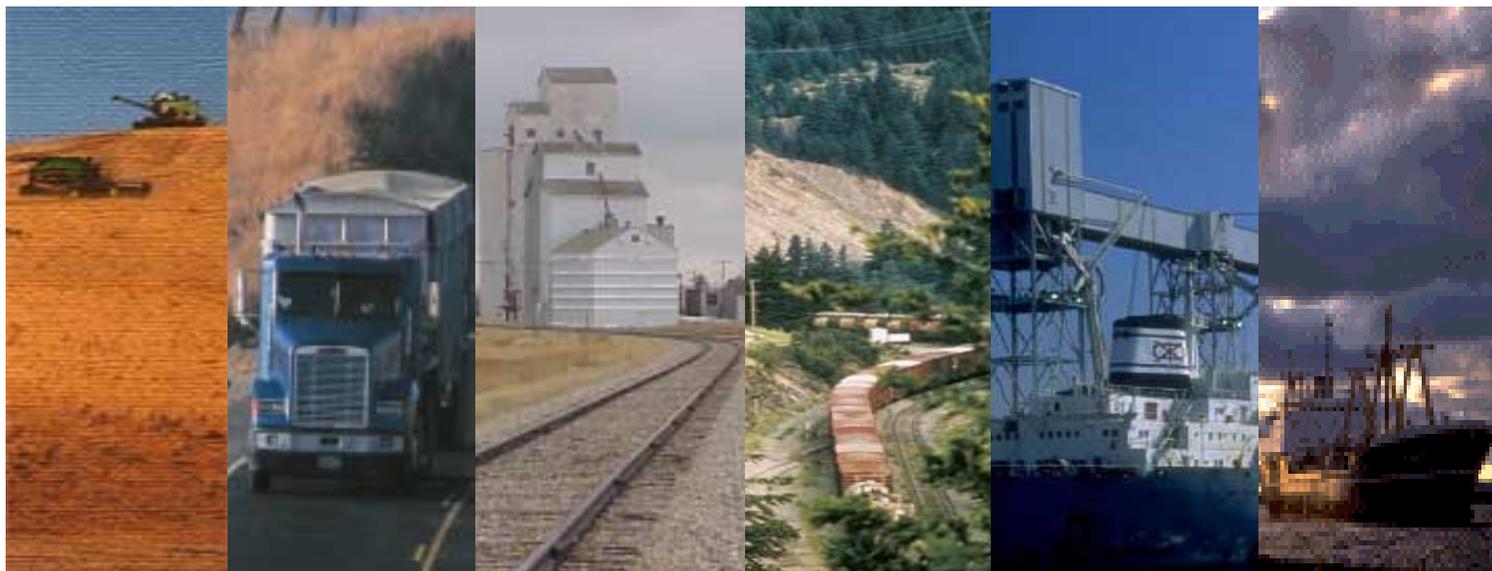

Surveillance du Système canadien de manutention et de transport du grain

Rapport annuel : campagne agricole 2000-2001



Soumis au :



**Quorum
Corporation**

701, 9707 – 110 Street
Edmonton, AB T5K 2L9
www.quorumcorp.net

Table des matières

Sommaire	1
1. Introduction	6
2. Le Programme de surveillance du grain	7
Portée du Programme de surveillance du grain	7
Exigences en matière de rapports	8
Mise en œuvre du programme	9
Mesures relatives à la campagne agricole 2000-2001	10
3. Aperçu de l'industrie	12
Production et approvisionnement [<i>sous-série de mesures 1A</i>]	12
Trafic ferroviaire [<i>Sous-série de mesures 1B</i>]	13
Infrastructures des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>]	14
Infrastructures ferroviaires [<i>sous-série de mesures 1D</i>]	17
Infrastructures des silos terminus [<i>sous-série de mesures 1E</i>]	19
4. Relations commerciales	21
Relations commerciales – Appels d'offres	22
Relations commerciales – Autre	26
5. Efficience du système	29
Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>]	29
Silos de collecte [<i>sous-série de mesures 3B</i>]	30
Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3C</i>]	32
Performance des silos terminus et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>]	35
Efficience du système – Sommaire et observations	39
6. Fiabilité du service	41
Performance des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>]	41
Performance des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 4B</i>]	44
7. Chaîne d'approvisionnement	46
Annexe 1 : Remerciements	50
Annexe 2 : Programme de travaux complémentaires	51
Annexe 3 : Tableaux de données	52
Préface	52
Index des tableaux	53

Sommaire

En sa qualité de Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG), la Quorum Corporation a le plaisir de présenter son premier rapport annuel portant sur la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2001. Ce rapport est axé sur le grain des Prairies qui est acheminé jusqu'aux postes d'exportation. Ce rapport compare les changements survenus entre les campagnes agricoles 1999-2000 et 2000-2001, selon les conditions et modalités définies par le Programme de surveillance du grain. Dans certains cas, les changements qui surviennent d'une année à l'autre reflètent des tendances soutenues. Dans d'autres cas, un échéancier plus long sera nécessaire avant que le Surveillant ne puisse confirmer si, oui ou non, de nouvelles tendances se dégagent.

APERÇU DE L'INDUSTRIE

Volumes

Notre analyse révèle un système qui a fort bien réagi au cours de la campagne 2000-2001 à la baisse de la production céréalière, à une évolution des infrastructures et à une baisse des volumes. Le système a transporté un volume de grain quelque peu inférieur à celui de la campagne 1999-2000. Le débit des silos-élévateurs de collecte a augmenté de 2,4 %, alors que les volumes transportés par le train ont reculé de 2,1 %.

L'approvisionnement en grain n'a affiché que des changements modestes. Il y a eu une faible diminution du volume de grain d'exportation dont le point d'origine était situé sur un embranchement tributaire du grain (3,9 %). De plus, la cession d'autres infrastructures ferroviaires à de nouvelles compagnies de chemin de fer d'intérêt local s'est soldée par une augmentation de 11,7 % du volume de grain transporté par ces transporteurs dans l'ensemble. La proportion de silos situés le long d'embranchements tributaires du grain par rapport à l'ensemble du réseau est demeurée essentiellement inchangée, à environ 41 %. De même, la proportion de grain provenant des embranchements tributaires du grain est restée relativement constante, à 34 %.

Infrastructures

Le visage du réseau de silos de collecte a beaucoup changé depuis que 136 silos de plus (ou 14,8 %) ont disparu du réseau. Toutefois, la capacité de stockage du réseau n'a baissé que de 4,1 %, car le gros des silos qui ont fermé leurs portes étaient, comme c'était prévisible, du type conventionnel plus petit. Néanmoins, 23 des silos qui ont fermé étaient capables de manutentionner plus de 25 wagons. Cela marque sans doute un revirement de la tendance en vertu de laquelle les fermetures intéressaient principalement les silos dont la capacité de chargement était inférieure à 25 wagons. De plus, il semble que l'on s'intéresse manifestement aux silos capables de charger au moins 50 wagons à la fois (la limite que nous avons utilisée pour faire la distinction entre les silos conventionnels et les silos à haute capacité). En même temps, les silos restants gravitent autour d'un plus petit nombre de postes de livraison : 554 contre 639 une année plus tôt.

Le réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada a perdu 462 milles de voies ferrées, ou 2,4 %, durant la période de surveillance (1^{er} août 1999 au 31 juillet 2001). Trois cent soixante-dix-sept milles de voies ont été supprimées du réseau d'embranchements tributaires du grain et 85 milles du reste du réseau.

Il y a eu une cession dans l'Ouest du Canada durant la campagne 2000-2001, une voie que le CP a cédée à Great Western Railway (GWR) dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan. Toutefois, l'abandon d'autres voies par GWR et d'autres exploitants explique qu'il n'y ait eu qu'une hausse modeste de 1 % des voies des compagnies d'intérêt local durant la période de surveillance, pour un total de 3 090 milles.

RELATIONS COMMERCIALES

Impacts commerciaux

Un certain nombre d'initiatives visant à améliorer la rentabilité commerciale et la compétitivité du SMTG ont été prises ou envisagées durant la campagne. Ces initiatives ont porté sur le marché et les prix et sur les demandes de droits de circulation aux termes des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC).

La généralisation des activités d'appel d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) durant la campagne 2000-2001 peut être considérée comme un succès limité. La CCB a lancé plus de 500 appels d'offres pour le transport d'environ 4,9 millions de tonnes de grain (chiffre qui représente près du tiers du volume total de grain acheminé vers les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne). Le taux de réponse à ces appels d'offres a cependant été nettement inférieur. Des offres portant sur 1,6 million de tonnes, ou 10 % du total des mouvements de la CCB, ont été reçues en définitive. Ces offres n'ont donné lieu qu'à l'adjudication de 204 contrats portant sur le transport de 577 800 tonnes de grain. Si l'on combine ce volume aux 280 800 tonnes d'orge de brasserie adjudgées par soumission, au total, 858 600 tonnes ont été expédiées, soit 5,4 % du total des mouvements de la Commission à destination des ports de l'Ouest du Canada. Moins de 2 % des wagons déchargés à destination se sont vu imposer des sanctions pour n'avoir pas respecté les spécifications fixées dans l'appel d'offres au sujet du grade ou des protéines.

L'incapacité de la CCB et de l'industrie à atteindre la cible de 25 % d'appels d'offres est attribuable dans une large mesure aux négociations difficiles entre les parties au sujet de la logistique de transport du grain de la CCB, notamment les problèmes d'appel d'offres. Pendant la majeure partie de la campagne 2000-2001, les négociations sur les particularités de ce programme se sont poursuivies. Or, ces négociations n'ont pas abouti avant le début d'août 2001. Les premières indications portent à croire que le taux de participation sera plus élevé la campagne prochaine, ce qui aboutira au transport de volumes nettement plus importants en vertu d'appels d'offres au cours de la campagne 2001-2002.

Le deuxième grand élément des réformes du système de manutention et de transport du grain consiste à remplacer les taux maximaux réglementés par un plafonnement du revenu que les compagnies de chemin de fer peuvent tirer du transport du grain réglementé (revenu admissible maximal) depuis le 1^{er} août 2000. Cela comprend une réduction du niveau de revenu pour la campagne 2000-2001 se chiffrant à environ 18 % ou près de 6 \$ la tonne, ce qui s'est soldé par une réduction générale de 4 % en moyenne des taux par wagon simple, qui a varié entre 1 % et 10 % selon le point d'origine et de destination. Les compagnies de chemin de fer ont réussi à respecter leur revenu admissible maximal, essentiellement grâce à d'autres initiatives comme le versement de primes d'encouragement pour les mouvements par wagons multiples et des contributions aux investissements dans des projets industriels comme les voies de silo. L'Office des transports du Canada a déterminé que le CN et le CP avaient respecté leur revenu admissible maximal au cours de la campagne 2000-2001. L'Office a estimé que revenu admissible maximal s'était traduit par des économies d'environ 173 millions \$ pour les expéditeurs, dont 167 millions \$ sont attribuables à la baisse de 18 % du revenu par rapport à ce qui serait advenu sans les réformes de mai 2000, sans oublier les 6 millions \$ résultant du fait que le revenu des compagnies de chemin de fer n'a pas dépassé leur revenu admissible maximal.

Tout porte à croire que le volume de grain acheminé en vertu de taux d'encouragement est en train d'augmenter et que cela continuera d'être un élément pivot de la promotion des économies réalisables dans le système de manutention et de transport du grain.

Il y a eu peu de changements dans les taux affichés du réseau de silos de collecte dans l'Ouest du Canada. Le Manitoba, l'Alberta et la Colombie-Britannique n'ont connu que de faibles rajustements des taux, alors que la hausse moyenne globale en Saskatchewan a été légèrement supérieure à 2 %. En dépit de cette hausse plus importante, les taux moyens d'ensilage en Saskatchewan sont demeurés inférieurs à ceux des provinces voisines.

À l'exception de Churchill (où les frais d'ensilage aux silos terminus sont restés inchangés), les taux moyens affichés de manutention dans les silos terminus dans chacun des ports de l'Ouest du Canada ont généralement augmenté. À Vancouver et Prince Rupert, on a connu de faibles hausses pour la plupart des produits, les seules exceptions étant les pois, le seigle et le lin, qui ont connu des hausses plus importantes. À Thunder Bay, l'augmentation moyenne pour la plupart des produits a été de 1 % ou même moins.

Autres développements commerciaux

Il y a eu un certain nombre d'autres faits nouveaux qui méritent d'être mentionnés. À l'automne 2000, les compagnies de chemin de fer sont devenues responsables de l'affectation des wagons de chemin de fer tandis que le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons a cessé d'exister. Le CP comme le CN ont adopté des politiques qui autorisent la préservation des wagons et les deux compagnies utilisent désormais ce nouveau système, qui est devenu l'un des principaux vecteurs de planification de la capacité et de prestation des services. Au milieu de la campagne 2000-2001, le CN et le CP se sont mis à offrir des services de « navette ». Ces services s'inspirent des programmes d'encouragement au chargement qui existent depuis quelque temps, en permettant aux expéditeurs de s'engager à des mouvements par trains entiers multiples (au lieu de trains-blocs multiples) au cours d'un délai précis. Les rabais consentis sur ces mouvements sont proportionnellement plus importants que ceux qui sont accordés dans le cadre des programmes d'encouragement plus « classiques ».

La première installation de chargement des producteurs à forte capacité a été inaugurée par West Central Road and Rail près de Eston (Saskatchewan) et est entrée en service au début de la campagne 2001-2002. Il s'agit de la première installation d'une série dont le but est de permettre aux producteurs individuels ou aux groupes de producteurs de charger leurs propres wagons en trains-blocs multiples.

Au cours de la campagne agricole, deux demandes de droits de circulation ont été présentées en vertu de la LTC, l'une par Ferroequus Railway et l'autre par OmniTRAX Ltd. Les deux demandes ont été rejetées par l'Office des transports du Canada sous prétexte que la Loi ne confère pas à l'Office le pouvoir d'octroyer des droits de sollicitation, qui est un élément clé de chaque demande.

EFFICIENCE ET FIABILITÉ DU SYSTÈME

Un certain nombre de changements ont été opérés dans les mesures d'efficacité ayant trait au SMTG durant la campagne, dont la plupart ont été positifs. Par exemple, le délai moyen de débit (depuis la livraison à un silo de collecte jusqu'au chargement à bord d'un navire) a été ramené à 67,1 jours, soit une amélioration de 5,5 % par rapport à l'année de référence. Cela est indicatif d'une amélioration de la gestion globale de la logistique du grain.

Le réseau de silos de collecte a réussi à ramener le délai moyen de stockage à 38,3 jours, soit une baisse de 8,0 %. Une mesure courante qui permet de comparer l'inventaire au débit indique également une amélioration de la gestion des inventaires dans les silos de collecte. Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a reculé de 12,9 %, passant de 6,2 à 5,4 au cours de la campagne.

Les compagnies de chemin de fer ont beaucoup contribué à l'amélioration de l'efficacité du SMTG. L'une des principales mesures de l'efficacité des compagnies de chemin de fer est le cycle de rotation des wagons, et les améliorations constatées à ce chapitre ont été impressionnantes : baisse de 16,9 % pour une moyenne de 16,4 jours dans l'ensemble. Les nouveaux forfaits et les programmes d'encouragement que les compagnies de chemin de fer ont ajoutés ont contribué à l'augmentation de la longueur des convois, sans doute le principal élément qui explique l'amélioration du cycle de rotation des wagons. Même si les données limitées empêchent une analyse plus approfondie, on espère que les futurs rapports contiendront d'autres explications sur l'amélioration du cycle de rotation des wagons.

L'efficacité des terminaux portuaires a affiché des résultats mitigés. La durée moyenne de stockage a légèrement baissé pour atteindre 20,1 jours, soit une baisse de 1 %. Autrement, on a constaté une baisse d'efficacité dans le temps de rotation moyen aux silos terminus (-1,8 %).

Le nombre de navires mouillant aux ports est resté pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente, près de 960 navires ayant été chargés au cours de la campagne 2000-2001. Un élément qui donne particulièrement matière à préoccupation est cependant l'allongement de la durée que ces navires passent dans les ports de mer du Pacifique (à la fois à attendre d'être chargés et au chapitre du chargement proprement dit). À Vancouver, le nombre moyen de jours passés à attendre a augmenté de 2,4 à 4,4 jours, alors que le temps de chargement est passé de 3,4 à 3,7 jours. À Prince Rupert, même si le temps moyen d'attente a légèrement baissé, la durée de chargement a augmenté d'une moyenne de 1,8 jour au cours de la campagne 1999-2000 à 5,9 jours en 2000-2001.

Même s'il est difficile de connaître la cause exacte de ces phénomènes, on peut néanmoins affirmer que ces résultats sont essentiellement attribuables aux événements qui sont survenus durant le deuxième trimestre de la campagne 2000-2001. En particulier, tout porte à croire qu'au cours des deuxième et troisième trimestres de cette campagne, il y a eu une importante baisse des stocks des silos terminus et du délai passé par les wagons de chemin de fer à destination. La conséquence du plus long délai passé par ces navires au port se reflète dans l'augmentation relative des frais de surestaries déclarés dans les ports maritimes du Pacifique (15 millions \$ contre 6,6 millions \$ enregistrés l'année précédente) et dans la baisse des primes de célérité (9 millions \$ contre 11 millions \$ l'année précédente).

IMPACTS SUR LES PRODUCTEURS

Les mesures des impacts sur les producteurs (et une méthode appropriée de calcul du revenu net des producteurs) sont des domaines qui nécessitent d'autres recherches et d'autres consultations avant de tomber sous le coup du programme. Ces travaux sont aujourd'hui terminés et le rapport prescrivant une méthodologie et une série de mesures a été soumis à l'examen du gouvernement (Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada).

Le présent rapport comporte une brève analyse des prix affichés pour les mouvements par wagons simples et la manutention, qui passent généralement pour les taux à la charge des producteurs lorsque ceux-ci livrent leur produit à un silo. Alors que les mesures du revenu net des producteurs conforteront la valeur de cet indicateur à l'avenir, les taux affichés de transport et de manutention facturés aux producteurs portent à croire que la position des producteurs est restée inchangée par rapport à l'année de référence. Même si des réductions ont eu lieu dans les taux par wagon unique, ceux-ci ont été partiellement neutralisés par une hausse modeste des frais d'ensilage aux silos de collecte et aux silos terminus. Il faut ajouter à cela l'augmentation des frais de surestaries dans les ports de mer du Pacifique.

D'autres mesures relatives aux infrastructures, aux économies et à la fiabilité que contient ce rapport permettent de se faire une idée des incidences plus générales qui touchent tous les intervenants de l'industrie, y compris les producteurs. Par exemple, comme nous l'avons vu plus haut, le temps passé par le grain dans le système a diminué de 5,5 %, ce qui est indicatif d'une plus grande efficacité du système. En revanche, compte tenu de la réduction du nombre de postes de livraison, il est juste de présumer qu'il y a eu une augmentation correspondante de la distance qu'un camion doit parcourir pour parvenir à un autre poste de livraison, les coûts additionnels étant en général à la charge des producteurs.

Dès que la méthodologie et les procédures de calcul du revenu net seront prêtes, les mesures détaillées figureront dans les rapports futurs. Le Surveillant continuera de collaborer avec l'industrie pour établir une méthodologie comportant des mesures relatives aux retombées pour les producteurs et la façon dont ces retombées parviennent jusqu'aux producteurs.

MISE EN OEUVRE

Les données recueillies auprès des divers intervenants du système de manutention et de transport du grain servent de dorsale au Programme de surveillance du grain. À ce titre, leur collecte a été au cœur des préoccupations de Quorum Corporation. Suite à l'adjudication du contrat de surveillance en juin 2001, la société s'est immédiatement lancée dans la collecte des données en vertu d'un dialogue amorcé avec d'éventuels fournisseurs de données. Il faut signaler que le Programme de surveillance du grain a bénéficié d'un degré de collaboration remarquable de la part des intervenants qui ont fourni ces données. Et, pourtant, il reste encore certaines difficultés à résoudre. Le Surveillant continuera de collaborer avec tous les intervenants pour surmonter ces problèmes et améliorer la valeur du programme proprement dit.

1. Introduction

Le 10 mai 2000, le gouvernement du Canada a annoncé une série de réformes dans les politiques régissant la manutention et le transport du grain de l'Ouest, dont certaines ont été mises en œuvre en vertu des modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*, entrées en vigueur le 1^{er} août 2000. Ces mesures comportent six éléments de réforme principaux, à savoir :

- l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres pour les expéditions de blé et d'orge de la Commission canadienne du blé jusqu'aux ports, selon ce que prévoit le protocole d'entente signé avec le ministre responsable de la Commission canadienne du blé qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafonnement du revenu annuels des compagnies de chemin de fer en vertu des modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*;
- l'amélioration du processus de rationalisation des embranchements en vertu des modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*;
- l'amélioration du processus d'arbitrage en vertu des modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada*;
- un programme de financement de 175 millions \$ sur cinq ans pour les routes céréalières dans les Prairies;
- un mécanisme de surveillance continue, de mesure et d'établissement de rapports sur la performance globale du système de manutention et de transport du grain.

Les objectifs de ces réformes visent la promotion d'un système de manutention et de transport du grain qui répond mieux aux besoins des expéditeurs canadiens et de leurs clients grâce à une amélioration de l'efficacité, de la reddition de comptes.

Le 19 juin 2001, le gouvernement a annoncé que Quorum Corporation avait été choisie pour devenir le Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain. En vertu de son mandat d'une durée de deux ans et demi, Quorum Corporation doit remettre au gouvernement une série de rapports trimestriels et annuels qui visent à mesurer les performances du système et à évaluer les résultats des initiatives prises et de leurs conséquences :

- sur les producteurs;
- sur le mandat de commercialisation de la Commission canadienne du blé;
- sur l'efficacité du système de manutention du grain;
- sur l'efficacité des compagnies de chemin de fer;
- sur l'efficacité des ports;
- sur les performances globales du système de manutention et de transport du grain.

Ce rapport est le premier d'une série de rapports trimestriels et annuels soumis au gouvernement fédéral, en vertu des prescriptions du mandat du Programme de surveillance du grain. Ces rapports seront complétés par une initiative de surveillance suivie et par une série d'études complémentaires qui analysent des questions d'intérêt bien précises.

Le deuxième chapitre de ce rapport présente le Programme de surveillance du grain, et est suivi d'une analyse de la mise en œuvre générale du programme. Les quatre chapitres suivants constituent le cœur du rapport et analysent les mesures de surveillance de même que les constatations générales qui en découlent. Les annexes comportent un ensemble exhaustif de données justificatives d'où sont tirées ces conclusions.

2. Le Programme de surveillance du grain

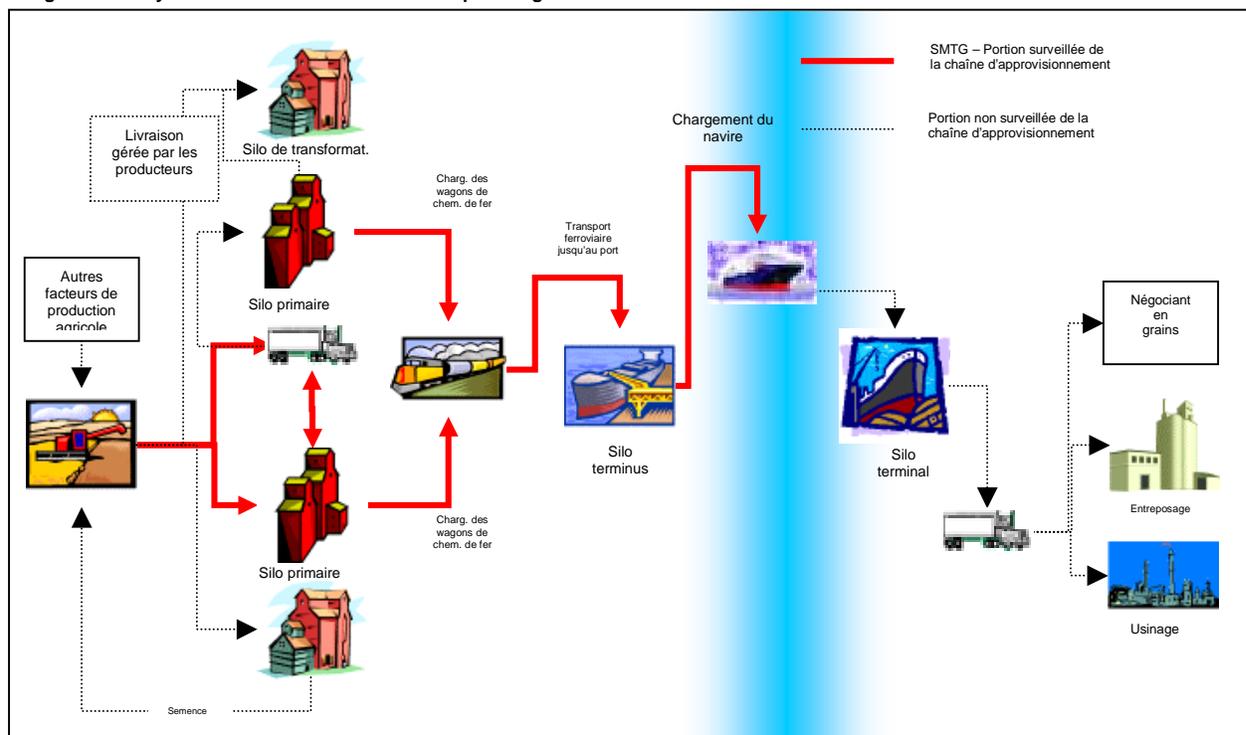
Portée du Programme de surveillance du grain

Le rôle du Surveillant consiste essentiellement à mesurer la performance du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG), et à suivre les changements qui surviennent avec le temps. Il importe donc d'expliquer la démarche générale, la méthodologie et les mesures particulières utilisées dans le cadre du Programme de surveillance du grain (PSG).

Le PSG est une initiative prise par le gouvernement canadien, moyennant le parrainage des ministères des Transports et de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Son objectif est de suivre l'évolution du système, notamment de mesurer les effets qui résultent des deux principales réformes gouvernementales. à savoir :

- l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres pour les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour les expéditions par chemin de fer par un plafonnement du revenu annuel que les compagnies de chemin de fer peuvent tirer des mouvements de grain réglementés.

Figure 1 : Le Système de manutention et de transport du grain



Au sens large, ces réformes devraient modifier les relations commerciales qui ont toujours existé entre les principaux intervenants du SMTG : les producteurs; la Commission canadienne du blé; les sociétés cérésières; les compagnies de chemin de fer; et les terminaux portuaires. Au moyen d'une série d'indicateurs, le PSG cherche à mesurer la performance du système dans son ensemble et de ses parties constituantes. Axé en particulier sur l'évolution de la logistique et des dispositions contractuelles, le programme est conçu de manière à déterminer si le transport du grain par la chaîne logistique (depuis la ferme jusqu'aux laquiers et aux navires hauturiers) se fait avec plus d'efficacité et de fiabilité qu'auparavant.

À cette fin, le PSG prévoit un certain nombre d'indicateurs de rendement bien précis qui sont regroupés en cinq grandes catégories, qui sont :

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
Mesures ayant trait à la production annuelle de grain, aux courants de circulation et aux changements apportés aux infrastructures du SMTG (silos de collecte et silos terminus et voies ferrées).
- Série 2 – Relations commerciales
Mesures axées sur les appels d'offres de la Commission canadienne du blé tandis que celle-ci prend une orientation plus commerciale et adopte des changements dans les politiques et les pratiques d'exploitation ayant trait à la logistique du grain.
- Série 3 – Efficacité du système
Mesures visant à évaluer avec quelle efficacité opérationnelle le grain est acheminé à travers la chaîne logistique.
- Série 4 – Fiabilité du service
Mesures visant à savoir si le SMTG assure la livraison à temps du grain aux ports en fonction de la demande du marché.
- Série 5 – Impacts sur les producteurs
Mesures visant à saisir la valeur pour les producteurs des changements apportés au SMTG. Essentiellement axées sur le calcul du « revenu net des producteurs », ces mesures sont en cours d'élaboration et ne figurent donc pas dans ce rapport¹.

Exigences en matière de rapports

L'une des pierres angulaires du PSG est le rassemblement et la présentation des mesures susmentionnées dans une série de rapports annuels et trimestriels adressés aux ministres des Transports, de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, et au ministre responsable de la Commission canadienne du blé. Ces rapports ont pour but de fournir des remarques « d'ordre supérieur » sur la performance du SMTG dans son ensemble et de souligner les principaux changements ou tendances observés au cours de la période de 30 mois étudiée. En outre, le Surveillant est également chargé :

- De la surveillance continue
Il s'agit d'un programme interne du Surveillant qui prévoit la collecte de données quotidiennes et hebdomadaires visant à détecter très tôt les problèmes à court terme ayant trait aux limites de capacité, aux embouteillages ou à d'autres défaillances opérationnelles, et dont le but est de fournir des directives qui serviront à la préparation des rapports trimestriels et annuels.

¹ Le PSG prévoit la conception d'une méthodologie appropriée pour le calcul du « revenu net des producteurs ». Une étude exposant la méthodologie envisagée a été présentée au gouvernement du Canada en janvier 2002. Il est prévu que les mesures du revenu net des producteurs, qui remontent à la campagne 1999-2000, figureront dans le prochain rapport annuel du Surveillant.

-
- Programme de travaux complémentaires
En élaborant le PSG, le gouvernement a cerné six secteurs qui nécessitent des études complémentaires pour parachever la conception du programme de surveillance. On trouvera une analyse des projets visés par le Programme de travaux complémentaires à l'annexe 2.
 - Études spéciales
Par la conception du programme, le gouvernement a songé qu'il pourrait falloir mener des études de temps à autre sur certaines questions particulières. Ces examens se font à la discrétion du gouvernement.

Mise en œuvre du programme

L'étape cruciale du processus de mise en œuvre a consisté à définir et à obtenir les données qui constitueront en définitive les fondements du PSG. Les travaux de base se sont déroulés sous forme d'une série de séances de consultation organisées avec les intervenants durant l'été et au début de l'automne 2001. Le Surveillant a rencontré les représentants des cinq principaux groupes d'intervenants :

- Groupes de producteurs
Compte tenu du grand nombre de groupes de producteurs que l'on trouve dans l'Ouest du Canada, aucun effort n'a été ménagé pour que le Surveillant rencontre des représentants d'un vaste échantillon représentatif qui représente différents produits et intérêts géographiques.
- Sociétés céréalières
La Western Grain Elevator Association (WGEA) et l'Inland Terminal Association of Canada (ITAC) sont les principaux représentants des grands propriétaires des divers silos primaires, de transformation et terminus que l'on trouve dans l'Ouest du Canada.
- Compagnies de chemin de fer
Le Canadien National, le Canadien Pacifique Ltée et la Hudson Bay Railway Company sont tous d'importants fournisseurs de données pour le PSG. D'autres transporteurs régionaux et d'intérêt local ont été et seront contactés s'il y a lieu.
- Gouvernement
Des séances de consultation ont été organisées avec des représentants des ministères des Transports et de l'Agriculture des trois provinces des Prairies.
- Autres organismes
Font partie de ce groupe des représentants de la Commission canadienne des grains, de la Commission canadienne du blé, de l'Office des transports du Canada, de la Bourse des marchandises de Winnipeg, de la Chambre de commerce maritime du Canada et de la Canadian Ports Clearance Association. Un certain nombre de ces organismes sont de gros fournisseurs de données pour le PSG.

Au cours de ces réunions initiales, les intervenants ont eu droit à un aperçu des objectifs généraux du PSG et des besoins d'information générale découlant du programme². Cela a ensuite été distillé en une série d'éléments d'information particuliers, identifiés à l'intérieur et dans ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui la matrice de données. Approuvée par le gouvernement et distribuée aux intervenants en général, la matrice de données a servi de modèle pour déterminer les données que doit fournir chacun des intervenants, et elle sert désormais à produire les mesures prescrites en vertu du PSG³.

² Il faut signaler que le Surveillant perçoit son dialogue avec les intervenants comme un important moyen de promouvoir la participation de l'industrie au processus global. À cette fin, il prévoit d'autres consultations sur diverses questions, notamment celles qui sont régies par le Programme de travaux complémentaires, de même que les réactions sur le fonctionnement du PSG en 2002.

³ La matrice des données définit chaque mesure à élaborer en vertu du PSG, les éléments d'information particuliers nécessaires à leur calcul de même que le fournisseur éventuel des données à utiliser.

En marge de ces consultations, le bureau du Surveillant s'est lancé dans la conception des systèmes intégrés de gestion nécessaires à l'appui du PSG. La conception des programmes nécessaires à la transformation des données sous forme d'informations utilisables n'a pu commencer véritablement une fois les données eurent été reçues de la part des divers fournisseurs eux-mêmes. Les dispositions du règlement sur les renseignements du gouvernement du Canada prévoient le dépôt de certaines données relatives au transport et à la manutention du grain. Les dernières modifications substantielles à ce règlement remontent à décembre 1999, soit avant que le gouvernement annonce sa décision, en mai 2000, de lancer le Programme de surveillance du grain. Le Surveillant recueille la majorité des données en vertu d'une série d'ententes confidentielles volontaires conclues avec chaque fournisseur de données⁴. Ces ententes ne traitent pas seulement de la confidentialité des données recueillies, mais de leur stockage et de leur éventuelle élimination à la fin du programme.

Même si le Surveillant a commencé à recevoir des données durant l'automne 2001, une proportion importante des données sollicitées ne lui avaient pas encore été fournies alors que l'année 2002 était déjà largement entamée. Le Surveillant est d'avis que la fourniture tardive de données par certains fournisseurs, même si elle était pratiquement inévitable durant la phase de mise en œuvre du PSG, pourra être évitée à l'avenir pourvu que tous les intervenants fassent un effort concerté. Il faut néanmoins signaler que toutes les données sollicitées auprès des intervenants n'ont pas encore été fournies au Surveillant. C'est pourquoi le Surveillant n'est pas en mesure de calculer ou de présenter un certain nombre des mesures qui étaient visées à l'origine par le PSG. Ces mesures comprennent, mais non exclusivement, les mesures relatives à la capacité d'emport du parc de wagons-trémies des compagnies de chemin de fer; au volume de grain transporté par trains entiers simples par opposition à multiples; au volume de grain transporté en vertu de taux d'incitation par opposition aux autres taux; et au volume de grain qui provient de silos classiques ou à haute capacité. Le Surveillant continuera de collaborer avec tous les intervenants pour surmonter les obstacles, ce qui lui permettra en fin de compte de produire ces mesures pour les rapports à venir de manière efficiente et ponctuelle.

Mesures relatives à la campagne agricole 2000-2001

L'analyse qui précède met en contexte les mesures présentées dans les sections qui suivent. Par définition, ces mesures porte avant tout sur les réalisations de la campagne agricole 2000-2001 et sont illustrées conformément à la structure des séries mentionnées plus haut, à savoir :

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
- Série 2 – Relations commerciales
- Série 3 – Efficience du système
- Série 4 – Fiabilité du service

Les chapitres 3 à 7 du rapport contiennent des tableaux qui résument les données détaillées recueillies dans le cadre du PSG. Ces tableaux sommaires servent de fondement à une bonne part de l'analyse qui suit. On trouvera des tableaux contenant des données plus détaillées à l'annexe 3, avec des renvois aux tableaux sommaires et au texte. Nous incitons le lecteur à consulter les tableaux de données détaillées au fur et à mesure qu'il en a besoin.

Par définition, l'analyse compare le rendement obtenu au cours de la campagne 2000-2001 à celui de la campagne 1999-2000, qui est l'année de référence du PSG. Il faut signaler toutefois que l'à-propos de l'année de référence a été remis en question par certains intervenants. En particulier, un certain nombre ont estimé que l'année de référence aurait dû remonter plus loin dans le temps, d'aucuns allant même jusqu'à suggérer une décennie. Bon nombre des tenants de cette idée croient que les changements survenus au cours des dix années passées sont à l'origine des changements survenus récemment et détermineront probablement ceux à venir.

⁴ Le règlement sur les renseignements désigne le *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*, adopté en vertu de l'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada*. La partie II et l'annexe II de ce règlement ont trait aux données que doivent déposer les compagnies de chemin de fer, alors que la partie IX et l'annexe IX concernent les données que doivent fournir les sociétés céréalères.

La collecte des données au sujet des deux campagnes agricoles en question, sans parler de huit autres, s'est déjà révélée une tâche colossale. À partir des données historiques disponibles, il a souvent fallu déployer de gros efforts pour recueillir et convertir les données en une forme utilisable⁵. Dans certains cas, les données n'existaient tout simplement pas. Ces limites auraient rendu la reconstruction des registres historiques encore plus problématique, si l'on avait opté pour une période plus longue. L'objectif du PSG étant de suivre les changements qui sont résultés des réformes gouvernementales entreprises durant la campagne 2000-2001, rien ne permet de dire que le fait de remonter plus loin dans le temps aurait présenté des avantages appréciables.

⁵ À titre d'exemple, on n'a pas pu trouver de registre historique détaillé indiquant le nombre de silos en service dans les Prairies à un moment donné dans le temps, ni de données sur la capacité de stockage de chaque silo. C'est en utilisant les renseignements fournis par la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne du blé et par différentes entreprises de manutention de grain et compagnies de chemin de fer que Quorum Corporation a pu effectivement recréer un tel registre.

3. Aperçu de l'industrie

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

La rationalisation des silos et des embranchements ferroviaires dans les Prairies qui dure depuis trois décennies est un phénomène bien connu. Il y a eu également des changements en profondeur dans la structure de l'industrie proprement dite. Les coopératives de producteurs sont devenues des entités encore plus importantes qui comptent des intérêts géographiques et commerciaux élargis. En même temps, une portion plus importante des réserves de grain globales du pays est destinée à l'élevage du bétail. Même la place du Canada comme grenier à grain du monde s'est estompée face à la concurrence accrue de pays étrangers.

Si l'on comprend les forces évolutives qui s'exercent dans cette conjoncture dynamique, on arrive à mieux cerner le rendement du SMTG.

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

1999 – 2000	2000 – 2001	% VAR	Tab. n°	Description
55 141,7	54 072,6	-1,9 %	1A-1	Cultures agricoles (milliers de tonnes)
7 418,2	9 775,6	31,8 %	1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)

La production de l'Ouest du Canada s'est chiffrée à près de 54,1 millions de tonnes durant la campagne 2000-2001, soit une baisse modeste de 1,9 % par rapport aux 55,1 millions de tonnes enregistrées l'année de référence. Ce chiffre global masque cependant certaines fluctuations plus importantes survenues à l'échelle provinciale. Une augmentation de 19,5 % de la production du Manitoba s'explique principalement par le fait qu'un plus petit nombre d'hectares ont été ensemencés en 1999 en raison d'une humidité excessive. À l'inverse, la diminution de 13,1 % de la production de l'Alberta est attribuable au fait que 1999 a été une année de récolte exceptionnelle. Il n'y a qu'en Saskatchewan et en Colombie-Britannique que la production est restée relativement stable au cours de ces deux campagnes. [Voir tableau 1A-1 à l'annexe 3.]

Points saillants – Campagne agricole 2000-2001

Volumes

- La production a marqué un recul de 1,9 % par rapport à l'année précédente, ce qui explique que les mouvements de grain aient reculé de -2,1 %.
- Les stocks de report ont augmenté de 31,8 %.
- Le trafic ayant son point d'origine sur des voies ferrées d'intérêt local a augmenté de 11,7 %.
- La proportion de trafic assuré par des wagons-trémies couverts dont le point d'origine est situé sur des embranchements tributaires du grain a diminué de 3,2 %.

Infrastructures de collecte

- Le nombre de silos a diminué de 136 ou de 14,8 %, même si la capacité des silos n'a diminué que de 4,1 %; la plupart étaient situés sur des voies non tributaires du grain.
- Le nombre de postes de livraison du réseau est passé de 639 à 554, soit une baisse de 13,3 %.

Infrastructures ferroviaires

- La longueur totale du réseau dans l'Ouest du Canada a diminué de 2 %, ce qui reflète une diminution de 6,1 % des embranchements tributaires du grain et de 0,6 % des voies ferrées non tributaires du grain.

Infrastructures aux terminaux portuaires

- Une installation terminale portuaire supplémentaire a obtenu un permis, Vancouver Wharves, ce qui porte le total à 16.

Même si la production intérieure est restée pratiquement inchangée, une comparaison sur 12 mois des stocks de report de l'Ouest du Canada révèle une hausse spectaculaire de 31,8 %, puisqu'ils sont passés de 7,4 millions de tonnes à 9,8 millions de tonnes au début de la campagne 2000-2001⁶. Alors que les stocks de report de blé ont augmenté d'environ 0,8 million de tonnes (ou 33,4 %), le gain le plus important portait sur le colza-canola. En hausse de près de 1,2 million de tonnes (ou 235,3 %), les stocks de report de colza-canola au début de la campagne 2000-2001 se sont chiffrés à plus de 1,7 million de tonnes. Ces augmentations reflètent la production record de colza-canola en 1998, et à nouveau en 1999. [Voir tableau 1A-2 à l'annexe 3.]

Confondus, les stocks de grain reportés au commencement de la campagne 2000-2001 et les récoltes de 2000 ont donné des réserves globales de grain de 63,9 millions de tonnes dans l'Ouest du Canada, soit un gain modeste de 2,1 % par rapport à l'année précédente. Il faut signaler que cela ne se reproduira pas durant la campagne 2001-2002. En raison des conditions de culture ardues qui ont prévalu dans les Prairies en 2001, l'approvisionnement en grain devrait reculer de 20 % par rapport à 2000-2001⁷.

Trafic ferroviaire [Sous-série de mesures 1B]

1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
26 440,0	25 883,9	-2,1 %	1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Province d'origine
			1B-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Produits primaires
			1B-3	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée

Traduisant la légère baisse de la production agricole en 2000, les volumes de grain acheminés par chemin de fer vers les postes d'exportation de l'Ouest du Canada ont reculé de 2,1 %, pour atteindre 25,9 millions de tonnes durant la campagne 2000-2001⁸. Cela équivaut à peu près à 40 % de l'approvisionnement général en grain dans l'Ouest du Canada. [Voir tableaux 1B-1, 1B-2 et 1B-3 à l'annexe 3.]

Les volumes destinés à la fois à Vancouver et Thunder Bay ont peu varié par rapport à ceux de la campagne 1999-2000 (baissant de 0,4 % dans le cas du premier et augmentant de 3,7 % dans celui du deuxième). D'importants changements sont toutefois survenus dans les volumes de grain destinés aux ports du Nord. S'établissant à près de 2,3 millions de tonnes, le volume reçu par Prince Rupert a baissé de 29,5 % par rapport à l'année de référence, alors que le volume manutentionné à Churchill a progressé de 48,4 %, pour atteindre 0,7 million de tonnes.

On a également pu noter des changements dans l'origine des grains transitant par les ports de la côte Ouest. En particulier, le volume de blé et de colza-canola provenant du Manitoba durant la campagne 2000-2001 a affiché des gains significatifs à la fois à Vancouver et à Prince Rupert. Cela semble néanmoins attribuable aux fluctuations susmentionnées dans les niveaux de production provinciaux et à la nécessité d'obtenir des stocks de grain d'un grade particulier, plutôt qu'à un changement fondamental dans les stratégies d'approvisionnement.

⁶ Les stocks de report désignent les stocks dans les exploitations agricoles et les silos primaires.

⁷ L'estimation finale de la production agricole émise par Statistique Canada prévoit une baisse de 21,3 % pour la campagne 2001-2002.

⁸ Le trafic ferroviaire de grain ne désigne que le volume acheminé vers un port désigné de l'Ouest du Canada, conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Il exclut le trafic dont le point d'origine est situé dans l'Ouest du Canada et qui est destiné soit à l'Est du Canada, soit aux États-Unis d'Amérique.

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

	1999- 2000	2000- 2001	% VAR	Tab. n°	Description
	639	554	-13,3 %	1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)
	7 443,9	7 137,0	-4,1 %	1C-1	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes)
▼	917	781	-14,8 %	1C-1 1C-2 1C-3	Silos (nombre) – Province Silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer Silos (nombre) – Société céréalière
				1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Province
–	317	319	0,6 %	1C-5 1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – Classe de voie ferrée
	43	23	-46,5 %	1C-7 1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – Province Ouvertures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer
				1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée
▲	130	159	22,3 %	1C-10 1C-11	Fermetures de silos (nombre) – Province Fermetures de silos (nombre) – Classe de compagnie de chemin de fer
				1C-12	Fermetures de silos (nombre) – Classe de voie ferrée
–	217	n. d.	n. d.	1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – Concentrant 80 % des livraisons

Note: 1C-13 – Au moment d'aller sous presse, la CCG, qui fournit ces données, n'avait pas encore établi ou publié des statistiques détaillées sur les livraisons de grain aux silos.

La rationalisation des infrastructures du SMTG se poursuit avec l'élimination de silos et de voies ferrées. À la fin de la campagne 2000-2001, le nombre de silos de collecte et de transformation dans l'Ouest du Canada avait diminué à 781, soit une baisse de 14,8 % par rapport aux 917 qui existaient l'année précédente, et une diminution de 22,2 % par rapport aux 1 004 qui existaient au 1^{er} août 1999. Ce réseau de silos tranche radicalement avec le réseau qui comptait près de 5 000 silos dans les Prairies il y a une trentaine d'années. [Voir tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'annexe 3.]

Les silos du réseau actuel gravitent autour d'un moins grand nombre de postes de livraison du grain. À la fin de la campagne 2000-2001, le nombre de postes de livraison en service dans l'Ouest du Canada avait été ramené à 554, soit une baisse de 13,3 % par rapport aux 639 postes l'année précédente et une baisse de 20,9 % par rapport aux 700 postes qui existaient au début de la période étudiée. Il faut signaler en particulier que le tiers de ces postes concentrent 80 % du volume global de grain livré par les producteurs dans le système. [Voir tableau 1C-13 à l'annexe 3.]

Poursuivant une tendance solidement établie, 159 silos de plus ont été fermés durant la campagne 2000-2001. Cela marque une hausse de 22,3 % par rapport aux 130 silos fermés l'année précédente, ce qui porte le nombre total de fermetures à 289 au cours de ces deux années⁹. Environ 266 (ou 92,1 %) de ces silos avaient une taille relativement réduite, puisque leur capacité de stockage moyenne était d'à peine 3 130 tonnes et que la longueur de voie ferrée était insuffisante pour permettre le chargement d'au moins 25 wagons de chemin de fer en même temps¹⁰. [Voir tableaux 1C-10, 1C-11 et 1C-12 à l'annexe 3.]

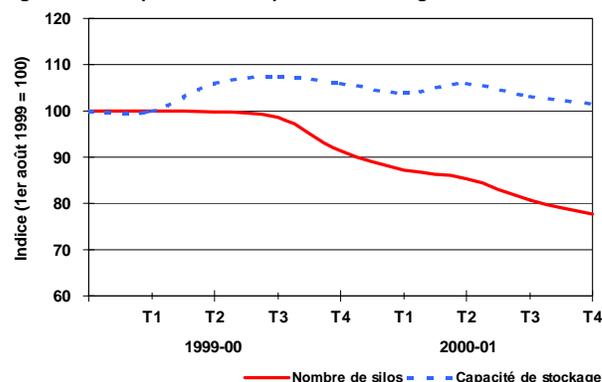
⁹ Le changement net du nombre de silos est le reflet d'une combinaison de fermetures et d'ouvertures au cours de la campagne.

¹⁰ À titre de comparaison, les silos primaires et de transformation sont regroupés en classes qui reflètent leur capacité de chargement (qui se mesure au nombre de postes de wagons à chaque silo). Les installations mentionnées ici, à savoir celles qui peuvent accueillir entre 0 et 24 wagons, sont désignées comme des silos de classe A. Celles qui peuvent accueillir entre 25 et 49 wagons sont désignées comme des silos de classe B, tandis que celles qui peuvent accueillir entre 50 et 99 wagons sont désignées comme des silos de classe C et celles qui peuvent accueillir 100 wagons et plus, des silos de classe D.

Bien que les forces économiques globales qui ont façonné les stratégies de regroupement des sociétés céréalières soient sans doute les mêmes que celles qui s'exercent dans d'autres branches d'activités, il ne fait guère de doute que cette stratégie subit également l'influence de l'utilisation par les compagnies de chemin de fer d'incitatifs financiers pour promouvoir l'expédition de grain par trains-blocs multiples et non plus simples¹¹. Du point de vue d'une société céréalière, ces incitatifs servent à promouvoir l'utilisation des silos qui ont une plus forte capacité de chargement de wagons (silos de classes B, C et D) par rapport à ceux qui ont une moindre capacité (silos de classe A).

En outre, au commencement de la campagne 2000-2001, le CN et le CP ont majoré les rabais consentis sur les expéditions par blocs d'au moins 50 wagons de un dollar supplémentaire la tonne. Sans oublier que ces deux transporteurs ont également offert d'autres incitatifs au deuxième trimestre de la campagne pour privilégier les expéditions par convois multiples. Ces changements ont contribué à marginaliser encore plus les silos capables de charger moins de 50 wagons à la fois, à savoir les silos de classes A et B. Sans doute vaut-il la peine de signaler que ces mesures coïncident avec l'augmentation du nombre de fermetures de silos enregistrée durant la campagne 2000-2001.

Figure 2 : Silos primaires et capacité de stockage



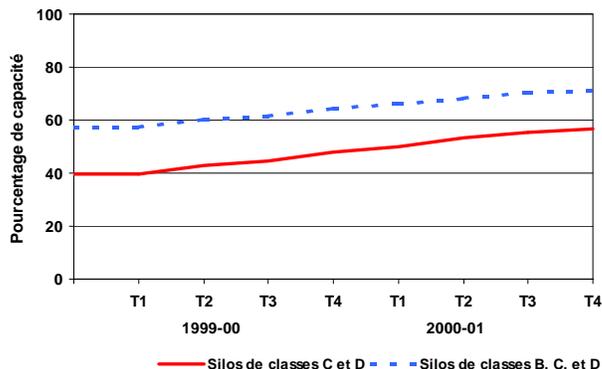
Ces efforts de rationalisation sont particulièrement manifestes chez les plus grosses sociétés céréalières et se reflètent surtout dans la baisse du nombre de silos situés en Saskatchewan et en Alberta au cours des deux dernières campagnes agricoles, baisse qui s'est chiffrée à 129 (ou 24,5 %) dans le cas de la première et à 71 (ou 28,2 %) dans le cas de la deuxième. Le Saskatchewan Wheat Pool s'est révélé le plus agressif, en réduisant le nombre de ses silos de 102 (ou 33,4 %) depuis le commencement de la campagne 1999-2000. Agricore Cooperative Ltd. (qui se classe au deuxième rang au chapitre du nombre de fermetures durant la période) a amputé son réseau de 46 silos (ou de 17,8 %). [Voir tableau 1C-3 à l'annexe 3.]

En dépit de baisses plus spectaculaires du nombre de silos, la capacité globale de stockage connexe de ces installations n'a reculé que de 4,1 % au cours de la campagne 2000-2001, pour passer de 7,4 à 7,1 millions de tonnes. Cela est attribuable au fait que, pendant que les sociétés céréalières fermaient méthodiquement leurs silos moins efficaces de classes A et B, elles agrandissaient et augmentaient le nombre de leurs silos de classes C et D. En fait, la capacité ajoutée par le biais de ces investissements dans ces nouveaux silos ou ces silos agrandis l'a emporté de peu sur la capacité soustraite par voie de fermeture. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a en fait augmenté de 7,0 millions de tonnes au début de la campagne 1999-2000 à un record de 7,5 millions de tonnes à la fin du troisième trimestre. Et même si le rythme auquel cette nouvelle capacité a augmenté a depuis été éclipsé par le nombre de fermetures, la capacité globale de stockage des silos à la fin de la campagne 2000-2001 était toujours supérieure de 100 000 tonnes (ou 1,6 %) à ce qu'elle était deux ans plus tôt.

¹¹ Ces incitatifs s'articulent autour de seuils d'expédition par wagons multiples qui se chiffrent à 25, 50 et 100 wagons. Au 1^{er} août 1999, les expéditions par blocs de 25 à 49 wagons bénéficiaient d'un rabais de 1 \$ la tonne par rapport au taux publié pour les mouvements par wagon unique; de 3 \$ pour les blocs de 50 à 99 wagons et de 5 \$ pour les blocs d'au moins 100 wagons.

Étant donné que la décision d'agrandir ou de construire de nouveaux silos dépend partiellement de la capacité d'une société céréalière à bénéficier des avantages financiers qu'il y a à expédier des grains par blocs de wagons multiples, cette redistribution est particulièrement manifeste dans le changement relatif du nombre et de la capacité de stockage des silos capables de charger des wagons par blocs donnant droit à des primes d'incitation. Alors que le nombre de ces silos n'a augmenté que de deux (pour passer de 317 à 319 (ou 0,6 %) durant la campagne 2000-2001, la capacité de stockage connexe a augmenté de 284 000 tonnes (ou 5,9 %), passant de 4,8 à 5,1 millions de tonnes. L'ampleur d'un tel changement est d'autant plus apparente que l'on tient compte de la hausse correspondante au cours de la période intégrale de deux ans : 20 silos (ou 6,7 %), et 1 043 700 tonnes (ou 25,8 %) ¹². [Voir tableaux 1C-4, 1C-5 et 1C-6 à l'annexe 3.]

Figure 3 : Part de la capacité de stockage – Silos de classes B, C et D



Ensemble, ces silos représentent aujourd'hui 40,8 % du nombre global faisant partie du SMTG et 71,4 % de la capacité de stockage. Cela tranche nettement sur les proportions relatives au commencement de la campagne 1999-2000, à savoir 29,8 % et 57,7 % respectivement. L'importance accrue des silos de classes C et D est également manifeste lorsqu'on les analyse séparément. Ces plus grands silos représentent aujourd'hui 21,5 % des silos-élévateurs et 56,5 % de la capacité globale, alors que ces pourcentages étaient respectivement de 11,9 % et de 39,4 % au début de la campagne 1999-2000.

Selon les premiers indices, tout porte à croire que le nombre de silos continuera de baisser et que le gros de la capacité de stockage du réseau sera de plus en plus concentrée dans un nombre réduit de grands silos, ce qui s'explique dans une large mesure par les barèmes des prix d'incitation des compagnies de chemin de fer et par la transition des sociétés céréalières à des installations de plus forte capacité.

Infrastructures ferroviaires [sous-série de mesures 1D]

	1999-2000	2000-2001	% VAR	N°	Description
▼	4 876,6	4 577,7	-6,1 %	1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau tributaire du grain
–	14 513,5	14 428,1	-0,6 %	1D-1	Infrastructures ferroviaires (routes-milles) – Réseau non tributaire du grain
▼	8 680,7	8 403,9	-3,2 %	1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain
▼	16 977,3	16 751,7	-1,3 %	1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain
▲	3 043,0	3 090,9	1,6 %	1D-3	Infrastructures ferroviaires des compagnies d'intérêt local (routes-milles)
▲	2 087,7	2 331,8	11,7 %	1D-3	Volumes de grain transportés par les compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)
▼	23 570,3	22 823,9	-3,2 %	1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classe 1
▲	2 087,7	2 331,8	11,7 %	1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – Transporteurs de classes 2 et 3
▼	371	309	-16,7 %	1D-6	Silos (nombre) – Réseau tributaire du grain
▼	513	440	-14,2 %	1D-6	Silos (nombre) – Réseau non tributaire du grain
▼	2 475,4	2 234,6	-9,7 %	1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau tributaire du grain
▼	4 847,6	4 776,6	-1,5 %	1D-6	Capacité de stockage des silos (milliers de tonnes) – Réseau non tributaire du grain

Les infrastructures ferroviaires qui appuient ces silos ont elles aussi continué d'évoluer. Le rythme de cette évolution a atteint un sommet au milieu des années 1990 après que les principaux transporteurs du

¹² La mesure intégrale du gain relatif des silos de classes C et D est obscurcie par l'inclusion des silos de classe B, qui ont reculé de 180 à 151 durant la même période. Les gains relatifs des silos de classes C et D uniquement sont de : 49 silos (ou 41,2 %) et de 1 262 200 tonnes (ou 45,6 %).

Canada se sont vu conférer une plus grande liberté de rationaliser leurs réseaux en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, soit en abandonnant, soit en vendant des lignes de chemin de fer. Sur les 20 952,5 routes-milles qui existaient au début de 1996, le total des infrastructures ferroviaires dans l'Ouest du Canada avait reculé à 19 468,2 routes-milles (7 %) au début de la campagne 1999-2000¹³. Durant la même période, les principaux transporteurs de classe 1 du pays¹⁴ ont également cédé 2 863,7 routes-milles d'infrastructures à des compagnies d'intérêt local existantes ou nouvellement créées.

Même si le rythme de changement qui a caractérisé cette période a nettement ralenti depuis, les efforts de rationalisation de l'industrie du transport ferroviaire dans l'Ouest du Canada se poursuivent. Au cours des 24 mois visés par cet examen, 462,4 routes-milles (2,4 %) de plus ont été soustraits au réseau dans son ensemble, dont 384,3 routes-milles (ou 83,1 %) durant la campagne 2000-2001. En même temps, l'expansion du réseau des compagnies régionales et d'intérêt local a sérieusement ralenti, n'augmentant que de 47,9 routes-milles (ou 1,0 %) durant la campagne 2000-2001, par rapport à un gain de 246,8 routes-milles (ou 5,3 %) enregistré l'année précédente. [Voir tableau 1D-1 à l'annexe 3.]

Avec la cession de 329,1 routes-milles par le Canadien Pacifique à la Great Western Railroad au premier trimestre de la campagne 2000-2001, le réseau des compagnies régionales et d'intérêt local dans l'Ouest du Canada a atteint un zénith, soit 5 216,2 routes-milles d'infrastructures. Il faut mentionner toutefois que cela a vite été suivi de certains abandons qui ont contribué à ramener le réseau à 4 935,0 routes-milles avant la fin de la campagne.

La majeure partie de cette réduction est attribuable aux mesures prises par RailAmerica, qui a sérieusement réduit ses opérations en Alberta en raison de la baisse soutenue de son trafic et de la fermeture de plusieurs silos locaux¹⁵. Il faut signaler que ces lignes de chemin de fer étaient pour la plupart tributaires du grain¹⁶. En effet, sur les 384,3 routes-milles d'infrastructures abandonnées durant la campagne 2000-2001, 289,9 (ou 75,4 %) étaient des embranchements tributaires du grain.

¹³ Les infrastructures ferroviaires dans l'Ouest du Canada se mesurent aux routes-milles qui se rattachent aux voies entièrement situées dans les limites du Canada et également à l'ouest d'Armstrong et de Thunder Bay (Ontario). Elles n'englobent pas seulement celles qui appartiennent aux principaux transporteurs de classe 1 du pays, à savoir le Canadien National et le Canadien Pacifique, mais également aux transporteurs de classes 1, 2 et 3 de moindre importance. Parmi les plus importantes de ces dernières, mentionnons la Burlington Northern Santa Fe Railway, la British Columbia Railway Company et les diverses compagnies d'intérêt local appartenant à RailAmerica et à OmniTRAX. Cette mesure des infrastructures exclut les voies d'évitement, les cours de triage ou les voies ferrées industrielles.

¹⁴ L'expression « transporteur de classe 1 » est une classification courante dans l'industrie du transport ferroviaire qui sert à désigner les transporteurs dont les revenus dépassent un seuil prescrit fixé par l'American Association of Railways. Dans l'Ouest du Canada, ces transporteurs englobent le Canadien National, le Canadien Pacifique et la Burlington Northern Santa Fe. Les transporteurs de classe 2 touchent des revenus inférieurs, et sont pour la plupart des transporteurs régionaux comme la British Columbia Railway Company. Les transporteurs de classe 3 touchent des revenus encore moins élevés, et désignent en général les compagnies de chemin de fer d'intérêt local.

¹⁵ RailAmerica exploite trois compagnies d'intérêt local en Alberta : la Central Western Railway, la Lakeland and Waterways Railway et la Mackenzie Northern Railway. Les abandons mentionnés ici ont pour la plupart un rapport avec la filiale Lakeland and Waterways Railway de cette compagnie.

¹⁶ L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Étant donné que la Loi s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale exclusivement, les embranchements tributaires du grain qui ont été cédés à des transporteurs de compétence provinciale perdent leur désignation fédérale. Cela explique que le réseau d'embranchements tributaires du grain tel qu'il est légalement défini évolue constamment. À titre de comparaison uniquement, l'expression est utilisée pour désigner les compagnies de chemin de fer qui le sont en vertu de l'annexe I de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), peu importe que leur régime de propriété ou leur désignation légale ait changé depuis.

Néanmoins, ce taux d'élimination semble refléter la concentration géographique des silos fermés plutôt qu'un écart entre le rythme de fermeture des silos situés le long d'embranchements tributaires du grain et d'embranchements non tributaires du grain. Le nombre de silos en service situés le long du réseau ferroviaire tributaire du grain a diminué de 16,7 % durant la campagne 2000-2001 (passant de 371 à 309). Cela n'a dépassé que de peu la diminution de 14,2 % du nombre de silos situés le long du réseau non tributaire du grain durant la même période. En effet, la baisse relative du nombre de silos situés le long d'embranchements tributaires du grain a été légère, reculant de 42,0 % à 41,3 %. Dans l'ensemble, ces courbes démontrent que les infrastructures de stockage diminuent dans des proportions pratiquement égales. [Voir tableau 1D-6 à l'annexe 3.]

Des différences ont néanmoins été observées entre les transporteurs de classe 1 (le CN et le CP) et les autres. Le nombre de silos en service situés le long d'embranchements tributaires du grain appartenant aux premiers a baissé de 19,6 % durant la campagne 2000-2001, passant de 317 à 255. À l'inverse, le nombre de silos liés aux opérations des autres transporteurs est demeuré inchangé, à 54¹⁷. Les statistiques relatives aux deux campagnes produisent un contraste encore plus frappant : le nombre de silos situés le long des lignes du CN et du CP a reculé de 31,6 % tandis que le nombre de silos situés le long des lignes exploitées par des transporteurs régionaux et d'intérêt local a augmenté de 14,9 %. En revanche, la diminution du nombre de silos situés le long des réseaux non tributaires du grain des deux groupes de transporteurs révèle des différences infimes : 14,2 % dans le cas des transporteurs en voie principale et 15,1 % dans celui des autres.

Derrière ce fait, toutefois, se cache le phénomène que l'agrandissement et la construction de silos ont généralement privilégié les sites appartenant au réseau non tributaire du grain des transporteurs de classe 1 dans des proportions de cinq pour un. Cela se reflète dans la capacité de stockage connexe de ces silos. Alors que le nombre de silos situés le long de voies ferrées non tributaires du grain a reculé de 14,2 %, la capacité de stockage connexe n'a diminué que de 1,5 %. Ces chiffres tranchent nettement sur la baisse en quelque sorte mieux « assortie » de 16,7 % du nombre et de 9,7 % de la capacité de stockage des silos situés le long du réseau de voies ferrées tributaire du grain. Les premières indications pour la campagne 2001-2002, de même que la prépondérance des données existantes, incitent à croire que cette tendance se poursuivra, et même s'accélélera, face aux programmes de rationalisation des silos entrepris par les sociétés céréalières elles-mêmes.

La baisse modeste de 2,1 % du volume du trafic ferroviaire mentionnée plus haut semble avoir été supportée de manière disproportionnée par le réseau tributaire du grain plutôt que par celui qui ne l'est pas. Le tonnage provenant du premier a baissé de 3,2 %, pour passer de 8,7 à 8,4 millions de tonnes, alors que le tonnage provenant du deuxième a baissé de 1,3 %, passant de 17,0 à 16,8 millions de tonnes. Il n'en reste pas moins que des changements généraux aussi peu marqués ont entraîné une variation réelle peu marquée dans la proportion relative du volume provenant du réseau non tributaire du grain (66,6 % contre 66,2 % un an plus tôt). [Voir tableau 1D-2 à l'annexe 3.]

Les volumes de grain provenant des transporteurs d'intérêt local des Prairies ont enregistré un gain de 11,7 %, passant de 2,1 à 2,3 millions de tonnes, ce qui reflète essentiellement l'impact de la cession des voies de chemin de fer dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan à de nouveaux exploitants de compagnies d'intérêt local au premier trimestre de la campagne 2000-2001. Cette cession a également contribué à majorer le tonnage transporté par ces transporteurs de 8,1 % à 9,3 %. Il faut également signaler que cette cession a contribué à doubler le volume annuel de blé dur transporté par ces transporteurs d'intérêt local. [Voir tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'annexe 3.]

¹⁷ Il faut signaler que la cession supplémentaire de voies de chemin de fer dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan a eu pour effet d'entraîner une hausse du nombre de silos liés aux opérations des compagnies d'intérêt local, qui est passé à 71 au premier trimestre de la campagne 2000-2001. La fermeture subséquente de 17 de ces silos (ou 23,9 %) explique que ce nombre soit revenu au même niveau qu'au début de la campagne agricole.

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

	1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. N°	Description
▲	15	16	6,7 %	1E-1	Silos terminus (nombre)
-	2 678,6	2 703,6	0,9 %	1E-1	Capacité de stockage des silos terminus (milliers de tonnes)
▼	278 255	271 606	-2,4 %	1E-2	Déchargements dans les silos terminus (nombre) – Wagons-trémies couverts

Même si le nombre de silos terminus situés dans l'Ouest du Canada a régulièrement baissé depuis 25 ans, cette baisse a largement précédé la période étudiée. De fait, le nombre de silos terminus agréés en service a en réalité augmenté, passant de 14 au début de la campagne 1999-2000 à 16 à la fin de la campagne 2000-2001. Cela résulte de l'implantation de deux nouveaux silos agréés vers la fin de la campagne 1999-2000 : le premier étant le silo terminus Mission d'une capacité de 121 000 tonnes à Thunder Bay; et le deuxième, le silo de Vancouver Wharves d'une capacité de 25 000 tonnes à North Vancouver. Avec l'ouverture de ce dernier silo au premier trimestre de la campagne 2000-2001, la capacité de stockage globale des silos agréés dans les ports de l'Ouest du Canada a augmenté d'un taux modeste de 0,9 % pour atteindre un peu plus de 2,7 millions de tonnes. [Voir tableau 1E-1 à l'annexe 3.]

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminus agréés au cours de la campagne 2000-2001 affiche une baisse modeste de 2,4 % par rapport aux wagons déchargés l'année précédente (passant de 278 255 à 271 606 wagons)¹⁸. Même si les opérations de manutention observées ici reflètent les mêmes courants généraux de trafic mentionnés plus haut (voir sous-série de mesures 1B – Trafic ferroviaire), certaines différences valent la peine qu'on s'y arrête.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le CN) dessert ou sert de moyen d'accès principal aux ports nordiques de Prince Rupert et de Churchill¹⁹. Même s'il y a eu une baisse globale de 32,6 % du nombre total de wagons-trémies couverts déchargés à Prince Rupert, qui sont passés de 38 492 durant la campagne 1999-2000 à 25 952 durant la campagne 2000-2001, les opérations globales de manutention du CN sont demeurées essentiellement inchangées. En fait, les manœuvres générales du CN ont augmenté de 144 800 à 145 630 wagons (ou 0,6 %). Cela dénote un changement dans l'amalgame relatif du trafic destiné aux postes d'exportation dans l'Ouest du Canada. En effet, les manœuvres du CN vers les ports de Vancouver, Thunder Bay et Churchill ont augmenté respectivement de 10,8 %, 11,6 % et 44,9 %, ce qui représente un gain confondu de 13 370 wagons par rapport à l'année précédente. Ce volume a largement contribué à neutraliser la baisse de 12 540 wagons enregistrée à Prince Rupert.

Les manœuvres de wagons-trémies couverts du CP à Vancouver et Thunder Bay ont baissé de 5,6 % dans l'ensemble, passant de 133 455 wagons durant la campagne 1999-2000 à 125 976 wagons durant la campagne 2000-2001. Un changement global aussi modeste a entraîné un changement réel minime dans la proportion relative du volume livré par le CP, 46,4 % contre 48,0 % une année plus tôt. Il faut signaler que cela n'est pas forcément une tendance dictée par une évolution de la part du marché, mais plus vraisemblablement le fait d'un changement provisoire du niveau de production. [Voir tableau 1E-2 à l'annexe 3.]

Aperçu de l'industrie – Sommaire et observations

L'examen des données et des mesures ayant trait aux aspects structuraux de l'industrie du grain et, en particulier, du SMTG permet de faire les observations suivantes :

¹⁸ Les statistiques mentionnées ici sont extraites des registres de la Commission canadienne des grains. Même si elles concordent avec les volumes dont on dit qu'ils ont été manutentionnés par les compagnies de chemin de fer, les chiffres diffèrent en raison de méthodes différentes de collecte et de tabulation des données.

¹⁹ Le port de Churchill est desservi par la Hudson Bay Railway, qui accepte le trafic de correspondance du CN à The Pas (Manitoba). XXXThe Hudson Bay Railway directly serves the Port of Churchill. Traffic destined to Churchill is received in interchange from CN at The Pas, Manitoba.

-
- une baisse de 1,9 % de la production agricole annuelle a été neutralisée par une hausse théorique des stocks reportés de la campagne précédente, ce qui a entraîné un volume relativement constant à acheminer;
 - on a enregistré une baisse globale de 2,1 % du grain total acheminé jusqu'aux ports, alors que le nombre total de tonnes expédiées depuis les ports de l'Ouest du Canada a augmenté de 1,6 %;
 - les volumes qui ont transité par le réseau des silos de collecte ont augmenté de 2,4 % par rapport à l'année de référence en dépit d'une baisse de niveau de la production agricole;
 - le visage du réseau des silos de collecte a radicalement changé au cours de la campagne 2000-2001, en vertu d'une réduction nette de 136 silos (14,8 %). Le gros des silos qui ont fermé leurs portes étaient de petits silos classiques, même si 23 silos fermés avaient la capacité de charger des rames de 25 wagons. Cela marque un revirement dans la tendance qui consistait à ne fermer que les silos plus petits, ou peut-être selon la définition traditionnelle de ces silos. Cela est confirmé par les mesures de la capacité du réseau, qui révèlent une baisse d'à peine 4,1 %;
 - parallèlement à la réduction du nombre de silos de collecte, il y a eu une diminution du nombre de postes de livraison du grain, qui a diminué de 85 ou de 13,3 %.
 - on a également observé des changements dans l'approvisionnement et l'origine des grains. Même si le nombre de routes-milles des compagnies de chemin de fer d'intérêt local n'a pas augmenté de manière appréciable, les volumes expédiés à partir de ces voies ferrées ont augmenté de 11,7 %. Les volumes provenant des embranchements tributaires et non tributaires du grain ont diminué respectivement de 3,2 % et de 1,3 %.

Beaucoup de ces changements marquent une continuation de la tendance existante et, dans certains cas, une variation du rythme de ces changements. Il n'est pas possible ni prudent pour l'instant d'en déduire que ces changements se poursuivront à l'avenir. La surveillance et la mesure continues permettront de mieux comprendre la nature de ces changements structureux et leur impact sur le rendement global du système de manutention du grain.

4. Relations commerciales

L'un des objectifs des réformes réglementaires du gouvernement était de donner une orientation plus commerciale au SMTG. L'une des clés de voûte de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. D'ici la campagne agricole 2002-2003, la CCB a pris l'engagement d'adjuger par appel d'offres au moins la moitié de ses expéditions de grain vers les ports de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill.

Bien sûr, les relations commerciales dépassent les simples appels d'offres de la CCB. Le gouvernement s'attend à ce que les intervenants de l'industrie concluent de nouvelles ententes commerciales qui aboutiront à une plus grande responsabilisation. Comme exemples de ces éventuels changements, mentionnons l'offre de nouveaux forfaits par les compagnies de chemin de fer et la réforme du rôle traditionnel joué par la CCB dans l'affectation des wagons de chemin de fer pour le transport du grain.

Points saillants

Appels d'offres

- **509 appels d'offres ont été émis** durant la campagne agricole visant 4,9 millions de tonnes de grain, ce qui représente 30,7 % des mouvements de la CCB.
- **408 offres ont été reçues** visant 1,6 million de tonnes, soit 10,2 % des mouvements totaux.
- **204 contrats ont été adjugés** au sujet de 577 800 tonnes, plus 21 contrats supplémentaires visant 280 000 tonnes d'orge de brasserie, pour un total de 858 600 tonnes, ce qui représente **5,4 % des mouvements globaux de la CCB**.
 - 242 appels d'offres représentant 2,3 millions de tonnes n'ont pas donné lieu à la moindre offre.
- 85,9 % ont été transportées dans des trains-blocs multiples.
- 90,5 % de tous les mouvements provenaient de la Saskatchewan.
- La participation au programme d'appel d'offres a été limitée en raison des négociations suivies entre les principales sociétés céréalières et la CCB.
 - Un accord entre les parties a été conclu en août 2001.

Autre

- L'affectation des wagons gérée par les compagnies de chemin de fer a remplacé le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons (GPAW).
- Les compagnies de chemin de fer ont adopté des programmes de navette qui permettent aux expéditeurs de programmer des convois multiples sur une période de temps préétablie.
- Les chargements de wagons par les producteurs ont augmenté de 37 %.
- Le plafonnement des revenus a remplacé les taux maximaux réglementés.

Le but de cet élément de surveillance est double : suivre et évaluer l'impact des modalités d'appel d'offres de la CCB ainsi que les changements qui iront de pair dans les relations commerciales entre les divers intervenants de l'industrie céréalière. Ce rapport se cristallise essentiellement sur la phase de mise en œuvre du processus d'appel d'offres. Les rapports futurs évalueront plus en profondeur l'impact de ces initiatives sur le SMTG et les intervenants²⁰.

²⁰ Le Programme de travaux complémentaires prévoit l'examen et l'élaboration d'une méthodologie permettant de suivre les mouvements soumissionnés et non soumissionnés dans le SMTG – voir annexe – Programme de travaux complémentaires.

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

	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
–	4 888,0	n. d.	2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grain
			2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – Grade
–	1 629,2	n. d.	2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – Grain
			2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – Grade
–	858,6*	n. d.	2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grain
			2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Grade
–	4 297,0	n. d.	2A-7	Mouvements soumissionnés non remplis (milliers de tonnes)
–	0,0	n. d.	2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – Non adjugés au moins disant
–	280,8*	n. d.	2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB
–	577,8	n. d.	2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – En stockage
–	Note	n. d.	2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – Ports
–	Note	n. d.	2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – Compagnies de chemin de fer
–	Note	n. d.	2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples
–	Note	n. d.	2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – Sanctions
–	Note	n. d.	2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – Province/Classe de silo
–	Note	n. d.	2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – Mois
* Note : Englobe les volumes soumissionnés d’orge de brasserie; les mesures de la répartition ne peuvent pas être résumées pour ce tableau.				

L’adoption et la généralisation progressive des appels d’offres pour les expéditions de grain de la CCB ont été officialisées par un protocole d’entente conclu entre la CCB et le ministre responsable de la CCB qui est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Ce protocole contraint la CCB à lancer des appels d’offres commerciaux pour assurer le transport d’au moins 25 % de ses expéditions par les ports de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill au cours des campagnes 2000-2001 et 2001-2002. Le protocole oblige par ailleurs la CCB à porter la proportion de ses appels d’offres à au moins 50 % d’ici la campagne 2002-2003. En vertu du programme d’appel d’offres, l’adjudicataire (société céréalière) doit devenir entièrement responsable de la logistique du grain. Cela lui confère tous les pouvoirs décisionnels au sujet de l’origine du grain, lui permet de décider quelle compagnie de chemin de fer le transportera jusqu’au port; et également de déterminer les installations terminales qui seront utilisées au port désigné et de s’occuper de toutes les autres formalités pour satisfaire les conditions de l’offre.

Le respect des engagements ne s’est pas fait sans entraves. Tout au long de la campagne 2000-2001, la CCB et les membres de la Western Grain Elevator Association (WGEA) n’ont pas réussi à s’entendre sur les moyens de mettre le programme à exécution. Durant cet échec, seul un nombre limité de sociétés céréalières ont présenté des offres dans le cadre des appels lancés par la CCB. Il a fallu attendre le 10 août 2001 pour que la CCB, la WGEA et l’Inland Terminal Association of Canada (ITAC)²¹ annoncent qu’elles avaient conclu un accord de trois ans (l’Accord) qui jette les bases de l’entrée en vigueur du système à orientation plus commerciale prévu par le gouvernement. En termes généraux, l’Accord délimite la façon d’administrer le programme d’appels d’offres et comporte des dispositions sur l’administration du Programme d’affectation des wagons pour le restant des mouvements « Commission », l’octroi du statut d’expéditeur pour le blé et l’orge vendus par la CCB, de même que les incitatifs de rendement et les sanctions.

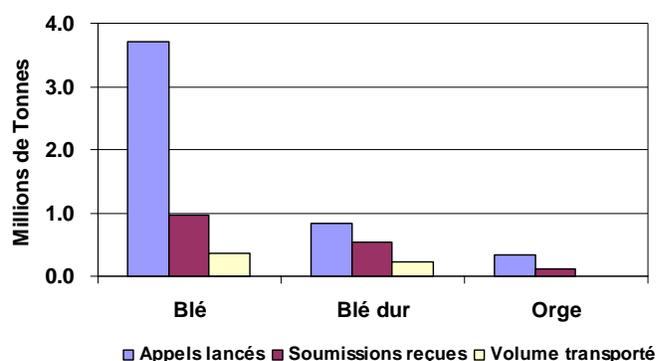
²¹ Les membres de la WGEA sont les principales sociétés céréalières, et la WGEA fait office d’organe représentatif au sujet des grands intérêts des sociétés céréalières. L’ITAC compte parmi ses membres des silos terminus indépendants et remplit les mêmes fonctions pour ses membres.

Avant d'aller plus loin, il faut signaler que le processus d'appel d'offres n'est pas entièrement nouveau pour la CCB. Celle-ci l'utilise en fait depuis des années pour s'approvisionner en orge de brasserie d'exportation, notamment les 232 000 tonnes d'orge exportées vers la Chine par le port de Vancouver au cours de la campagne 1999-2000. Étant donné que ce processus date d'avant les appels d'offres émis par la CCB suite à la signature du protocole d'entente (et qu'il en est distinct), bon nombre des mesures en vertu du PSG traitent séparément de la question des offres relatives à l'orge de brasserie. Pour éviter toute confusion, le lecteur doit savoir que les mesures analysées dans ce chapitre renvoient pour la plupart au processus d'appel d'offres adopté en vertu du protocole d'entente²². La seule exception concerne les mesures qui comparent le total des mouvements soumissionnés à l'ensemble des mouvements de la CCB, et les ventes FOB aux ventes en stockage. En effet, l'orge de brasserie soumissionné est inclus dans les cibles d'appel d'offres de la CCB, et représente par ailleurs les seules ventes FOB soumissionnées qui ont été faites par la CCB au cours de la campagne 2000-2001.

Durant la campagne 2000-2001, la CCB a lancé 509 appels d'offres pour des expéditions se chiffrant à environ 4,9 millions de tonnes de grain. La moitié des appels avaient trait à des expéditions destinées au port de Vancouver, 28 % à Thunder Bay, 20 % à Prince Rupert et 2 % à Churchill. Confondu, ce volume a représenté 30,7 % des 15,9 millions de tonnes expédiées en définitive par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne 2000-2001. [Voir tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'annexe 3.]

Sur ces appels, 408 soumissions offrant de transporter environ 1,6 million de tonnes de grain, ou près du tiers du volume soumissionné, ont été reçues par la CCB. Cela représente 10,2 % des expéditions globales de la CCB au cours de la campagne 2000-2001. [Voir tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'annexe 3.]

Figure 4 : Appels d'offres lancés, soumissions reçues et volume transporté



Dans l'ensemble, 204 contrats ont été adjugés par la suite pour le transport d'environ 577 800 tonnes de grain. De plus, 21 autres contrats ont été adjugés pour le transport de près de 280 800 tonnes d'orge de brasserie. On peut donc dire qu'au total, 858 600 tonnes des expéditions de grain de la CCB, soit 5,4 %, ont été acheminées en vertu d'un appel d'offres vers les ports de l'Ouest du Canada. [Voir tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'annexe 3.]

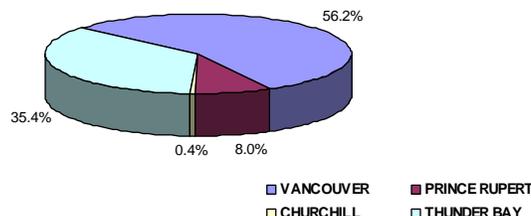
Ce volume est loin d'avoir atteint la cible de 25 % prévue par le protocole d'entente, faute de la participation de la plupart des grandes sociétés céréalières au programme. En effet, on a reçu des soumissions d'à peine 12 sociétés céréalières, dont 10 ont fini par se voir adjudger des contrats. Sur les 509 appels d'offres lancés par la CCB, 242 (ou 47,5 %) (représentant 2,3 millions de tonnes) n'ont abouti à l'adjudication d'aucun contrat. Cent dix autres appels d'offres (ou 21,6 %) n'ont pas non plus abouti à l'adjudication d'un contrat, les soumissionnaires n'ayant pas respecté le cahier des charges figurant dans l'appel proprement dit. [Voir tableau 2A-7 à l'annexe 3.]

²² On trouvera d'autres précisions sur le programme d'appels d'offres concernant l'orge de brasserie dans les tableaux de l'annexe 3.

Le PSG comprend un rapport du nombre de soumissions et de tonnes non adjugés au soumissionnaire le moins disant. Toutes les soumissions qui répondaient aux spécifications du contrat ont été prises en compte pour l'adjudication d'un contrat. Tous les contrats ont été adjugés aux soumissionnaires les moins disants. Un certain nombre de soumissions basses ont été reçues, mais comme elles ne satisfaisaient pas aux spécifications du contrat, elles n'ont pas été prises en compte pour l'adjudication.

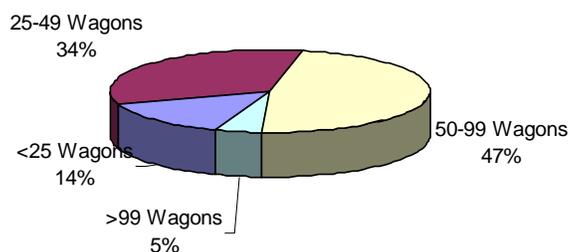
Dans le cadre de l'Accord, la CCB s'est également engagée à émettre un certain nombre d'offres franco à bord (FOB)²³. Dans une vente FOB, le transfert de la propriété du grain du vendeur à l'acheteur (et l'acceptation de tous les risques qui s'y rattachent) survient au moment où le grain sort du couloir du silo et est chargé à bord du navire qui attend. La CCB précise que « la mesure dans laquelle nous adjudgerons des contrats FOB dépendra de la compétitivité des soumissions²⁴. Durant la campagne 2000-2001, aucun appel d'offres n'a été lancé en vertu du nouveau programme²⁵. Toutefois, les appels d'offres visant l'orge de brasserie ont comporté des ventes FOB. Durant la campagne 2000-2001, près de 280 800 tonnes d'orge de brasserie (soit 32,7 % du volume soumissionné total) ont été acheminées de cette manière. [Voir tableau 2A-9 à l'annexe 3.]

Figure 5 : Mouvements soumissionnés selon le port de destination



Sur les 577 800 tonnes transportées en vertu du programme général d'appel d'offres, 56,2 % étaient destinées à Vancouver, 35,4 % à Thunder Bay, 8,0 % à Prince Rupert et 0,4 % à Churchill. Ces proportions tranchent nettement sur celles qui se reflètent dans les appels d'offres, où près du quart du volume total est destiné aux ports nordiques de Prince Rupert et Churchill. Néanmoins, ces tendances soulignent la domination continue des ports du Sud (et en particulier du port de Vancouver) dans le fonctionnement du SMTG. [Voir tableau 2A-10 à l'annexe 3.]

Figure 6 : Mouvements soumissionnés selon la taille du train-bloc



Pour ce qui est de l'utilisation du réseau ferroviaire, on a pu constater que le CN avait accaparé une plus grande part globale des mouvements de grain soumissionnés que le CP, soit 55,4 % du volume, contre 44,6 % au CP.

²³ L'Actualité céréalière de la CCB, sept.-oct. 2001.

²⁴ Ibidem.

²⁵ Les ventes en 2000-2001 étaient « en stockage », ce qui signifie que soit la CCB, soit le client, payait les frais de « transbordement ».

Une forte proportion de ce volume (environ 85,9 %) a également été expédiée en trains-blocs multiples prescrits en vertu des programmes de primes d'incitation au chargement de ces transporteurs. On estime qu'au total 301 900 tonnes (ou 52,3 %) ont été transportées en rames d'au moins 50 wagons²⁶. 194 300 tonnes de plus (ou 33,6 %) ont été acheminées en rames de 25 à 49 wagons. Il faut signaler que moins de 2 % des wagons déchargés à destination se sont vu infliger des sanctions pour ne pas avoir respecté les spécifications relatives aux grades ou aux protéines fixées par l'appel d'offre. [Voir tableaux 2A-12 et 2A-13 à l'annexe 3.]

Représentant 90,5 % du total, on peut dire que la vaste majorité du volume soumissionné provenait de la Saskatchewan, le Manitoba et l'Alberta ayant des parts respectives de 5,6 % et 3,9 %. En outre, une proportion élevée de ce volume total (90,3 %) provenait de silos à haute capacité²⁷. [Voir tableau 2A-14 à l'annexe 3.]

La répartition des appels d'offres lancés révèle une répartition relativement équitable durant toute la campagne, puisque 49,5 % des appels ont été lancés durant la première moitié et 50,5 % durant la deuxième. Le transport effectif du grain soumissionné révèle néanmoins une tendance différente, puisque 65,5 % du volume soumissionné a été déchargé dans les ports durant la deuxième moitié de l'année. [Voir tableau 2A-15 à l'annexe 3.]

Bien que les preuves que l'on peut tirer des efforts préliminaires déployés par la CCB et l'industrie pour lancer des appels d'offres soient limitées, on a suffisamment de données qui démontrent que le programme a des retombées financières qui finiront par se répercuter sur les producteurs par le biais du paiement final qu'ils touchent de la CCB. Les sociétés céréalières font une offre sur le grain soumissionné au moyen d'un rabais ou d'une prime par rapport au prix initial en stockage observé soit à Vancouver, soit sur le Saint-Laurent. Durant la campagne 2000-2001, toutes les offres adjudgées l'ont été à rabais ou à égalité par rapport au prix initial. Ces soumissions sont en fait redistribuées aux producteurs par les comptes des livraisons en commun de la CCB. En effet, la CCB déclare que les réformes du système de transport ont fait gagner plus de 14 millions \$ aux agriculteurs durant la campagne 2000-2001 et le premier trimestre de la campagne 2001-2002²⁸. Cette somme repose sur les résultats des appels d'offres, les ristournes sur fret et sur taux final consentis pour avoir respecté les cibles relatives aux volumes, et sur les sanctions financières imposées en cas de non-respect des cibles.

Il existe des divergences d'opinions au sujet de l'impact du programme d'appel d'offres de la CCB. Les tenants du programme prétendent que le système d'appel d'offres oblige les sociétés céréalières à partager avec les agriculteurs les avantages qui résultent de l'efficacité accrue du système. Les critiques du système actuel insinuent que les récompenses offertes par le compte des livraisons en commun masquent les signaux du marché qui, affirment-ils, aboutiraient à une plus grande efficacité du SMTG. Tout porte à croire que ce débat perdurera jusqu'à ce que l'industrie ait acquis plus d'expérience.

²⁶ Il n'existe pas de données sur le transport du grain non soumissionné par opposition au grain soumissionné dans le cadre d'un train-bloc multiple. Les estimations du nombre de wagons qui se déplacent en trains-blocs multiples doivent donc être considérées comme un minimum.

²⁷ Les silos à haute capacité sont réputés être ceux qui peuvent charger des rames d'au moins 50 wagons (silos de classes C et D).

²⁸ CCB, « Résultats sur les transports au premier trimestre ».

Relations commerciales – Autre

Outre la généralisation des appels d'offres par la CCB, il y a eu de profondes réformes dans la façon dont les wagons de chemin de fer sont affectés pour être chargés dans toutes les Prairies. Jusqu'à l'automne 2000, c'étaient le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons (GPAW) et l'Office d'affectation hors Commission qui réglaient les problèmes d'affectation des wagons de chemin de fer, établissaient les règles régissant leur affectation en période d'offre serrée ou de pénurie et affectaient les grains hors Commission entre les différents expéditeurs²⁹. Depuis cette époque, ce sont les compagnies de chemin de fer qui sont devenues responsables et qui ont internalisé les méthodes qui régissent l'affectation des wagons de chemin de fer entre les produits « Commission » et hors CCB.

À la fin de 2000, le CP a adopté MaxTrax, système Internet qui permet aux expéditeurs de grain de réserver à l'avance une partie des wagons de chemin de fer dont ils auront besoin pour leurs chargements futurs selon la capacité prévue des transporteurs. Le CN a adopté un programme analogue (qui porte le nom de GT Products) vers la même époque. Les deux transporteurs utilisent désormais ces systèmes comme principaux vecteurs de planification de la capacité et de prestation des services.

De plus, les deux compagnies de chemin de fer ont multiplié les produits qu'elles offrent afin de suivre l'évolution des besoins de leurs clients en matière de transport. L'élément le plus important a sans doute été l'adoption de services de « navette » au milieu de la campagne 2000-2001. Ces services s'inspirent des programmes de chargement des wagons selon des taux d'incitation qui existent depuis quelque temps, en donnant aux expéditeurs la possibilité de réserver des trains entiers multiples (et non plus simplement des trains-blocs multiples) au cours d'une certaine période de temps. Les rabais consentis sur ces mouvements sont bien entendu proportionnellement plus importants.

Même si l'on est porté à croire que ces instruments ne profitent qu'aux plus grosses sociétés céréalières, il ne fait pratiquement aucun doute que les plus petits expéditeurs se prévalent eux aussi des instruments mis à leur disposition. La Commission canadienne des grains signale que les chargements des wagons des producteurs au cours de la campagne 2000-2001 ont augmenté de 37 % par rapport à l'année précédente, passant de 3 441 à 4 724 wagons. Même si ce volume est encore loin du nombre qui prévalait dix ans plus tôt (près de 14 000 wagons durant la campagne 1991-1992), il est néanmoins à la hausse. Avec l'inauguration de silos de chargement des producteurs comme celui implanté par West Central Road and Rail près de Eston (Saskatchewan), il se pourrait fort bien que cette tendance se poursuive. Le silo d'Eston (qui est entré en service au début de la campagne 2001-2002) est le premier d'une série dont le but est de permettre à chaque producteur ou groupe de producteurs de charger ses propres wagons en trains-blocs multiples³⁰.

Outre ce qui précède, d'autres forces ont contribué à refaçonner le climat concurrentiel.

The Prairie Alliance for the Future (PAFF) – une initiative conjointe de certains groupes d'agriculteurs et de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies (FPEV) – a conclu une entente avec le CN pour l'exploitation de certains embranchements dans le centre et le Nord de la Saskatchewan. La PAFF prévoit la prestation de services de collecte locaux (ensilage) et de services de transport ferroviaire sous un même toit en vue de réduire les coûts directs des producteurs. Dans l'espoir de recueillir les fonds d'investissement et d'exploitation nécessaires, la PAFF s'est adressée à un certain nombre de groupes, entre autres aux gouvernements provinciaux. Même si elle n'a pas encore réussi à obtenir les fonds demandés, la PAFF continue de solliciter activement le financement nécessaire pour entreprendre ses activités.

²⁹ Le Groupe de la politique sur l'affectation des wagons (GPAW), créé après l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* en 1995, comptait des représentants des compagnies de chemin de fer, des sociétés céréalières, de la CCB et des producteurs. L'Office d'affectation hors Commission a été créé après la fermeture de l'Office du transport du grain de l'Ouest en 1996 comme mesure provisoire d'affectation des wagons hors Commission pendant que l'industrie élaborait des dispositions pour les affectations négociées directement entre les expéditeurs et les transporteurs.

³⁰ Les lieux de chargement des producteurs ont toujours été trop petits pour permettre le chargement de trains-blocs multiples. L'installation d'Eston a pour but de remédier à ces limites en fournissant une capacité de stockage et de chargement suffisante pour permettre le chargement efficace de wagons de chemin de fer multiples par les producteurs ou les groupes de producteurs.

En février 2001, les exploitants de chemin de fer ont tenté à deux reprises d'offrir aux expéditeurs des services ferroviaires de remplacement. Ces compagnies ont présenté des demandes en vertu de l'article 138 de la LTC en vue d'établir un service concurrentiel en se fondant sur les dispositions de la Loi relatives aux droits de circulation pour avoir accès aux infrastructures des transporteurs existants de classe 1. Voici les deux affaires dont a été saisi l'Office des transports du Canada :

- la *Ferroequus Railway Company*³¹ a demandé des droits de circulation sur les voies du CN entre North Battleford (Saskatchewan) et Prince Rupert (C.-B.) dans le but exprès de transporter du grain jusqu'aux postes d'exportation;
- *OmniTRAX Ltd.*³² a demandé des droits de circulation sur un important tronçon des voies du CN dans le Nord de la Saskatchewan et au Manitoba, afin de solliciter et d'acheminer du trafic de concert avec le CN. Même si la base de trafic ciblée était plus vaste, le gros concernait le transport de grain.

Dans les deux cas, l'Office a rejeté les demandes sous prétexte « *qu'elles visent des droits de circulation à titre de mesure de redressement qui dépasse juridiquement ce que l'Office peut octroyer en vertu de ces dispositions* »³³. L'Office a conclu que les demandes de droits de circulation qui prévoyaient le droit de solliciter du trafic (ce qui en faisait en fait des demandes d'accès ouvert) dépassaient juridiquement les mesures de redressement qu'il peut prendre en vertu de l'article 138 de la LTC.

La question des droits de circulation (et surtout le droit de solliciter du trafic auprès des clients situés le long des voies de chemin de fer visées par l'éventuel octroi de droits de circulation) a fait l'objet d'un long débat durant l'examen statutaire de la Loi mené par un comité de cinq membres nommés par le ministre des Transports en juin 2000. Entre autres tâches, le Comité s'est vu confier celle d'« *étudier les propositions visant à renforcer la concurrence dans le secteur ferroviaire, notamment au chapitre des droits de circulation, des compagnies de chemin de fer régionales et d'autres notions d'accès* ». Même si le Comité d'examen a soutenu que l'octroi de droits de circulation visant à renforcer la concurrence devait continuer d'être une mesure extraordinaire (à n'imposer que dans les cas de preuve indubitable de défaillance du service ou d'intérêt public), il a néanmoins recommandé dans son rapport final que tout exploitant d'un chemin de fer apte soit autorisé à solliciter auprès de l'Office des droits de circulation, notamment le droit de solliciter du trafic.

Au sujet de questions ayant un rapport plus direct avec le SMTG, le Comité d'examen a par ailleurs recommandé que « *le système de manutention et de transport du grain adopte une orientation plus commerciale, ce qui pourra aboutir à l'abrogation du revenu admissible maximal sur les taux céréaliers.* »³⁴ Le Comité d'examen a soutenu que la Loi (avec les ajustements figurant dans ses recommandations) offre aux expéditeurs une protection suffisante contre les éventuels abus du marché par les compagnies de chemin de fer, et que les expéditeurs de grain ne doivent pas être traités différemment de ceux qui se livrent au transport de tout autre produit³⁵. À ce jour, le gouvernement n'a pas officiellement donné suite aux recommandations formulées par le Comité d'examen.

³¹ La *Ferroequus Railway* est une compagnie de chemin de fer constituée en vertu d'une loi fédérale, qui est titulaire d'un certificat d'aptitude valable selon les prescriptions de l'article 92 de la LTC.

³² *OmniTRAX Ltd.* est propriétaire des chemins de fer Hudson Bay, Carlton Trail et Okanagan ainsi que du port de Churchill.

³³ Décisions n^{os} 212-R-2001 (*Hudson Bay Railway*) et 213-R-2001 (*Ferroequus Railway*) de l'OTC.

³⁴ Vision fondée sur l'équilibre, Rapport du Comité d'examen de la LTC, juin 2001, section 5, recommandation 5.9.

³⁵ Vision fondée sur l'équilibre, Rapport du Comité d'examen de la LTC, juin 2001, section 5, page 73.

Dans une décision rendue par l'Office le 27 décembre 2001, celui-ci a constaté que le CN et le CP avaient tiré des revenus inférieurs aux niveaux prescrits en vertu du revenu admissible maximal au cours de la campagne 2000-2001, inférieurs de 3,1 millions \$ dans le cas du CN, et inférieurs d'environ 2,7 millions \$ dans celui du CP³⁶. L'Office a également estimé que l'imposition d'un revenu admissible maximal s'était soldée par des économies d'environ 173 millions \$ pour les expéditeurs, dont 167 millions \$ sont attribuables à la baisse de 18 % des revenus par rapport à ce qui serait arrivé sans les réformes politiques de mai 2000, plus 6 millions \$ résultant du fait que les revenus des compagnies de chemin de fer ont été inférieurs à leurs revenus admissibles maximaux.

L'Office a estimé que l'économie de 167 millions \$ équivalait à 5,72 \$ la tonne, ce qui comprend 1,37 \$ la tonne attribuable à l'élimination du rajustement de 4,5 % en fonction de l'inflation; 1 \$ en raison de la baisse générale des taux par les compagnies de chemin de fer; 3,15 \$ résultant de l'effet confondu de la baisse des taux dus aux incitations à utiliser des trains-blocs multiples, aux rabais sur le volume et à d'autres réductions du même genre, sans oublier les prestations au titre des fonds de développement industriel; et 0,20 \$ au titre d'autres postes.

L'Office des transports du Canada a rendu ses premières décisions au sujet des dispositions de la Loi relatives l'imposition d'un revenu admissible maximal, notamment des décisions techniques sur la façon de calculer le revenu admissible maximal³⁷. Et le CN et le CP ont modifié leurs pratiques au sujet des frais de surestaries imposés au transport du grain. L'Office a décrété que certains des revenus des compagnies de chemin de fer en vertu de ces nouvelles pratiques n'étaient pas des revenus de surestaries entrant dans le calcul du revenu admissible maximal³⁸. Le CP a interjeté appel de la décision de l'Office devant la Cour fédérale.

³⁶ Décision de l'OTC n° 669-R-2001, référence T6650-2.

³⁷ Décision de l'OTC n° 114-R-2001, référence T6650-17.

³⁸ Décision de l'OTC n° 664-R-2001, référence T6650-2.

5. Efficience du système

L'un des principaux objectifs que visait le gouvernement lorsqu'il a pris la décision de donner une orientation plus commerciale au SMTG était d'améliorer l'efficience globale du système. Le gouvernement est en effet convaincu qu'un système plus efficace finira par rehausser la compétitivité du grain canadien sur les marchés mondiaux, au profit de tous les intervenants.

Les indicateurs présentés ici ont pour objet d'analyser l'évolution relative de l'efficience du SMTG. Dans une section préalable (Aperçu de l'industrie), on a analysé les changements survenus dans les parties constituantes de base du SMTG (silos de collecte, compagnies de chemin de fer et silos terminus). Par comparaison, la série d'indicateurs qui suit se concentrera essentiellement sur l'utilisation de ces éléments d'actif; elle les analysera dans l'optique des frais affichés, des opérations et du cycle logistique global (soit le temps qu'il faut pour que le grain franchisse tous les éléments du système)³⁹.

Points saillants de la campagne agricole 2000-2001

Camionnage commercial

- Les taux des camions commerciaux ont augmenté de 2,5 %.

Silos de collecte

- Le réseau des silos de collecte a réalisé une efficience accrue par rapport à l'année de référence.
 - Le débit dans le réseau des silos de collecte a augmenté de 2,4 %;
 - Le taux de rotation moyen aux silos de collecte s'est amélioré de 3,8 %;
 - Le nombre de journées de stockage a diminué de 8,0 %;
 - Le rapport stock-expédition a baissé de 12,9 %.
- Les droits d'ensilage, de nettoyage et de stockage sont à la hausse.

Compagnies de chemin de fer

- Les compagnies de chemin de fer ont elles aussi réalisé d'autres économies par rapport à l'année de référence.
 - Le taux de rotation des wagons a diminué de 16,8 % pour atteindre 16,4 jours;
 - Les taux marchandises publiés ont baissé en moyenne de 1 % à 10 %;
 - Les taux d'incitation améliorés ont été publiés et affichent des hausses de jusqu'à 33 % pour les trains-blocs plus importants (50 à 99 wagons).
- Le total des mouvements de wagons-trémies a diminué de 2,0 %, ce qui cadre avec la baisse de production.
- Les deux compagnies de chemin de fer ont respecté la disposition sur le revenu admissible maximal.
 - Le CN – 25,73 \$ de revenus/tonne par rapport à 25,94 \$ de revenus/tonne autorisés;
 - Le CP – 25,93 \$ de revenus/tonne par rapport à 26,12 \$ de revenus/tonne autorisés.

Silos terminus et ports

- Environ 960 navires ont été chargés dans les ports de l'Ouest du Canada.
- Les opérations portuaires ont affiché certaines améliorations.
 - Les ports ont affiché une hausse de productivité de 1,6 % par rapport à l'année de référence;
 - Le nombre moyen de jours de stockage a diminué de 5,9 %.
- ... et essuyé quelques baisses.
 - À Vancouver, le délai moyen d'attente des navires est passé à 4,4 jours par rapport à 2,4 jours; le délai de chargement est passé de 3,4 jours à 3,7 jours;
 - Le taux de rotation moyen aux silos terminus a baissé de 1,8 %.
- Certains résultats ont été mitigés.
 - Les opérations sur la côte Ouest ont vu passer les frais de surestaries de 6,6 millions \$ l'année de référence à 15 millions \$, tandis que les primes de célérité ont baissé de 11 millions \$ à 9 millions \$;
 - Les ports de l'Est (Churchill, Thunder Bay et les ports de la Voie maritime) ont enregistré une baisse des frais de surestaries (qui sont passés de 0,839 million \$ à 0,587 million \$) et une hausse des primes de célérité (qui sont passés de 3,4 millions \$ à 4,1 millions \$).

³⁹ Il est un fait que l'amélioration de l'efficacité des silos et des infrastructures ferroviaires peut avoir un impact sur d'autres éléments du SMTG – par exemple, les coûts de camionnage et les frais routiers. En raison des données limitées, il est difficile d'inclure les mesures ayant trait à l'utilisation des entreprises de camionnage et aux impacts connexes que cela a sur les routes dans le cadre du Programme de surveillance du grain.

Camionnage [sous-série de mesures 3A]

	1999-2000	2000-2001	% VAR	N°	Description
▲	100,0	102,5	2,5 %	3A-1	Indice composé des taux marchandises – Transport par camion sur de courtes distances

La livraison initiale du grain aux silos récepteurs des diverses sociétés céréalières du Canada est la première étape d'une chaîne logistique qui sert aussi bien le marché intérieur que le marché international. Cette étape comporte en général le transport du grain par camion de la ferme à un silo de collecte. La distance ainsi parcourue peut être d'à peine quelques kilomètres ou nettement plus longue. Il n'est pas rare de trouver tout un assortiment de véhicules qui effectuent ce type de livraison – depuis les véhicules utilitaires relativement petits appartenant au producteur jusqu'aux camions gros porteurs utilisés dans les opérations routières commerciales.

En vertu du Programme de travaux complémentaires⁴⁰, le Surveillant a entrepris un sondage des taux de camionnage qui se rattachent aux services de camionnage « internes » des principales sociétés céréalières. La méthodologie employée a consisté à suivre les taux affichés de ces compagnies au titre des services de ramassage et de livraison du grain gravitant autour d'un échantillon représentatif de 37 postes de livraison du grain. Ces taux ont ensuite été regroupés pour créer un barème des taux composé illustrant le coût d'un mouvement par camion commercial à la fois comme indicateur et comme baromètre des coûts de camionnage.

Les résultats de ce sondage révèlent clairement que les sociétés céréalières respectives offrent aux producteurs des services de camionnage équivalents, encore qu'à des coûts légèrement différents⁴¹. À la fin de la campagne 2000-2001, ces taux avaient en général augmenté de 2,5 % par rapport à ceux qui étaient en vigueur à la fin de la campagne agricole précédente. [Voir tableau 3A-1 à l'annexe 3.]

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

	1999-2000	2000-2001	% VAR	N°	Description
▲	32 493,9	33 281,9	2,4 %	3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)
▼	4,8	5,0	-3,8 %	3B-2	Taux moyen de rotation des silos
▼	41,7	38,3	-8,0 %	3B-3	Nombre moyen de journées de stockage (jours)
▼	6,2	5,4	-12,9 %	3B-4	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Grain
	Note	Note		3B-5	Coûts moyens de manutention – Destinations de livraison

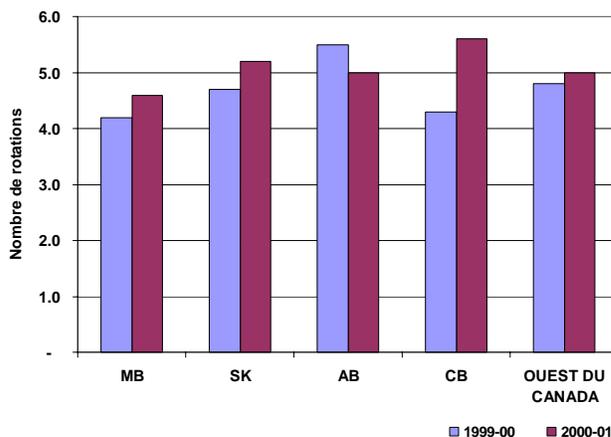
Note : Il est impossible de résumer les coûts moyens de manutention pour ce tableau.

⁴⁰ Le Programme de travaux complémentaires désigne les mesures et problèmes supplémentaires identifiés dans le programme de surveillance initial comme nécessitant une étude et une analyse plus fouillées, et dont la situation est analysée dans l'annexe de ce rapport.

⁴¹ Aucun des taux de camionnage publiés par les répondants n'a beaucoup changé depuis la campagne 1999-2000, à la seule exception de l'utilisation sélective des suppléments carburant.

La capacité totale du réseau de silos de collecte, que l'on peut mesurer en fonction des expéditions des silos primaires, est demeurée relativement constante au cours de la période étudiée. La capacité durant la campagne agricole 2000-2001 s'est chiffrée à 33,3 millions de tonnes, soit une hausse globale de 2,4 % par rapport à l'année précédente. On a observé une plus grande variabilité entre les provinces. Les expéditions en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ont augmenté respectivement de 19,0 %, 5,2 % et 24,8 %, alors que celles de l'Alberta ont baissé de 10,8 %⁴². Sur une base trimestrielle, la capacité des silos primaires de l'Ouest du Canada est demeurée relativement constante, à 8,2 millions de tonnes, même si le deuxième trimestre a affiché un léger sommet, à 8,7 millions de tonnes. [Voir tableau 3B-1 à l'annexe 3.]

Figure 7 : Taux de rotation des silos, par province



Le taux moyen de rotation des silos s'est légèrement amélioré, pour passer de 4,8 à 5,0 rotations.⁴³ L'augmentation de la capacité au Manitoba, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique a contribué à majorer le taux de rotation des silos respectivement de 9,7 %, 10,5 % et 30,8 %. La baisse de la production agricole en Alberta a entraîné une diminution de 9 % du taux de cette province⁴⁴. [Voir tableau 3B-2 à l'annexe 3.]

Pour calculer le nombre moyen de jours de stockage des principaux grains, on utilise un coefficient moyen de rotation des inventaires. Au cours de la campagne 2000-2001, le nombre moyen global de jours de stockage a reculé de 41,7 à 38,3 jours (soit une baisse de 8,0 %). Ce taux a néanmoins considérablement varié selon la province et le produit. Contrairement à l'amélioration générale constatée pour la majorité des grains, le blé dur et le colza-canola ont enregistré des hausses moyennes respectives de 3,9 jours (ou 6,1 %) et de 1,3 jour (ou 6,3 %). [Voir tableau 3B-3 à l'annexe 3.]

Les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition des principaux grains dans l'Ouest du Canada ont affiché une baisse de 12,9 % par rapport aux rapports constatés durant la campagne 1999-2000, passant de 6,2 à 5,4. On constate d'importantes baisses des rapports en ce qui concerne le blé, l'orge et l'avoine. En revanche, le blé dur et le colza-canola ont affiché relativement peu de changement, alors que les cultures de moindre importance (comme le seigle et le lin) ont affiché des hausses importantes des rapports stock-expédition. Dans l'ensemble, ces indicateurs révèlent que les silos ont généralement maintenu des inventaires réduits dans l'ensemble du système. [Voir tableau 3B-4 à l'annexe 3.]

⁴² On estime couramment que la campagne agricole 1999-2000 a été une année de récolte exceptionnelle en Alberta. Les comparaisons avec la campagne 2000-2001 révèlent un retour à des niveaux de production moyens.

⁴³ Commission canadienne des grains, Silos à grain du Canada.

⁴⁴ Même si les échéanciers ne sont pas directement comparables, ces taux de rotation concordent avec ceux du Dominion Bond Rating Service. Le rapport de ce dernier, « The Grain Industry in Canada », révèle qu'au cours de l'année civile 2000, les taux de rotation dans les silos de collecte sont passés de 4,1 à 7,2 rotations pour les quatre principales sociétés céréalieres. Dominion Bond Rating Service Ltd., « The Grain Industry in Canada », août 2001.

L'évolution des taux de manutention affichés dans les silos primaires au cours de la période étudiée a été mitigée. Les taux moyens de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont légèrement augmenté, alors que les taux d'enlèvement des impuretés et de nettoyage aux silos terminus ont affiché des hausses plus appréciables⁴⁵. Même si la plupart des produits ont affiché de légères hausses des prix moyens de nettoyage, d'importantes hausses ont été constatées au sujet de l'orge et du lin : respectivement de 8 % et de 7,5 % en Saskatchewan; de 12,5 % et de 11,1 % en Alberta et en Colombie-Britannique; et de 15,4 % et de 11,3 % au Manitoba. Les prix moyens de stockage des principaux grains dans les silos de collecte ont également augmenté de 3,1 % à 6,9 % à travers toutes les Prairies. [Voir tableau 3B-5 à l'annexe 3.]

Opérations ferroviaires [sous-série de mesures 3C]

1999-2000	2000-2001	% VAR	N°	Description
25 658,0	25 155,6	-2,0 %	3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Province
			3C-2	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Produits primaires
			3C-3	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée
▼ 19,7	16,4	-16,8 %	3C-4	Cycles de rotation des wagons de chemin de fer (jours)
– 330,3	328,7	-0,5 %	3C-7	Densité du trafic ferroviaire – Classe de chemin de fer
Note	Note		3C-8	Taux marchandises composés – Ferroviaires
Note	Note		3C-9	Primes d'incitation aux expéditions par wagons multiples – Ferroviaire
n. d.	Note		3C-10	Taux marchandises effectifs – Imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC

Note : Ces mesures ne peuvent pas être résumées pour ce tableau.

Comme nous l'avons vu plus haut, les volumes de grain transportés sur le réseau ferroviaire du pays à destination des postes d'exportation de l'Ouest du Canada ont reculé de 2,1 %, pour atteindre 25,9 millions de tonnes durant la campagne 2000-2001 (voir Aperçu de l'industrie – sous-série de mesures 1B). Il faut préciser toutefois que ces chiffres englobent le trafic qui n'a pas été manutentionné par le réseau des silos terminus et qui a quand même été expédié dans des wagons couverts, des remorques ou des conteneurs. Pour permettre des comparaisons plus systématiques, les indicateurs présentés ici traitent exclusivement du volume de grain qui a été acheminé dans des wagons-trémies couverts⁴⁶.

S'établissant à 25,2 millions de tonnes, le volume global de grain transporté dans des wagons-trémies couverts affiche une baisse de 2,0 % par rapport au volume manutentionné au cours de la campagne 1999-2000. Les volumes destinés à la fois à Vancouver et à Thunder Bay ont peu varié par rapport à la campagne 1999-2000 (diminuant de 0,1 % dans le cas des premiers et augmentant de 3,7 % dans celui des deuxièmes). On a pourtant assisté à d'importantes variations dans les volumes de grain destinés aux ports du Nord. À hauteur de 2,3 millions de tonnes, le volume manutentionné à Prince Rupert a reculé de 29,5 % par rapport à l'année de référence, alors que le volume manutentionné à Churchill a progressé de 48,7 %, pour atteindre 0,7 million de tonnes.

On a également constaté des variations dans les points d'origine des grains transitant par les ports de la côte Ouest. En particulier, le volume de blé et de colza-canola provenant du Manitoba au cours de la campagne 2000-2001 a affiché des gains importants dans l'amalgame de points d'origine aussi bien à Vancouver qu'à Prince Rupert. Cela semble néanmoins attribuable aux fluctuations mentionnées plus haut dans les niveaux de production provinciaux et dans le besoin de s'approvisionner en stocks de grades particuliers plutôt qu'à une évolution fondamentale des stratégies d'approvisionnement. [Voir tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'annexe 3.]

⁴⁵ Les prix d'enlèvement des impuretés et de nettoyage aux silos terminus tombent sous le coup des dispositions des Tarifs des silos primaires agréés et sont perçus au moment où les producteurs livrent leur grain.

⁴⁶ Ces rajustements représentent une baisse inférieure à 3 % par rapport au volume de trafic global mentionné.

L'un des principaux indicateurs qu'utilise l'industrie du transport ferroviaire pour mesurer le degré d'efficacité du trafic est le cycle de rotation des wagons. Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure avec efficacité le temps qu'il faut à une compagnie de chemin de fer pour livrer un chargement de grain au port et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Le cycle de rotation des wagons dans le transport réglementé du grain de l'Ouest du Canada a été en moyenne de 16,4 jours au cours de la campagne 2000-2001. Cela marque une baisse de 16,8 % par rapport aux 19,7 jours de l'année précédente. Examinés sous l'angle des principaux couloirs, les mouvements à destination de Vancouver affichent une amélioration correspondante de 13,4 %, puisque la durée moyenne est passée de 19,4 à 16,8 jours. La pondération relative des mouvements à destination de Vancouver masque néanmoins la plus grande amélioration dans le couloir de Thunder Bay – où le cycle moyen a reculé de 20,5 à 15,7 jours (ou de 23,4 %). [Voir tableau 3C-4 à l'annexe 3.]

Une deuxième mesure de l'efficacité est la densité de circulation. Les indicateurs utilisés dans le PSG mesurent la densité en établissant le rapport entre les volumes de grain et le nombre total de routes-milles parcourus dans les limites du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada. En outre, ces mesures reposent sur les volumes de trafic trimestriels plutôt qu'annuels et sur les infrastructures en place à la fin de chaque trimestre de la campagne agricole pour évaluer l'évolution relative dans le temps⁴⁷.

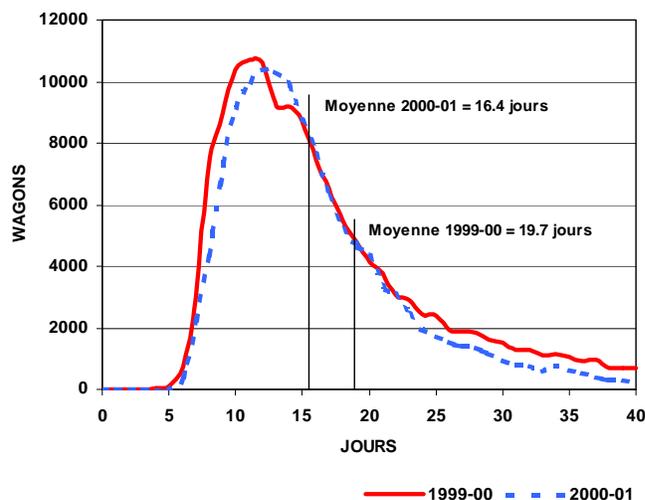
Cette analyse démontre qu'il y a eu très peu de changement réel dans la densité du trafic au cours de la campagne 2000-2001 – le nombre moyen de tonnes par route-mille a baissé à 328,7, contre 330,3 l'année précédente. Cela reflète dans une large mesure la baisse parallèle de 2,0 % qui s'est produite dans les volumes et les infrastructures ferroviaires en général. À l'inverse, l'abandon d'embranchements tributaires du grain a contribué à rehausser la densité sur ces lignes d'un taux modeste de 1,9 % – passant d'une moyenne de 442,3 à 450,6 tonnes par route-mille. [Voir tableau 3C-7 à l'annexe 3.]

Les taux marchandises ferroviaires ont fait l'objet d'analyses répétées. Le 1^{er} août 2000, le gouvernement du Canada a modifié sa politique, remplaçant les taux maximaux réglementés par un « revenu admissible maximal » qui permet une plus grande latitude dans la tarification des mouvements ferroviaires, mais qui limite les revenus bruts qui peuvent être tirés de ce segment des opérations de l'industrie du transport ferroviaire. En outre, cette réforme politique prévoit une réduction générale de 18 % des revenus qu'on aurait pu escompter sans elle.

En termes pratiques, le revenu admissible maximal n'exigeait pas une réduction de 18 % généralisée des taux affichés, notamment des taux relatifs aux wagons simples. La réduction générale des taux affichés pour les mouvements par wagons simples s'est chiffrée à 4 %, même si les taux sur certains couloirs ont affiché un plus grand écart. À titre d'exemple, les taux affichés entre les points d'origine du CN et Prince Rupert ont baissé d'environ 10 %, alors que ceux à destination d'Armstrong sont restés pratiquement inchangés. [Voir tableau 3C-8 à l'annexe 3.]

En revanche, les compagnies de chemin de fer semblent avoir utilisé d'autres moyens pour répercuter sur l'industrie céréalière la baisse des taux marchandises effective, à savoir les taux d'incitation sur les

Figure 8 : Cycles de rotation des wagons de chemin de fer – Histogramme



⁴⁷ L'utilisation de données annualisées n'autorise pas une comparaison directe avec les données trimestrielles en raison du fait qu'il est impossible de répartir dans le temps le nombre de routes-milles liées aux infrastructures. Même si le quotient extrait d'une comparaison sur 12 mois est directement comparable, son calcul donne un aperçu limité des changements que l'on pourrait mieux observer en utilisant la série chronologique plus longue provenant de l'utilisation des données trimestrielles.

volumes. Utilisés depuis longtemps dans d'autres segments de l'industrie du transport ferroviaire comme instrument de concurrence, ils ont été majorés pour les silos capables de charger au moins 50 wagons au début de la campagne 2000-2001. Il paraît clair que la stratégie des compagnies de chemin de fer consiste à livrer des volumes de grain nettement plus importants aux silos qui permettent le mouvement de trains entiers soit complets, soit partiels. Lorsqu'on les compare aux taux des wagons simples, ces rabais peuvent se solder par des réductions des taux marchandises se situant entre 1 \$ et 7 \$ la tonne (soit jusqu'à 25 %). [Voir tableau 3C-9 à l'annexe 3.]

Même si le Surveillant n'a pas été en mesure d'obtenir des données suffisamment détaillées sur ces mouvements et sur les silos d'où ils proviennent, les données disponibles incitent à croire que les mouvements effectués en vertu de primes d'incitation sont effectivement à la hausse. De plus, ces données semblent indiquer que ces mouvements ont augmenté de plus de 30 % durant la campagne 2000-2001 et qu'ils s'appliquent à plus de 60 % des mouvements effectués à l'aide de wagons-trémies couverts.

Il faut préciser toutefois que ces primes d'incitation profitent essentiellement aux expéditeurs (normalement les sociétés céréalieres) plutôt qu'aux producteurs individuels. Le producteur bénéficie effectivement de la baisse des taux des mouvements par wagon simple (c.-à-d. les 4 % mentionnés plus haut) sans pour autant bénéficier directement des économies réalisées, en raison des taux d'incitation, par la société céréalier qui a effectivement expédié le grain dans le cadre d'un plus long convoi⁴⁸.

Mais, surtout, les taux d'incitation sont un puissant moyen par lequel chaque transporteur peut réaliser les économies résultant des opérations par trains-blocs, tout en se conformant au revenu admissible maximal. Dans la décision n° 669-R-2001 datée du 27 décembre 2001, l'Office des transports du Canada a déterminé que le CN et le CP avaient respecté les prescriptions relatives au revenu admissible maximal durant la campagne 2000-2001. En fait, les deux compagnies ont dépassé leurs cibles respectivement de 0,8 % et de 0,7 %. [Voir tableau 3C-10 à l'annexe 3.]

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

	1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
▲	23 555,5	23 941,3	1,6 %	3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – Grain
▼	9,1	8,9	-1,8 %	3D-2	Coefficient moyen de rotation des silos terminus
▼	18,6	17,5	-5,9%	3D-3a	Nombre moyen de jours en stockage – saison d'exploitation (jours)
▼	20,3	20,1	-1,0 %	3D-3	Nombre moyen de jours en stockage – campagne agricole (jours)
	Note	Note		3D-4	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition
–	Note	Note		3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains et grades par port
–	Note	Note		3D-6	Temps moyen d'escale des navires au port (jours)
	Note	Note		3D-7	Répartition du temps des navires au port
	Note	Note		3D-8	Répartition du nombre de postes d'amarrage par navire et par port
	Note	Note		3D-9	Frais annuels de surestaries et primes de célérité par port pour les grains Commission et hors Commission
	Note	Note		3D-10	Frais de manutention moyens par port selon les taux affichés par chaque silo terminus pour les principaux grains
Note : Ces mesures ne peuvent pas être résumées pour ce tableau.					

⁴⁸ Le producteur peut bénéficier de ces économies, mais uniquement indirectement. Dans la mesure où ces économies sont répercutées sur la Commission canadienne du blé par le biais des programmes d'appel d'offres, elles se manifestent dans les soldes restitués aux agriculteurs dans le compte des livraisons en commun de la Commission. Les sociétés céréalieres disposent de plusieurs moyens pour répercuter ces avantages, par exemple les primes de transport par camion et d'autres mesures d'incitation, etc.

Le débit des ports durant la campagne 2000-2001, tel que mesuré par le volume de grain expédié par le silo terminus et les installations de chargement en vrac situées dans les quatre ports de l'Ouest du Canada, s'est chiffré à 23,9 millions de tonnes⁴⁹. Cela représente une hausse de 1,6 % par rapport aux 23,6 millions de tonnes enregistrées au cours de la campagne 1999-2000. [Voir tableau 3D-1 à l'annexe 3.]

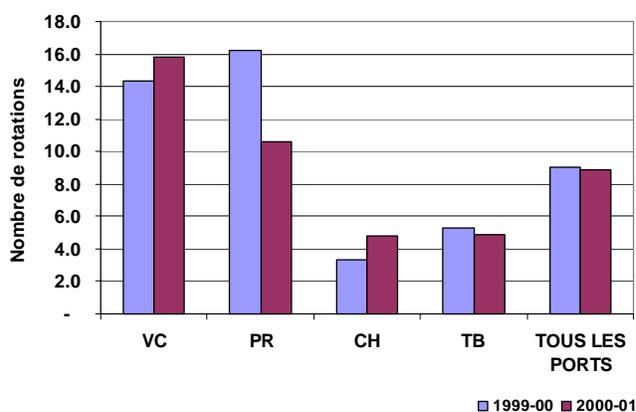
Près de 16,3 millions de tonnes (ou 67,8 %) de ce volume ont transité par les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte Ouest, le premier en concentrant 14,0 millions de tonnes (86,3 % du volume manutentionné sur la côte Ouest). Même si le débit côtier global est resté relativement inchangé (augmentant d'à peine 53 000 tonnes), Prince Rupert a affiché une baisse appréciable de 34,5 %, alors que les expéditions de Vancouver ont augmenté de 9,5 %⁵⁰.

Avec 7,0 millions de tonnes, Thunder Bay a enregistré un gain de débit de 1,9 % au cours de la campagne 2000-2001. Alors que le mouvement de la plupart des grains a augmenté, le volume de blé a reculé de plus de 216 900 tonnes (ou 7,0 %) par rapport à l'année précédente. Le gain le plus prononcé a été enregistré par le port de Churchill, qui a affiché une augmentation de débit de 43,1 % par rapport à la campagne 1999-2000.

Le coefficient moyen de rotation aux silos terminus a légèrement baissé, pour passer de 9,1 à 8,9 rotations, ce qui s'explique essentiellement par la baisse de 7,5 % enregistrée à Thunder Bay (où les rotations sont passées de 5,3 à 4,9). Bien que le débit global du port ait augmenté par rapport à la campagne 1999-2000, la proportion de grain manutentionné par les installations de chargement non agréées et en vrac s'est soldée par un plus bas coefficient de rotation pour les silos terminus agréés. Les coefficients de rotation de Vancouver, Prince Rupert et Churchill ont coïncidé avec l'évolution relative de leur débit respectif. [Voir tableau 3D-2 à l'annexe 3.]

On constate une tendance analogue quant au nombre moyen de jours que les principaux grains passent en stockage aux ports durant la saison d'exploitation. Même si la moyenne globale des quatre ports de la côte Ouest du Canada a reculé de 18,6 à 17,5 jours (ou 5,9 %), d'importants écarts ont été observés entre chaque port. Aux ports dont le débit a augmenté, le nombre moyen de jours en stockage a reculé : à Vancouver, de 18,6 % à 12,4 jours; à Churchill, de 33,6 % à 16,8 jours et à Thunder Bay, de 2,5 % à 27,6 jours. À Prince Rupert (dont le débit a diminué), la moyenne a fait un bond de 24,9 %, pour atteindre 15,2 jours. [Voir tableau 3D-3 à l'annexe 3.]

Figure 9 : Coefficients de rotation aux silos terminus



Pour calculer les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition au sujet des principaux grains dans chacun des quatre ports de la côte Ouest du Canada, on utilise les statistiques établies par la Commission canadienne des grains. Cette mesure révèle le degré d'efficacité avec lequel les stocks sont gérés dans chaque port. En raison du caractère inégal des déchargements de grain, du niveau des stocks et des expéditions effectives par navire, on constate une forte variabilité dans la comparaison sur sept jours de ces rapports. En dépit de cette variabilité, certaines tendances se dégagent lorsqu'on calcule et qu'on compare les moyennes annuelles. [Voir tableau 3D-4 à l'annexe 3.]

⁴⁹ Englobe les grains, les oléagineux et les cultures spéciales visées par la *Loi sur les grains du Canada* tels qu'enregistrés par la Commission canadienne des grains.

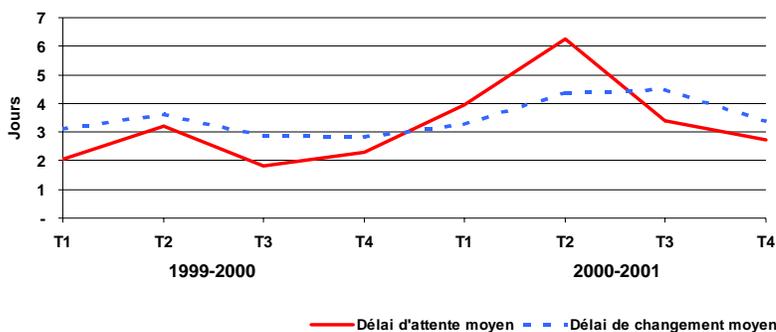
⁵⁰ À signaler que le terminal céréalier de Prince Rupert a effectivement été fermé pendant quatre mois au cours de chacune des deux dernières campagnes agricoles.

Comme on peut s'y attendre en raison de sa plus forte capacité, le rapport moyen stock-expédition à Vancouver a diminué pour l'ensemble des principaux grains durant la campagne 2000-2001, alors que le rapport relatif au blé à Prince Rupert a augmenté de près de 13 %⁵¹. Churchill a affiché une forte baisse de ses moyennes relatives au blé et au blé dur au cours de la même période. À Thunder Bay, les résultats ont été plus mitigés : on a observé des baisses au sujet du blé, du colza-canola et de l'avoine, et des hausses au sujet du blé dur, de l'orge et du lin. La hausse la plus importante portait sur l'orge mais, compte tenu du faible niveau global des expéditions d'orge au départ de Thunder Bay (qui ont baissé de 46 % durant la période), les résultats qui proviennent de deux années de données donnent un aperçu limité de l'efficacité des mouvements des stocks par ces silos terminus. Quand on aura élaboré des séries chronologiques de données plus longues, le Surveillant est d'avis que les tendances affichées par les rapports stock-expédition revêtiront une plus grande signification.

Les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition, reposant sur le grade, affichent des écarts encore plus importants. Cela est principalement attribuable aux distorsions qui résultent du mélange que l'on fait souvent pour produire du « blé de l'Ouest canadien » (qui n'est pas un grade de grain stocké) pour les expéditions outre-mer. Comme nous l'avons déjà vu, il faudra établir une série chronologique plus longue avant de pouvoir tirer des conclusions significatives de ces rapports stock-expédition. [Voir tableau 3D-5 à l'annexe 3.]

Environ 960 navires ont mouillé dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne 2000-2001 pour y charger du grain. Le temps moyen que ces navires ont passé au port affiche une hausse généralement marquée par rapport à la campagne 1999-2000. À Vancouver (où un peu plus de la moitié des navires ont fait escale), le temps moyen passé au port a augmenté de 5,8 à 8,1 jours (ou 39,7 %). Mais, ce qui est sans doute plus important, c'est que le nombre moyen de jours passés à attendre avant de charger du grain a pratiquement doublé – passant de 2,4 à 4,4 jours (ou 83,3 %)⁵². En même temps, le nombre moyen de jours nécessaires au chargement a lui aussi augmenté, passant de 3,4 à 3,7 jours (ou 8,8 %). À Prince Rupert, la baisse de 10 % du délai d'attente moyen a été contrebalancée par une forte augmentation du temps nécessaire au chargement, rallongeant le séjour moyen global dans le port de 3,8 à 7,7 jours. [Voir tableau 3D-6 à l'annexe 3.]

Figure 10 : Temps d'attente et de chargement des navires de haute mer sur la côte pacifique – Par trimestre

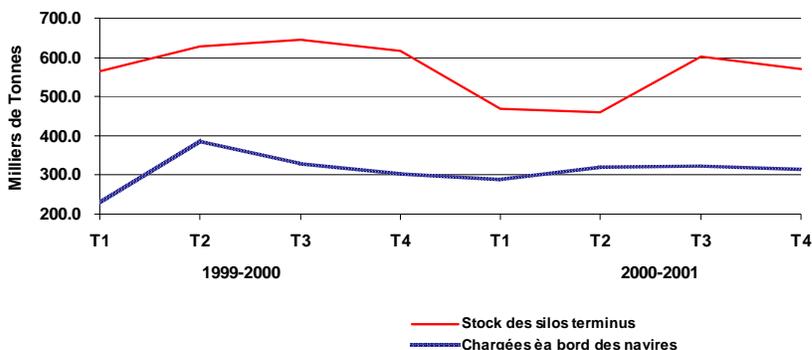


⁵¹ Le blé est le seul grain dont les expéditions au départ de Prince Rupert affichent une uniformité suffisante sur les deux ans pour autoriser des comparaisons.

⁵² Le nombre de jours qu'un navire passe à attendre représente la différence entre le moment où le navire a été inspecté par le gardien de port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le moment où le chargement commence.

Le rallongement du temps que les navires ont passé au port a été particulièrement marqué dans les ports de la côte Ouest au deuxième trimestre de la campagne 2000-2001. La figure 10 illustre le nombre moyen de jours que les navires ont passés à attendre et à charger aux ports de Vancouver et Prince Rupert. Parallèlement à l'augmentation notable observée au deuxième trimestre, il faut mentionner la baisse correspondante du niveau moyen des stocks signalée dans les silos terminus de la côte Ouest (voir figure 11). Tout au long de cette période, on n'a pas observé de fluctuations notables dans le volume chargé à bord des navires. Les preuves incitent néanmoins à croire que le rallongement du temps passé par ces navires au port est attribuable, du moins en partie, à l'incapacité du SMTG à assurer l'approvisionnement suffisant en grain voulu des silos terminus portuaires. Cela est confirmé (dans une certaine mesure) par une augmentation notable du nombre moyen de jours passés par les wagons de chemin de fer dans les silos terminus de destination.

Figure 11 : Littoral pacifique – Stocks des silos terminus et chargements à bord des navires – Par trimestre

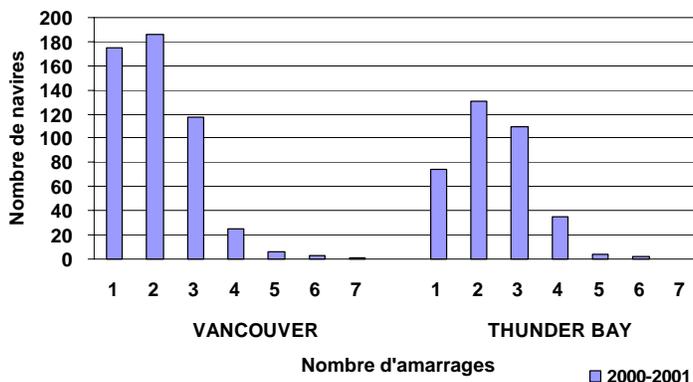


Le temps d'attente à Churchill est resté pratiquement inchangé, alors que le temps nécessaire au chargement des navires est passé de 2,5 à 2,9 jours (ou 16 %). À Thunder Bay, les données nécessaires au calcul du temps d'attente des navires au cours des deux dernières campagnes agricoles n'étaient pas facilement disponibles, même si on a pu déterminer que le temps de chargement avait augmenté de 1,2 à 1,4 jour (ou 16,7 %) ⁵³. Ces constatations se reflètent dans la baisse notable du nombre de navires qui ont passé au maximum cinq jours au port : 16,7 % à Vancouver; 37,1 % à Prince Rupert; et 4,5 % à Churchill. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 3.]

Le temps d'attente à Churchill est resté pratiquement inchangé, alors que le temps nécessaire au chargement des navires est passé de 2,5 à 2,9 jours (ou 16 %). À Thunder Bay, les données nécessaires au calcul du temps d'attente des navires au cours des deux dernières campagnes agricoles n'étaient pas facilement disponibles, même si on a pu déterminer que le temps de chargement avait augmenté de 1,2 à 1,4 jour (ou 16,7 %) ⁵³. Ces constatations se reflètent dans la baisse notable du nombre de navires qui ont passé au maximum cinq jours au port : 16,7 % à Vancouver; 37,1 % à Prince Rupert; et 4,5 % à Churchill. [Voir tableau 3D-7 à l'annexe 3.]

La proportion de navires nécessitant des postes d'amarrage multiples pour charger du grain à Vancouver est demeurée pratiquement inchangée par rapport à la campagne 1999-2000, passant de 63,4 % à 66,0 %. À Thunder Bay, la proportion a été légèrement plus élevée, soit 79,2 % ⁵⁴. À signaler que le nombre de postes d'amarrage que chaque navire peut occuper avant l'imposition de redevances supplémentaires est négocié dans le cadre du contrat d'affrètement. Les contrats relatifs aux plus gros navires contiennent sans doute des dispositions qui les autorisent à accoster plus fréquemment que les plus petits navires sans encourir de sanctions financières. [Voir tableau 3D-8 à l'annexe 3.]

Figure 12 : Nombre d'amarrages par navire



⁵³ La date d'arrivée des navires à Thunder Bay n'a pas été consignée systématiquement ces dernières années. Les inspecteurs de l'Agence canadienne d'inspection des aliments n'inspectent et n'approuvent que les navires de haute mer, les laquiers à destination des États-Unis et les laquiers qui ont fait l'objet d'une mesure de détention pour cause d'infestation. Les autres laquiers (qui représentent plus de la moitié de toutes les arrivées au port) ne font l'objet d'aucune inspection.

⁵⁴ Seules les données portant sur la campagne 2000-2001 sont disponibles en ce qui concerne le nombre de postes d'amarrage multiples à Thunder Bay.

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité pour les deux campagnes agricoles étudiées⁵⁵. Le long du littoral pacifique, les frais de surestaries pour la campagne 2000-2001 ont nettement augmenté, passant de 6,6 à 15 millions \$ (ou 126,8 %). Cela cadre avec l'augmentation nette mentionnée plus haut du nombre moyen de jours passés à attendre et à charger les navires à ces ports. En même temps, les primes de célérité ont reculé d'environ 11,0 à 9,0 millions \$ (ou 18,1 %). À l'inverse, les frais de surestaries annuels des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ont baissé de 30,0 % (passant de 839 000 \$ à 587 000 \$). Les primes de célérité dans l'Est du pays ont augmenté de 22,2 % (passant de 3,4 millions \$ à 4,1 millions \$). [Voir tableau 3D-9 à l'annexe 3.]

Le Surveillant est d'avis que les frais de surestaries et les primes de célérité doivent être mis en contexte. En temps qu'éléments négociés, les taux et le nombre de jours de planche ne sont qu'une partie des activités de marchandisage. Des compromis sont constamment consentis au moment de négocier les conditions et modalités des contrats d'affrètement des navires.

À l'exception de Churchill (où les frais d'ensilage sont restés inchangés), les taux des taux de manutention affichés aux silos terminus ont généralement augmenté dans chacun des quatre ports de la côte Ouest. À Vancouver, on a constaté une légère augmentation des coûts moyens de réception, d'ensilage et de chargement du grain en ce qui concerne le blé, le blé dur, l'orge, le colza-canola et l'avoine. La hausse moyenne pour les pois et le lin a été sensiblement plus élevée, à respectivement 5,9 % et 4,4 %. Le taux moyen pour le seigle a pour sa part nettement augmenté, passant de 8,24 \$ à 10,19 \$ la tonne (ou 23,7 %). À Prince Rupert, les taux de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont affichés de faibles hausses en ce qui concerne le blé et l'orge, et une hausse plus importante de 15,6 % pour le lin. À Thunder Bay, l'augmentation moyenne pour les principaux produits a été de l'ordre de 1 % ou moins. [Voir tableau 3D-10 à l'annexe 3.]

Les taux de stockage affichés aux silos terminus ont eux aussi augmenté dans la plupart des ports, l'exception étant à nouveau Churchill. À Thunder Bay et Vancouver, la hausse moyenne a varié entre 1,0 % et 4,0 % durant la période. Prince Rupert a affichés les taux les plus élevés pour le stockage de l'avoine, du seigle et du lin, qui ont augmenté respectivement de 7,1 %, 9,1 % et 14,8 %. Toutefois, aucune expédition de ces produits n'a eu lieu durant la campagne 2000-2001.

Efficiences du système – Sommaire et observations

La durée globale passée par le grain dans le SMTG a diminué de 5,5 %, ce qui marque une amélioration de quatre jours. Les différents éléments qui ont contribué à ce rendement sont résumés ci-après et englobent les améliorations résultant de la baisse du nombre de jours passés en stockage à la fois dans les silos de collecte et les silos terminus et de la diminution du cycle de rotation des wagons chargés.

Tableau n°	Mesure	99-00	00-01	Var.	% de var.
3B-3	Silos de collecte – Nombre moyen de jours en stockage	41,7	38,3	-3,4	-8,0 %
3C-4	Cycle de rotation des wagons chargés ⁵⁶	9,1	8,7	-0,4	-4,4 %
3D-3b	Silos terminus – Nombre moyen de jours en stockage	20,3	20,1	-0,2	-1,0 %
Total		71,1	67,1	-4,0	-5,5 %

L'examen des données et des mesures relatives à l'efficacité de l'industrie du grain et, en particulier, du SMTG permet de faire les observations suivantes :

⁵⁵ Il faut signaler que les données (qui sont à la fois non vérifiées et cumulatives) concernent les expéditions qui ont lieu durant chaque campagne agricole et qu'à ce titre, elles peuvent différer des chiffres figurant dans les états financiers des organisations respectives.

⁵⁶ Le cycle de rotation des wagons chargés s'obtient en additionnant la durée de chacune des portions du chargement du cycle : durée de l'arrêt au point d'origine, durée de parcours à pleine charge, durée de l'arrêt à destination, durée de déchargement (en jours). Le cycle complet de rotation des wagons englobe le temps de retour à vide (7,7 jours).

-
- En moyenne, le réseau des silos de collecte a affiché une meilleure efficacité, avec des améliorations dans la plupart des secteurs : augmentation de la capacité; amélioration du coefficient moyen de rotation des silos; diminution des rapports stock-expédition; et diminution du nombre moyen de jours en stockage.
 - Une importante mesure de l'efficacité des compagnies de chemin de fer réside dans le cycle de rotation des wagons. Ce cycle, dont la moyenne globale a été de 16,4 jours (soit une amélioration de 16,8 %), témoigne d'une hausse marquée de l'efficacité avec laquelle le réseau ferroviaire livre le grain aux postes d'exportation.
 - Les compagnies de chemin de fer ont majoré les primes d'incitation dont le but est d'encourager les mouvements par trains-blocs plus importants. Associé à la tendance marquée des silos à utiliser des infrastructures de plus grande capacité, cela a contribué à améliorer le cycle de rotation des wagons. Les données limitées dont dispose actuellement le Surveillant empêchent une analyse plus détaillée des raisons de cette amélioration, même si les rapports futurs contiendront plus de détails à ce sujet.
 - La baisse des taux marchandises ferroviaires et la majoration des primes d'incitation pour le trafic acheminé à bord de trains-blocs plus importants sont résultées (du moins en partie) des initiatives stratégiques du gouvernement. Et le CN et le CP ont atteint les cibles qu'on leur avait fixées pour la première année du nouveau régime de revenu admissible maximal.
 - Même s'ils ont manutentionné pratiquement les mêmes volumes que l'année de référence, les ports ont affiché une baisse minime des coefficients de rotation des silos terminus, une légère hausse du nombre d'amarrages nécessaires au chargement des navires, mais une hausse prononcée des délais d'attente et de chargement des navires le long du littoral pacifique.
 - Une hausse marquée des frais de surestaries a été enregistrée dans les ports du littoral pacifique en raison de la forte augmentation du temps que les navires passent au port. Les retards ont été particulièrement marqués au deuxième trimestre de la campagne agricole.

6. Fiabilité du service

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

Tous les intervenants du SMTG conviennent qu'il est crucial que le Canada continue d'être reconnu dans le monde comme un fournisseur de grain de bonne renommée et *fiable*. Le fait que le produit ne soit pas à sa place au bon moment ne peut que perturber l'écoulement normal du grain dans le système, entraîner l'engorgement des silos terminus, l'augmentation des coûts et nuire à la réputation internationale du pays. Les indicateurs qui suivent servent principalement à déterminer si le grain s'écoule dans le système dans les délais prescrits, et si le bon grain est stocké au port lorsqu'un navire accoste pour y être chargé.

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

Points saillants

Performance des ports

La fiabilité des ports a été bonne et leur efficacité a augmenté par rapport à l'année de référence.

- *Les rapports stock-navire ont diminué (respectivement de 19,5 % et de 21,5 % pour le blé et le colza-canola à Vancouver, et de 5,5 % et de 31,3 % à Thunder Bay), ce qui témoigne d'une meilleure maîtrise des inventaires.*
- *Les rapports stock-expédition à Vancouver et Thunder Bay confortent ces conclusions avec une diminution globale de respectivement 27,1 % et 5,8 % pour le blé et de 18,4 % et 27,1 % pour le colza-canola.*
- *Les revenus déclarés de stockage et de manutention à Vancouver ont augmenté de 3,2 %, alors que la capacité a augmenté de 9,5 %.*
- *Le nombre annuel de journées-tonnes d'entreposage a nettement diminué dans la plupart des ports :*
 - *baisse de 13,9 % à Vancouver;*
 - *baisse de 17,7 % à Prince Rupert;*
 - *baisse de 15,1 % à Churchill;*
 - *augmentation de 11,4 % à Thunder Bay.*

Performance des silos de collecte

La performance des silos de collecte a elle aussi été bonne et traduit certaines améliorations au chapitre de l'efficacité.

- *La capacité a augmenté de 2,4 %.*
- *La moyenne annuelle des journées-tonnes d'entreposage a diminué de 5,8 %.*
- *Les rapports moyens stock-expédition ont diminué de 12,9 %.*

	1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
▼	3,10	2,50	-19,5 %	4A-1	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Blé
▼	2,47	1,94	-21,5 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Vancouver – Colza-canola
▼	5,60	5,29	-5,5 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Blé
▼	2,76	1,89	-31,3 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Thunder Bay – Colza-canola
-	Note	Note	Note	4A-2	Rapport hebdomadaire moyen stock-navire – Grade
▼	3,53	2,92	-17,5 %	4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains Commission
▼	3,57	2,60	-27,0 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – Grains hors Commission
▲	4,55	5,20	14,2 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains Commission
▼	3,30	2,81	-14,8 %		Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – Grains hors Commission
▲	192 744	198 888	3,2 %	4A-4	Revenus de manutention des silos terminus – Vancouver (milliers \$)
▼	82 103	75 490	-8,1 %		Revenus de manutention des silos terminus – Thunder Bay (milliers \$)
▼	63 344	48 240	-23,8 %		Frais d'entreposage de la CCB – Littoral pacifique (milliers \$)
▲	31 313	34 378	9,8 %		Frais d'entreposage de la CCB – Thunder Bay (milliers \$)

	1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
▼	374 442	352 275	-5,9 %		Journées-tonnes stockées annuelles – Grains Commission (jours x 1000)
▲	71 137	81 672	14,8 %	4A-5	Journées-tonnes stockées annuelles – Grains Hors Commission (jours x 1000)
▼	445 579	433 947	-2,6 %		Journées-tonnes stockées annuelles – Grains Commission et hors Commission (jours x 1000)

D'autres mesures de la série 4A-1 figurent dans les tableaux de données – Annexe 3; les mesures de la sous-série 4A-2 ne se prêtent pas à un rapport sommaire.

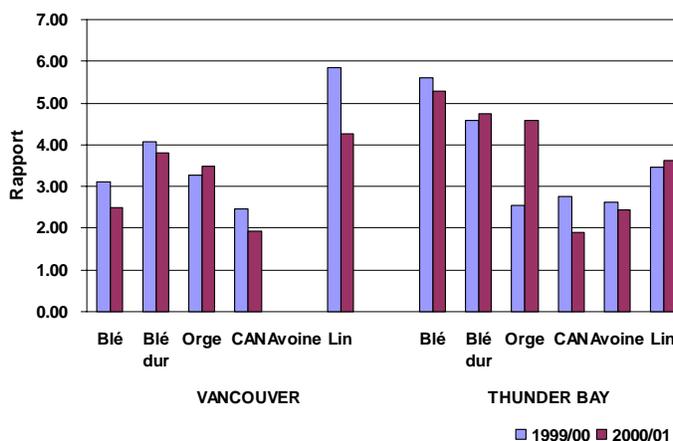
Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire ont été calculés au sujet des principaux grains à Vancouver et Thunder Bay au moyen des données recueillies par la Commission canadienne des grains (CCG) et la Canadian Ports Clearance Association (CPCA). Le volume effectivement déclaré en stock par la CCG a ensuite été rapproché des besoins selon les prévisions de la CPCA sur l'arrivée des navires. Cette mesure est un indicateur des réserves stockées dans les silos terminus par rapport aux besoins des navires qui doivent arriver au port et elle sert à illustrer la précision et la ponctualité des stocks portuaires en place pour satisfaire à la demande des navires attendus. De ce fait, une augmentation du rapport est révélatrice d'une tendance négative.

Comme on peut le voir dans les rapports stock-navire, on constate aussi une grande variabilité des rapports stock-navire sur sept jours. Cela s'explique en grande partie par le caractère irrégulier du débit de grain vers et par les ports. À Vancouver, on a constaté une amélioration en vertu d'une baisse du rapport moyen hebdomadaire en ce qui concerne le blé, le blé dur, le colza-canola et le lin. Le rapport moyen pour le blé a reculé de 19,5 %, passant de 3,10 à 2,50. À titre de comparaison, le rapport moyen pour le colza-canola a reculé de 2,47 à 1,94 (ou de 21,5 %). Le rapport hebdomadaire moyen pour l'orge a affiché une hausse de 6,0 % – passant de 3,48 à 3,28. [Voir tableau 4A-1 à l'annexe 3.]

À Thunder Bay, on a constaté des baisses dans les rapports moyens stock-navire au sujet du blé, du colza-canola et de l'avoine. La moyenne pour le blé a reculé de 5,60 à 5,29 (ou de 5,5 %). Le rapport moyen pour le colza-canola a baissé de 31,3 % – pour passer de 2,76 à 1,89. En même temps, les moyennes relatives au blé dur, à l'orge et au lin ont augmenté. Le blé dur a affiché une légère augmentation de 3,5 % (passant d'une moyenne de 4,58 à 4,74), alors que le rapport pour l'orge est passé de 2,54 à 4,60 (soit une hausse de 81,1 %). À l'instar des rapports stock-expédition analysés au début du chapitre 5 (Efficience du système), il faudra élaborer une série chronologique plus longue avant de pouvoir tirer des conclusions vraiment significatives de ces mesures.

Les rapports hebdomadaires moyens stock-navire par grade ont été calculés selon la même méthodologie. L'écart dans les rapports hebdomadaires est important. À l'instar des rapports stock-expédition par grade, la concordance entre les besoins des navires et les stocks des silos terminus est déformée par le mélange effectué, comme c'est le cas de l'expédition annuelle de 2 à 3 millions de tonnes de « blé de l'Ouest canadien ». [Voir tableau 4A-2 à l'annexe 3.]

Figure 13 : Rapport stock-navire



Les rapports hebdomadaires moyens stock-expédition ont été cumulés au sujet des grains de la CCB et hors CCB. À des fins de segmentation, les rapports relatifs au blé, au blé dur et à l'orge ont été attribués à la CCB, même si l'on sait qu'une faible proportion des stocks de blé et d'orge de même que les expéditions à Thunder Bay sont des aliments du bétail hors Commission. Les rapports relatifs aux grains hors Commission englobent ceux qui concernent le colza-canola, l'avoine et le lin. Cette mesure donne une idée de la concordance entre les réserves en stock et les demandes des navires qui chargent des grains tout au long de la semaine et, comme en témoignent les mesures stock-navire, une baisse du rapport est indicatrice d'une tendance positive. Le rapport moyen stock-expédition des grains Commission à Vancouver a reculé de 17,5 % au cours de la campagne 2000-2001, passant de 3,53 à 2,92. De même, le rapport moyen pour les grains hors Commission a reculé de 27 % (passant de 3,57 à 2,60). À Thunder Bay, le rapport moyen des grains CCB est passé de 4,55 à 5,20 (ou une hausse de 14,2 %), alors que la moyenne des grains hors CCB a reculé de 3,30 à 2,81 (soit une baisse de 14,8 %). [Voir tableau 4A-3 à l'annexe 3.]

Le PSG permet de mesurer les frais annuels d'entreposage et d'inventaire (ou les journées d'entreposage), à la fois pour les silos de collecte et les silos terminus, en ce qui concerne les grains CCB et hors CCB. La collecte de données sur les frais d'entreposage s'est avérée une tâche redoutable. La WGEA a déclaré que ses membres n'étaient pas en mesure de trouver une méthode appropriée ou exacte pour rendre compte des frais d'entreposage des grains hors CCB en raison de la nature de la mise en marché des grains hors CCB. Tous les frais de manutention et d'entreposage des grains hors Commission sont compris dans la base. La segmentation de ces frais n'est pas jugée possible.

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

Les revenus totaux des silos terminus sont demeurés relativement constants à Vancouver. Ces revenus totaux sont passés de 192,7 millions \$ à 198,9 millions \$ (soit une hausse de 3,2 %). À Thunder Bay, les revenus totaux déclarés ont reculé de 82,1 millions \$ à 75,5 millions \$ (ou de 8,1 %). Cela est partiellement attribuable au fait qu'en dépit d'une augmentation de la capacité, une plus grande proportion du grain expédié à Thunder Bay a transité par des silos terminus exploités par des membres hors WGEA.

Le total des frais d'entreposage de la CCB le long du littoral pacifique a reculé de 23,8 %, passant de 63,3 millions \$ à 48,2 millions \$. La plus forte part de cette baisse est attribuable à une diminution des dépenses d'ensilage, dont la majeure partie est due à la baisse de capacité à Prince Rupert. À Thunder Bay, les coûts de la CCB sont passés de 31,3 millions \$ à 34,4 millions \$ (soit une hausse de 9,8 %).

Les indicateurs bruts des activités d'entreposage aux silos terminus en ce qui concerne les grains CCB et hors CCB ont été calculés en multipliant le nombre moyen de jours de stockage par la capacité totale des silos. À Vancouver, les activités de stockage des grains CCB ont reculé de 21,1 % au cours de la campagne 2000-2001, passant de 139,5 à 110,1 millions de journées-tonnes entreposées. Cela est attribuable à une légère baisse de la capacité des grains CCB et à une diminution importante du nombre moyen de jours de stockage pour le blé et l'orge. Les chiffres pour les grains hors CCB sont passés de 44,1 à 48,1 millions de journées-tonnes entreposées (ou 9,0 %). Même si le nombre moyen de jours de stockage a diminué pour les grains hors Commission, le volume de débit a nettement augmenté, en particulier pour le colza-canola (24,7 %), faisant grimper le nombre total de journées-tonnes entreposées. Il faut signaler qu'on manque de données sur les réserves d'autres produits hors CCB et les cultures spéciales pour pouvoir calculer le nombre moyen de jours de stockage, ce qui a pour effet de sous-estimer les valeurs des grains hors CCB. [Voir tableau 4A-5 à l'annexe 3.]

À Prince Rupert, le nombre total de journées-tonnes entreposées des grains CCB a diminué de 28,9 %, ce qui reflète la forte baisse de capacité de ce port. À Churchill, l'indicateur relatif aux grains CCB a diminué de 16,9 % – passant de 15,3 à 12,7 millions de journées-tonnes entreposées. Il n'y a pas eu suffisamment de mouvements de grains hors CCB par les ports de Prince Rupert et Churchill durant la campagne 1999-2000 pour pouvoir procéder à des comparaisons utiles.

À Thunder Bay, le nombre de journées-tonnes d'entreposage des grains CCB a augmenté de 12,1 %, passant de 178,7 à 200,4 millions. Pour les grains hors CCB, les activités d'entreposage ont été sensiblement réduites et n'ont augmenté que de 6,3 %, passant de 27,0 à 28,7 millions de journées-tonnes.

Performance des silos de collecte [sous-série de mesures 4B]

	1999-2000	2000-2001	% VAR	Tab. n°	Description
▼	1,066 M	0,973 M	-8,7 %	4B-1	Journées-tonnes entreposées annuelles – Grains CCB
▲	0,288 M	0,302 M	5,1 %		Journées-tonnes entreposées annuelles – Grains hors CCB

L'activité de stockage annuelle dans les silos de collecte en ce qui concerne les grains CCB et hors CCB a été calculée en multipliant le nombre moyen de jours de stockage par les expéditions des silos primaires. L'affectation des manutentions de blé et d'orge CCB et hors CCB dans les Prairies s'est faite à l'aide des données de la Commission canadienne des grains. Dans l'ensemble, le nombre total de journées-tonnes d'entreposage des grains CCB a reculé de 8,7 % – passant de 1,1 à 1,0 milliard. Les baisses enregistrées en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique ont été neutralisées par les hausses au Manitoba. L'activité de stockage des grains hors CCB a augmenté de 5,1 %, passant de 287,6 à 302,3 millions de journées-tonnes entreposées, les baisses enregistrées au Manitoba et en Colombie-Britannique étant neutralisées par les hausses en Saskatchewan et en Alberta. Les données sur les stocks et les expéditions d'autres produits hors CCB et les cultures spéciales étaient insuffisantes pour en tenir compte dans le calcul de l'activité de stockage, ce qui aboutit à une sous-estimation du nombre de journées-tonnes d'entreposage des grains hors CCB. [Voir tableau 4B-1 à l'annexe 3.]

Comme nous l'avons vu plus haut, la conception du PSG prévoyait des améliorations et une étude plus fouillée de certains secteurs visés par le Programme de travaux complémentaires (voir annexe 3). On s'attend à ce que deux études complémentaires sur la fiabilité du service soient terminées avant la publication du prochain rapport annuel. Ces études porteront sur la possibilité d'élaborer d'autres mesures au sujet du suivi des ventes et des mouvements soumissionnés.

Fiabilité du système – Sommaire et conclusions

Un examen des données et des mesures ayant trait à la fiabilité du SMTG permet de faire les observations suivantes :

- la fiabilité des ports et leur efficacité ont augmenté par rapport à l'année de référence. Les rapports stock-navire et stock-expédition ont diminué à Vancouver et à Thunder Bay, ce qui révèle un meilleur contrôle des inventaires;
- les revenus des exploitants de silos terminus ont augmenté de façon marginale. En particulier, les revenus de stockage et de manutention aux silos terminus à Vancouver ont augmenté de 3,2 % par rapport à une capacité qui a augmenté de 9,5 %;
- la performance des silos de collecte a elle aussi été bonne et traduit des améliorations au niveau de l'efficacité, en particulier une baisse des journées-tonnes entreposées moyennes (5,8 %) moyennant une hausse de capacité (2,4 %) transitant par un moins grand nombre de silos (23 %);

-
- les rapports moyens stock-expédition dans les silos de collecte ont diminué de 12,9 %, ce qui témoigne à nouveau d'un resserrement du contrôle des inventaires;
 - les frais de stockage du grain CCB le long du littoral du Pacifique ont diminué de 23,8 %. Cette baisse est attribuable à une diminution des dépenses d'ensilage, dont beaucoup peuvent être attribuées à la baisse de capacité à Prince Rupert;
 - à Thunder Bay, les frais de stockage des grains CCB ont augmenté de 9,8 %, ce qui va de pair avec l'augmentation des coûts d'ensilage et avec les services spéciaux en particulier.

7. Chaîne d'approvisionnement

Comme nous l'avons vu ailleurs dans ce rapport (et dans d'autres études consacrées à l'industrie du grain au Canada)⁵⁷, le fait de considérer le SMTG dans le cadre de la chaîne d'approvisionnement globale fournit une bonne structure qui permet d'analyser et de résumer les observations relatives aux rouages du SMTG en général. À cette fin, la démarche du Surveillant à l'égard du PSG a été conçue en fonction des modèles analytiques types de la chaîne d'approvisionnement.

Même si la chaîne peut également être désignée comme une chaîne logistique, elle est devenue un modèle courant de gestion des stratégies d'inventaire, de transport, de logistique et d'approvisionnement pour les entreprises mondiales.

Le fond de la théorie GCA consiste à analyser et à établir un point de vue commun de la chaîne logistique, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la livraison du produit fini au consommateur. Pour optimiser la chaîne d'approvisionnement, il faut cartographier et mesurer les divers processus qui lient ensemble les partenariats commerciaux et les transactions nécessaires, de la manière la plus efficace possible. Même si cette thèse a été employée pour la première fois dans le secteur manufacturier, elle a trouvé d'autres applications dans les entreprises, aussi bien en ce qui concerne la gestion des inventaires des magasins de détail (comme Wal-Mart) que le mouvement du bois d'œuvre et des produits ligneux (p. ex. Weyerhaeuser).

Le SMTG dans l'Ouest du Canada est par nécessité une chaîne d'approvisionnement qui fait l'objet de fortes demandes d'investissements en matière de capacité, ce qui explique que la gestion de la capacité soit le pôle d'attraction de tous les participants. C'est là que réside la plus grande difficulté de surveillance du SMTG. Une comparaison avec d'autres chaînes d'approvisionnement révèle des difficultés et des défis semblables. L'extrait qui suit, qui traite des mesures de la chaîne d'approvisionnement, renvoie à l'industrie des semi-conducteurs, mais peut s'appliquer à quantité d'autres branches, notamment au SMTG :

« Certaines mesures traditionnelles du secteur manufacturier peuvent renforcer le comportement des silos ou encore faire entrave à l'intégration de la chaîne d'approvisionnement. Un exemple est l'utilisation de la capacité. Dans les branches d'activités où les coûts d'investissement sont écrasants, comme dans l'industrie des semi-conducteurs, d'énormes pressions s'exercent pour qu'on se concentre sur l'utilisation de la capacité, étant donné que la majeure partie des coûts de production du produit consiste à affecter les coûts de capacité (à la fois les installations fixes et les équipements). Le danger ici consiste à ne pas reconnaître qu'il y a toujours un échange entre l'utilisation de la capacité et la réceptivité. Tant et aussi longtemps qu'il y a une certaine variabilité, que ce soit dans le flux des commandes ou de la demande, ou encore dans le délai de transformation, à mesure que l'on charge une installation au maximum de sa capacité, la mise en file d'attente ou le temps d'attente augmente de manière exponentielle. »⁵⁸

Des chaînes d'approvisionnement bien gérées optimisent l'utilisation des actifs et contribuent à faire baisser les frais d'entreposage des inventaires et à accélérer le temps de réaction aux signaux du marché. Dans un secteur dont les produits ont une valeur relativement faible, comme le grain, les principales retombées de la GCA sont une amélioration de l'utilisation des actifs et de la capacité plutôt qu'une diminution des frais d'entreposage des inventaires.

⁵⁷ Par exemple, les notions de gestion de la chaîne d'approvisionnement, de la chaîne logistique, de la chaîne de transport et de la chaîne de marché ont été analysées dans le cadre des rapports Estey et Kroeger.

⁵⁸ Supply Chain Performance Metrics, Warren H. Hausman, département des sciences de gestion et de génie, Université de Stanford, 14 décembre 2000; page 12 – Links to Other Traditional Metrics.

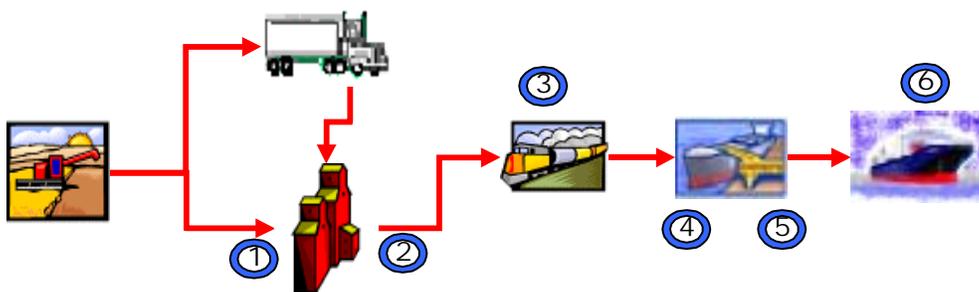
Pour réaliser les avantages d'une chaîne d'approvisionnement, il se peut qu'il faille engager des investissements qui dépassent les avantages pour un seul participant, mais entraînent des améliorations d'efficacité plus générales ainsi que des avantages pour d'autres participants. La difficulté réside dans la façon dont l'industrie dans son ensemble gère ces problèmes.

Un point de vue généralement accepté des paramètres de la GCA porte sur trois secteurs de mesure essentiels, et le Programme de surveillance du grain y parvient de par sa conception :

- Service* : rapports stock-navire; vitesse de livraison; rapports stock-expédition.
- Actifs* : coefficients de rotation aux silos terminus et aux silos de collecte et rapports stock-expédition; cycle de rotation des wagons.
- Vitesse* : vitesse de livraison; durée d'entreposage dans les silos de collecte et les silos terminus; temps d'attente et de chargement des navires au port et cycle de rotation des wagons.

La conception du PSG tient compte des limites que l'accès aux données peut imposer à un tel exercice et ne cherche pas à mesurer l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Elle polarise les mesures sur la partie la plus touchée par les réformes stratégiques annoncées le 10 mai 2000 (dont il est question au chapitre 2). Le Programme de travaux complémentaires (analysé à l'annexe 2) élaborera d'autres mesures sur les services, en particulier celles qui ont trait aux ventes et au processus d'appel d'offres.

Le tableau ci-dessous illustre la portion de la chaîne d'approvisionnement surveillée par le PSG. En général, le SMTG n'a affiché que des améliorations mineures en matière d'efficacité et de fiabilité durant la campagne 2000-2001. Le tableau renvoie aux six principales mesures (également illustrées aux tableaux de l'annexe 3) qui servent d'indicateurs généraux de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Ces mesures permettent de suivre le grain au fur et à mesure qu'il est acheminé des silos de collecte jusqu'aux ports où il est chargé à bord des navires en attente, et traduisent la vitesse et l'efficacité globales avec lesquelles les produits céréaliers franchissent le système.



		Mesure ID	1999-2001	2000-2001	% de variation par rapport à l'année de référence	Effet sur la chaîne d'approvisionnement*
1.	Coefficient moyen de rotation aux silos de collecte	3B-2	5,1	4,9	-3,9 %	-
2.	Silos de collecte – Nombre moyen de jours de stockage	3B-3	41,7	38,3	-8,0 %	+
3.	Cycle de rotation des wagons	3C-4	19,7	16,4	-16,9 %	++
4.	Coefficient moyen de rotation aux silos terminus	3D-2	9,1	8,9	-1,8 %	-
	<i>Vancouver</i>		14,3	15,8	10,5 %	+
	<i>Prince Rupert</i>		16,2	10,6	-34,6 %	-
	<i>Churchill</i>		3,3	4,8	45,5 %	+
	<i>Thunder Bay</i>		5,3	4,9	-7,5 %	-
5.	Silos terminus – Nombre moyen de jours de stockage	3D-3	20,3	20,1	-1,0 %	+
	<i>Vancouver</i>		15,3	12,4	-18,6 %	++
	<i>Prince Rupert</i>		12,2	15,2	24,9 %	-
	<i>Churchill</i>		39,2	23,9	-39,0 %	++
	<i>Thunder Bay</i>		33,1	36,8	11,2 %	-
6.	Nombre moyen de jours au port/navire⁵⁹	3D-6	6,3	8,8	39,7 %	-

* Un « + » traduit une amélioration dans la performance de la chaîne d'approvisionnement, un « - » dénote une baisse de performance.

À l'examen de ces mesures, le Surveillant conclut qu'en dépit d'une baisse marginale des volumes de grain par rapport à l'année de référence, le SMTG s'est révélé tout à fait capable de transporter le grain avec une plus grande efficacité globale durant la campagne 2000-2001. Il n'en reste pas moins qu'il y a eu des secteurs où la performance a été moins remarquable.

Vitesse du système :

Les effets confondus d'une diminution du nombre de jours passés en entreposage dans les silos de collecte et les silos terminus, ainsi que du temps de transport par chemin de fer, révèlent qu'un mouvement type par le SMTG dure en moyenne 67,1 jours. Cela représente une baisse de quatre jours (ou 5,5 %) par rapport aux 71,1 jours que prenait un mouvement type l'année de référence. De plus, cela démontre que le système est toujours capable d'enregistrer d'autres gains; lesquels sont accompagnés des avantages d'une baisse des frais d'entreposage des inventaires, d'une amélioration de la fluidité du trafic et d'une amélioration de la fiabilité du système.

Utilisation des actifs :

Le coefficient moyen de rotation aux silos de collecte (volume manutentionné/capacité d'entreposage) a baissé de 3,9 %. En surface, cette aggravation apparente de l'utilisation des actifs s'est faite en dépit d'une forte diminution du nombre de silos de collecte que compte le SMTG. Toutefois, la baisse du nombre de silos de collecte ne reflète pas le fait que la capacité nette de stockage du système a en fait augmenté en raison de l'agrandissement des silos existants et de l'ouverture de nouveaux silos. La variation modeste du coefficient de rotation ne reflète pas les volumes de grain plus importants qui ont été de plus en plus acheminés vers les silos restants, qui ont souvent une plus grande capacité. Le Surveillant ne dispose pas des données voulues pour procéder à un examen plus fouillé de leur utilisation par classe.

À l'inverse, la baisse de 1,8 % du coefficient moyen de rotation des silos terminus reflète parfaitement la diminution des volumes qui ont transité par ces installations au cours de la campagne 2000-2001. Un nouveau silo terminus agréé s'est ajouté à Vancouver, mais sa capacité de stockage relativement réduite a eu une influence négligeable sur la performance globale du système.

⁵⁹ Englobe Vancouver, Prince Rupert et Churchill.

Fiabilité du service :

Même si la vitesse avec laquelle le grain franchit le système et que l'utilisation des actifs employés pour atteindre cette vitesse ont affiché une amélioration, la fiabilité du système en général a eu des résultats nettement plus mitigés. Même si la baisse des rapports stock-expédition et stock-navire ainsi que la diminution du temps passé par le grain en entreposage peuvent être des indicateurs de meilleures pratiques de gestion logistique, on a suffisamment de preuves qui révèlent que le grain (et plus particulièrement certains grades de grain) n'était pas toujours disponible aux postes d'exportation lorsqu'on en avait besoin. Cela explique que les problèmes sporadiques (attestés par d'importantes fluctuations dans les rapports moyens stock-expédition et stock-navire) continuent d'avoir une incidence sur la fiabilité du SMTG dans son ensemble.

Un indice sans doute encore plus révélateur est l'augmentation de 39,4 % du délai moyen passé au port par les navires durant la campagne 2000-2001, avant le chargement ou en attendant de charger. Il est incontestable que ce délai supplémentaire a contribué à majorer les frais de surestaries et à diminuer les primes de célérité, par rapport à l'année de référence.

Il faut signaler qu'une seule année de données ne suffit pas pour procéder à une analyse exhaustive de la situation. Pas plus que cela n'indique forcément la présence de tendances systémiques, car les volumes peuvent entraîner quantité de changements en matière d'efficacité. Le Surveillant continuera de suivre la performance du SMTG dans le contexte plus général d'une chaîne d'approvisionnement pendant le déroulement du PSG.

Annexe 1 : Remerciements

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

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

Annexe 2 : Programme de travaux complémentaires

Lorsqu'ils ont élaboré le PSG, les représentants gouvernementaux ont répertorié six secteurs qui méritent une analyse et une étude plus fouillées. Le mandat publié par le gouvernement stipule clairement que ces études doivent être entreprises le plus vite possible au cours de la première année du mandat du Surveillant. La situation de chacun de ces travaux complémentaires est résumée dans le tableau qui suit :

Élément du programme	Situation actuelle
<p><u>Méthode de sélection des emplacements types</u> Au moyen de techniques statistiques reconnues, concevoir une méthode pour sélectionner le nombre et l'emplacement des postes de livraison du grain qui doivent faire partie d'un échantillon représentatif permettant de surveiller les redevances ferroviaires et de service (ce qui fait également partie des calculs et des mesures du revenu net des producteurs).</p>	<p>En cours d'élaboration avec le concours de la faculté d'administration des affaires de l'Université d'Alberta.</p>
<p><u>Méthode de calcul des taux des entreprises de camionnage commercial</u> Élaborer une méthode pour suivre les taux des entreprises de camionnage commercial en ce qui concerne le grain, chaque mois.</p>	<p>L'étude est terminée et la méthode est en place.</p>
<p><u>Autres impacts sur les producteurs</u> Trouver des moyens d'évaluer l'impact sur les producteurs qui dépasse les incidences révélées par la méthode de calcul du revenu net des producteurs.</p>	<p>L'étude a été réalisée pendant que l'on élaborait la méthode de calcul du revenu net des producteurs. Les deux rapports ont été soumis aux représentants gouvernementaux.</p>
<p><u>Établissement de l'année de référence</u> Préparer des indicateurs de rendement au sujet de la période de référence, c'est-à-dire la campagne agricole 1999-2000, conformément à la conception du programme de surveillance.</p>	<p>La préparation des statistiques sur l'année de référence est terminée par la mise en œuvre du programme de base.</p>
<p><u>Méthode des mesures des mouvements soumissionnés</u> Élaborer des plans détaillés pour surveiller les mouvements soumissionnés par opposition aux mouvements non soumissionnés de grains CCB.</p>	<p>Une proposition sera présentée aux représentants gouvernementaux au printemps 2002.</p>
<p><u>Suivi de la fiabilité en fonction des ventes</u> Élaborer une méthode fondée sur les ventes afin de suivre la fiabilité du système.</p>	<p>Une proposition a été présentée aux représentants gouvernementaux en février 2002 et l'étude devrait débuter au printemps 2002.</p>

Annexe 3 : Tableaux de données

Préface

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

Cela étant, le lecteur est mis en garde contre les limites dont il doit tenir compte en analysant les éléments présentés. Premièrement, même si aucun effort n'a été ménagé pour s'assurer que les données reflétaient fidèlement les activités dont il est rendu compte, elles proviennent pour la plupart de sources non vérifiées. C'est ainsi que les erreurs que peuvent contenir les données recueillies, que ce soit par inclusion ou omission, se refléteront aussi dans les statistiques présentées.

Deuxièmement, le moment dans le temps où les différents intervenants recueillent des données diffère lui aussi. À titre d'exemple, les compagnies de chemin de fer estiment que la date du connaissance est le principal déterminant du mois, du trimestre et de la campagne agricole où une expédition de grain donnée a été effectivement acheminée, lorsqu'elles établissent leurs statistiques sur le trafic. À l'inverse, la Commission canadienne des grains rassemble ses statistiques en fonction de la date où l'expédition est effectivement parvenue et a été déchargée au silo terminus de destination. De telles différences de structure rendent impossibles les jumelages exacts dans une comparaison directe. Ces différences n'empêchent néanmoins pas les comparaisons relatives et les observations générales que l'on peut tirer des statistiques.

Troisièmement, les données mises à la disposition du Surveillant au sujet de certaines mesures concernant les mouvements de grain cumulatifs dans l'Ouest du Canada ne sont pas toujours détaillées. Par exemple, les données sur la production de grain fournies par Statistique Canada englobent tous les grains, les oléagineux et les cultures spéciales, alors que les données sur le report des stocks recueillies par la Commission canadienne des grains et Statistique Canada ne concernent que les sept principaux grains « traditionnels ». Même s'il est dans les intentions du Surveillant de rendre compte de manière plus détaillée du mouvement des cultures spéciales, comme les pois, en vertu du Programme de surveillance du grain, la disponibilité limitée de données explique leur inclusion sélective dans les mesures présentées pour l'instant.

Enfin, des rapports irréguliers ou incomplets obligent à faire certaines estimations. À titre d'illustration, les données sur les mesures se rapportant aux mouvements de navires dans les ports de l'Ouest du Canada pendant les deux campagnes visées par ce rapport étaient pour la plupart incomplètes. C'est pourquoi il a été nécessaire de regrouper les renseignements recueillis par la Canadian Ports Clearance Association et la Commission canadienne des grains pour se faire un tableau plus exact des mouvements de navires au cours de cette période.

Il faut également signaler que les données demandées aux intervenants n'ont pas toutes été fournies au Surveillant. Cela explique que celui-ci ne soit pas en mesure de calculer un certain nombre des mesures visées par le Programme de surveillance du grain. Ces mesures ne sont donc pas présentées pour l'instant. Néanmoins, le Surveillant continue de collaborer avec les intervenants pour surmonter les obstacles qui permettront en définitive d'insérer ces mesures dans les rapports futurs.

Index des tableaux

INDEX DES TABLEAUX DE MESURE

1. Aperçu de l'industrie		<u>Page</u>
1A	Production/offre	
1A-1	Production agricole des principaux grains dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes)	54
1A-2	Report des stocks des principaux trains dans l'Ouest canadien au 31 juillet dans les fermes et les silos de collecte (milliers de tonnes)	55
1B	Trafic ferroviaire	
1B-1	Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Par port de destination et par province d'origine	56
1B-2	Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Par port de destination et par produit primaire	57
1B-3	Volumes annuels de grain dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine	59
1C	Infrastructures des silos de collecte	57
1C-1	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par province	65
1C-2	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par classe de chemin de fer	68
1C-3	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par société céréalière principale	70
1C-4	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des taux d'incitation – Par province	75
1C-5	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des taux d'incitation – Par classe de chemin de fer	79
1C-6	Silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien capables de charger des wagons multiples en train-blocs selon des taux d'incitation – Par classe de ligne de chemin de fer	81
1C-7	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par province et par classe d'installations	83
1C-8	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par classe de chemin de fer	86
1C-9	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par classe de ligne de chemin de fer	88
1C-10	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par province et par classe d'installations	90
1C-11	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par classe de chemin de fer	93
1C-12	Ouvertures de silos primaires ou de transformation des grains dans l'Ouest canadien – Par classe de ligne de chemin de fer	95
1C-13	Nombre de silos représentant 80 % des livraisons des producteurs	97
1D	Infrastructures ferroviaires	
1D-1	Infrastructures ferroviaires dans l'Ouest canadien (routes-milles) – Par province et par classe de chemin de fer	98
1D-2	Volumes de trafic ferroviaire dans l'Ouest canadien assuré dans des wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) – Par classe de ligne de chemin de fer	102
1D-3	Résumé des chemins de fer de classe 3 dans l'Ouest canadien – Infrastructures et volumes de grain	103
1D-5	Volumes de trafic ferroviaire dans l'Ouest canadien assuré dans des wagons-trémies couverts (milliers de tonnes) – Par classe de chemin de fer	104
1D-6	Silos primaires et de transformation dans l'Ouest du Canada – Par classe de ligne de chemin de fer	105
1E	Infrastructures des silos terminus	
1E-1	Silos terminus dans l'Ouest canadien – Par port et classe d'installations	107
1E-2	Volume de trafic par port (nombre de wagons)	109
2. Relations commerciales		
2A	Relations commerciales	
2A-1	Nombre d'appels d'offres lancés (nombre absolu et tonnage) par grain	110
2A-2	Nombre d'appels d'offres lancés (nombre absolu et tonnage) par grain et par grade	111
2A-3	Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain	112
2A-4	Nombre de soumissions (nombre absolu et tonnage) par grain et par grade	113
2A-5	Volume de grain acheminé en vertu du processus d'adjudication par appel d'offres (tonnage et pourcentage) par rapport au volume total des grains CCB acheminés vers les quatre ports admissibles	114
2A-6	Volume de grain acheminé en vertu du processus d'adjudication par appel d'offres acheminés vers les quatre ports admissibles par grade (nombre de contrats et de tonnes)	115
2A-7	Répartition des volumes soumissionnés non remplis, par catégorie	116
2A-8	Nombre d'appels d'offres et tonnage non adjugés au soumissionnaire le moins disant	117
2A-9	Pourcentage d'appels d'offres pour le grain soumissionné transporté à FOB (au point de livraison)	118
2A-10	Distribution du tonnage soumissionné par port	119
2A-11	Distribution du tonnage soumissionné par compagnie de chemin de fer	120
2A-12	Distribution des grains soumissionnés par taille des trains-blocs	121
2A-13	Nombre et type de sanctions imposées aux envois de grains soumissionnés	122

2A-14	Distribution des origines soumissionnées par province et par classification des silos	123
2A-15	Distribution du tonnage soumissionné par mois	125
3. Efficience du système		
3A	Camionnage	
3A-1	Taux composites de transport des produits dans l'Ouest canadien – Camionnage à courte distance (dollars par tonne)	126
3B	Silos de collecte	
3B-1	Capacité totale (envois des silos primaires) pour les principaux grains (milliers de tonnes)	127
3B-2	Coefficient annuel moyen de rotation dans les silos	128
3B-3	Nombre moyen de jours en stockage	129
3B-4	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition des principaux grains	130
3B-5	Frais moyens de manutention selon les taux affichés aux points de livraison pour les principaux grains	131
3C	Opérations ferroviaires	
3C-1	Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Par port de destination et par province d'origine	134
3C-2	Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Par port de destination et par produit primaire	135
3C-3	Volumes annuels de grain acheminé par wagon-trémie couvert dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes) – Ventilation détaillée des produits primaires par port de destination et par province d'origine	137
3C-4	Rotation des wagons dans l'Ouest canadien (jours) – Résumé par couloir de destination	143
3C-7	Densité du trafic ferroviaire dans l'Ouest canadien (milliers de tonnes par route-mille) – Par classe de chemin de fer et par classe de ligne de chemin de fer	145
3C-8	Taux composites de transport ferroviaire par wagon simple dans l'Ouest canadien (dollars par tonne)	147
3C-9	Taux d'incitation pour envois ferroviaires à wagons multiples dans l'Ouest canadien (dollars par tonne)	150
3C-10	Taux marchandises en vigueur selon le revenu admissible maximal de la LTC – Par transporteur <i>(voir aussi la mesure 1B-1 pour les volumes ferroviaires)</i>	153
3D	Performance des silos terminus et des ports	
3D-1	Capacité annuelle (volume) des ports (expéditions des silos terminus) pour les principaux grains (milliers de tonnes)	154
3D-2	Moyenne annuelle des rotations du silo terminus (coefficient de rotation)	156
3D-3a	Nombre moyen de jours en stockage – saison d'exploitation	157
3D-3b	Nombre moyen de jours en stockage – campagne agricole	158
3D-4	Ratio hebdomadaire moyen stock-expédition pour les principaux grains par port	159
3D-5	Ratio hebdomadaire moyen stock- expédition pour les principaux grains et les grades par port	161
3D-6	Moyenne du temps des navires dans le port	164
3D-7	Distribution du temps des navires dans le port	165
3D-8	Distribution du nombre d'accostages des navires par port	169
3D-9	Coûts annuels de surestaries et primes de célérité par port	170
3D-10	Frais moyens de manutention par port selon le suivi mensuel des taux affichés pour chaque silo terminus pour les principaux grains	171
4. Fiabilité du service		
4A	Performance des ports	
4A-1	Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux à Vancouver et à Thunder Bay	173
4A-2	Ratio hebdomadaire moyen des stocks par rapport aux besoins des navires en grains principaux et en grades par port	174
4A-3	Ratio hebdomadaire moyen des stocks pour les grains « Commission » et hors Commission à Vancouver et Thunder Bay	176
4A-4	Revenus et coûts annuels de stockage et de maintien des inventaires dans les installations terminales pour les grains « Commission »	177
4A-5	Journées de stockage annuelles pour les grains « Commission » et hors Commission <i>(voir les mesures 3D-6, 3D-7, 3D-8 pour plus d'indicateurs de l'efficacité des ports)</i>	178 164
4B	Performance des silos de collecte	
4B-1	Journées de stockage annuelles pour les grains « Commission » et hors Commission	179
<i>Notes : 1.) Les données sur les volumes de grain dans ces tableaux sont indiquées en tonnes nettes.</i>		
<i>2.) Il se peut que les totaux ou les pourcentages ne correspondent pas toujours aux chiffres additionnés, en raison de l'arrondissement des chiffres.</i>		