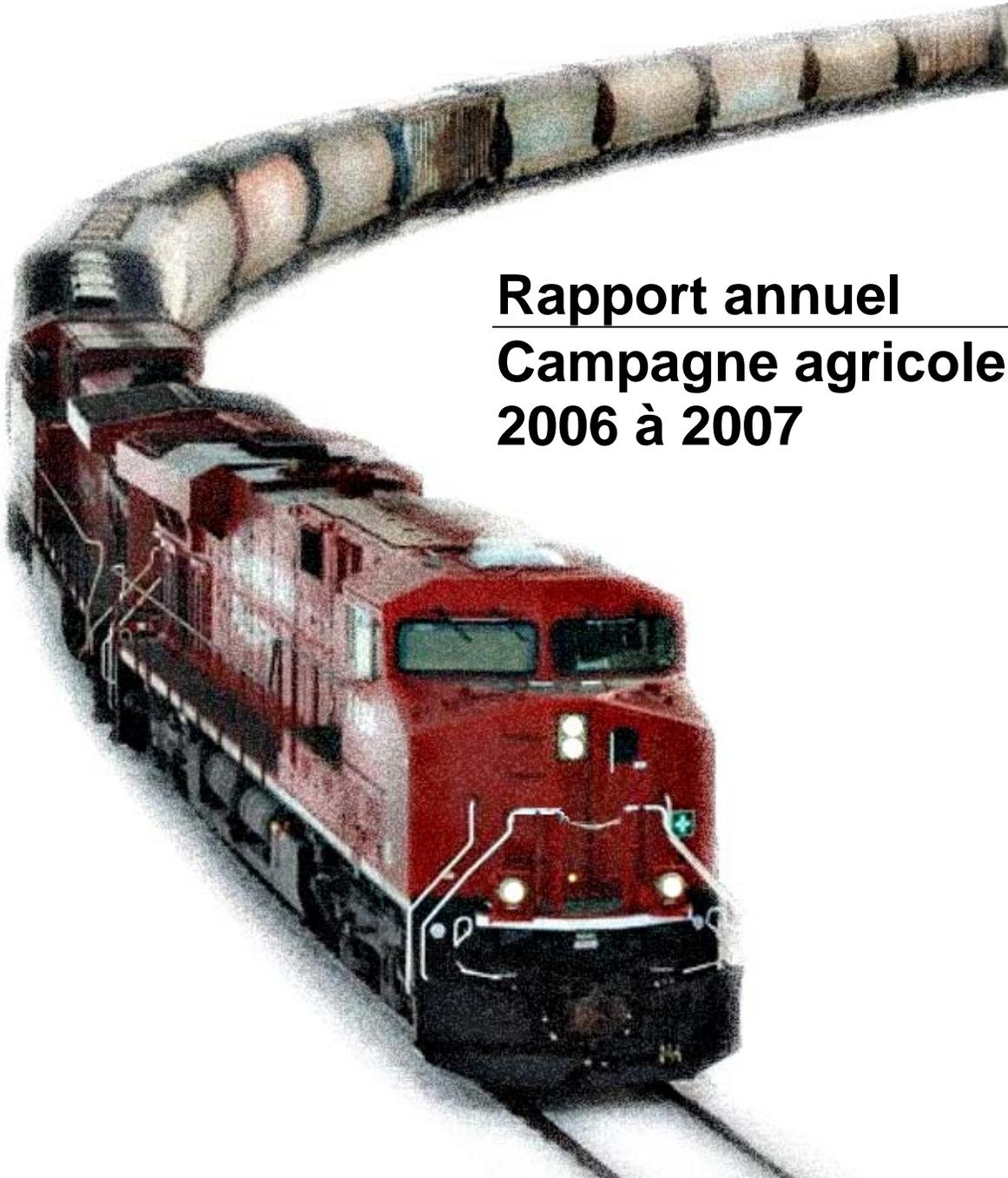


Surveillance du système
canadien de manutention
et de transport du grain

1

Rapport
sommaire



Rapport annuel
Campagne agricole
2006 à 2007



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada



Avant-propos

Le rapport qui suit rend compte en détail du rendement du Système de manutention et de transport du grain (SMTG) du Canada durant la campagne agricole qui a pris fin le 31 juillet 2007, en particulier les événements, les enjeux et les tendances qui ont marqué le transport du grain de l'Ouest du Canada l'an dernier. Il s'agit du septième rapport annuel présenté par la Quorum Corporation en sa qualité de Surveillant, nommé en vertu du Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement du Canada.

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

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

Chaque série fait l'objet d'un examen approfondi, présenté respectivement aux sections 1 à 5. L'analyse repose sur les données recueillies par le surveillant auprès des divers intervenants de l'industrie, et compare le rendement d'une année à l'autre pour situer cette analyse en contexte. Cela explique que le rendement durant la campagne agricole 2006 à 2007 est en grande partie évalué par rapport au rendement de la campagne agricole 2005 à 2006.

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

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

QUORUM CORPORATION

Edmonton (Alberta)
Décembre 2007

Table des matières

Résumé	1
Section 1 : Aperçu de l'industrie	9
1.1 Production et approvisionnement [<i>sous-série de mesures 1A</i>]	11
1.2 Trafic ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1B</i>]	14
1.3 Infrastructure des silos de collecte [<i>sous-série de mesures 1C</i>]	15
1.4 Infrastructure ferroviaire [<i>sous-série de mesures 1D</i>]	20
1.5 Infrastructure des silos terminaux [<i>sous-série de mesures 1E</i>]	25
1.6 Observations sommaires	27
Section 2 : Relations commerciales	31
2.1 Programme d'appels d'offres [<i>sous-série de mesures 2A</i>]	33
2.2 Programme d'attribution de wagons à l'avance [<i>sous-série de mesures 2B</i>]	45
2.3 Relations commerciales – autres événements	50
2.4 Observations sommaires	59
Section 3 : Efficacité du système	63
3.1 Camionnage [<i>sous-série de mesures 3A</i>]	65
3.2 Silos de collecte primaires [<i>sous-série de mesures 3B</i>]	66
3.3 Opérations ferroviaires [<i>sous-série de mesures 3C</i>]	70
3.4 Performance des silos terminaux et des ports [<i>sous-série de mesures 3D</i>]	79
3.5 Observations sommaires	85
Section 4 : Fiabilité du service	89
4.1 Performance des ports [<i>sous-série de mesures 4A</i>]	90
4.2 Observations sommaires	92
Section 5 : Conséquences sur les producteurs	93
5.1 Présentation du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs [<i>sous-série de mesures 5A</i>] 95	
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits de la CCB (blé et blé dur)	99
5.3 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits hors CCB (canola et pois)	105
5.4 Analyse des bons au comptant	110
5.5 Calculatrice du revenu net	112
5.6 Installations de changement et expéditions des producteurs [<i>sous-série de mesures 5B</i>]	112
5.7 Observations sommaires	113
Annexe 1 : Contexte du programme	118
Annexe 2 : Calculatrice du revenu net des producteurs	120
Annexe 3 : Remerciements	122

Résumé

Le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement fédéral a été lancé en 2001 afin de permettre la collecte continue des données, la préparation de mesures détaillées et l'évaluation de la performance du Système de manutention et de transport du grain du Canada. Ce rapport est le septième dans le cadre du PSG et il couvre sept années de données recueillies, entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne agricole 2006 à 2007.

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



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

Production et volumes

La production totale de grain pour la campagne agricole de 2006 à 2007 est tombée à 49,3 millions de tonnes, soit une baisse de 12,0 % par rapport au record du PSG de 56,0 millions de tonnes atteint l'année précédente et bien en-dessous de la moyenne de 53,1 millions de tonnes de production pour les années du programme non sujettes à la sécheresse. La production a surtout diminué en Saskatchewan et en Alberta, qui ont vu leurs premières réductions d'ensemble en quatre ans. La majorité de la diminution de 6,7 millions de tonnes a concerné les céréales de la CCB (5,1 millions de tonnes), en particulier le blé dur (2,8 millions de tonnes) et l'orge (2,6 millions de tonnes). Le reste a été dû à de légères réductions pour le canola (1,1 million de tonnes) et les récoltes spéciales (0,7 million de tonnes). Malgré cela, la qualité du grain produit dans la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est révélée considérablement meilleure que celle constatée lors des deux campagnes précédentes.

Les stocks de report ont atteint un record de 12,4 millions de tonnes, ce qui a amené l'approvisionnement en grains d'ensemble pour la campagne agricole de 2006 à 2007 à un total de 61,7 millions de tonnes. La quantité de grain transportée par rail vers les ports de l'Ouest du Canada a baissé marginalement de 3,9 % à 24,3 millions de tonnes, comparé à 25,3 millions de tonnes l'année précédente. La majeure partie du grain est acheminée par le port de Vancouver (53 %). Ceci a reflété une diminution dans le pourcentage de volume alors que Prince Rupert a augmenté de 17,1 % pour atteindre un record au sein du PSG de 4,9 millions de tonnes. Les augmentations de capacité de Prince Rupert au cours des deux dernières campagnes agricoles peuvent être attribuées à la combinaison des tarifs de fret ferroviaire plus concurrentiels et d'un meilleur approvisionnement en wagons dans ce corridor.

Infrastructure

La réduction du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Depuis le début de la période de surveillance du PSG (campagne agricole de 1999 à 2000), le nombre de silos agréés est passé de 1 004 à seulement 367, soit 637 silos fermés. La capacité d'entreposage associée a baissé pendant cette même période d'un pourcentage comparativement modeste de 18,0 %. Le programme de réduction s'est quelque peu modéré au cours des quatre dernières campagnes agricoles, ce qui suggère que les sociétés céréalières ont effectivement achevé leurs programmes de rationalisation des silos.

Un total de 99,7 route-milles a été retranché du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Ils provenaient en majorité de l'abandon par le Southern Manitoba Railway de l'ensemble de son réseau de 78,6 route-milles, avec les autres 21,1 route-milles de voies abandonnés par le CN et le CP. Le réseau restant englobant 18 495,3 route-milles, la portée des réductions effectuées depuis le début du PSG

représente 972,9 route-milles, ou 5,0 % du réseau.

Le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada est resté à un total de 16 silos dans quatre sites portuaires. Bien qu'aucune altération physique du réseau n'ait été faite pendant la campagne agricole de 2006 à 2007, il s'est produit un certain nombre de changements importants de propriétaire. Le premier de ceux-ci a concerné la vente de l'ancien silo de United Grain Growers à Vancouver, dont le Bureau de la concurrence avait ordonné à Agricore United de se désinvestir en 2001. Le silo a été acheté en juin 2007 par un consortium de petites sociétés céréalières appelé Alliance Grain Terminal Ltd. La vente a été importante pour autant qu'elle fournirait aux sociétés participant au consortium un accès direct à leur propre silo terminal sur la côte ouest.

Le deuxième changement de propriétaire a résulté de la prise de contrôle d'Agricore United par le Saskatchewan Wheat Pool au quatrième trimestre. Selon les termes de cet accord, SWP a accepté d'échanger son intérêt dans le silo terminal de Vancouver contre celui de Cargill Ltd. Spécifiquement, Cargill devait assumer la propriété de ce qui avait été le silo terminal de SWP, tandis que SWP prenait le contrôle de l'intérêt de Cargill dans le silo Cascadia, en faisant une installation détenue à 100 % par SWP.

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

La campagne agricole 2006 à 2007 a représenté la septième pour le programme d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé (CCB) et la quatrième pour laquelle la CCB s'était fixé pour but d'effectuer un pourcentage déterminé à 40 % de ses transports céréalières d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

La CCB émit un total de 260 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,8 millions de tonnes de grain, soit 29,3 % de moins que l'année précédente. Ceux-ci ont donné lieu à 862 soumissions relatives au mouvement de 6,8 millions de tonnes de grain, environ trois quarts de plus que la quantité recherchée. Au total, 323 contrats ont été adjudgés pour le transport de presque 2,7 millions de tonnes de grain, seulement 70,4 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 17,8 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2006 à 2007.

Les conditions améliorées du marché dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont conduit à une restauration des modèles de soumission qui avaient été observés dans les trois premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Les primes ont été effectivement éliminées et les rabais maximums offerts ont augmenté notablement comparé à ceux de la campagne précédente. Au deuxième trimestre, ces soumissions ont dépassé la valeur de référence d'il y a quatre ans de 23,04 \$ la tonne pour établir un nouveau record de 24,51 \$ la tonne. Ceci a été en grande mesure supporté par des soumissions similaires au troisième trimestre avant de retomber à un maximum de 16,73 \$ la tonne à la fin de l'année.

Avec une augmentation des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, ainsi qu'une élimination des primes payées pour des mouvements soumissionnés sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes de livraisons en commun – ont augmenté considérablement dans la campagne agricole 2006 à 2007. La CCB estime que les économies nettes produites par ces activités ont augmenté de 53,7 %, à 35,2 M \$, comparé à 22,9 M \$ l'année précédente.

Au total, 2,4 millions de tonnes de grain ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Ceci représentait 15,8 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une augmentation de seulement 0,2 point de pourcentage par rapport à la part relative de 15,6 % enregistrée un an plus tôt. De concert avec le volume qui a été transporté dans le cadre de son programme d'appels d'offres, un total de 33,6 % des expéditions totales de la CCB a été transporté selon ces deux programmes. Ceci a été inférieur aux 40 % qui avaient été ciblés, mais marginalement supérieur aux 31,8 % atteints dans la campagne agricole de 2005 à 2006.

Les sociétés céréalières majeures continuent à dominer le réseau de silos primaire. Au 31 juillet 2007, les sociétés céréalières majeures contrôlaient toujours plus de 63,3 % des installations et 67,2 % de la capacité d'entreposage, bien que ceci constitue un repli marqué comparativement à leurs parts respectives de 86,5 % et

80,7 % à la fin de l'année initiale du PSG. Malgré la préoccupation soulevée par un certain nombre d'intervenants relativement à la capacité éventuelle des grandes sociétés céréalières d'écartier leurs concurrentes plus petites du marché, la part globale du marché détenue par les parts relatives des quatre principales sociétés céréalières est restée, de fait, pratiquement inchangée au cours des huit dernières campagnes agricoles, passant de 81,1 % à 79,2 %.

Ces évolutions vont à l'encontre des craintes exprimées par certains au début du PSG, à l'effet que la rationalisation de l'industrie réduirait considérablement la concurrence. Jusqu'à un certain point, les changements constatés indiquent même un relèvement du niveau de concurrence dans le SMTG. L'émergence de diverses opérations de silos indépendantes a sans doute aidé à développer la position des sociétés céréalières non majeures sur le marché. L'implantation d'installations exemptées de permis pour le chargement des wagons des producteurs ainsi que les gains relatifs aux mouvements de wagons des producteurs ont aussi contribué à cette tendance. Il reste à déterminer si la même résilience sera observée face à certains des changements avancés dans la campagne agricole de 2006 à 2007.

Relations commerciales

Parmi ceux qui étaient anticipés avoir un certain impact sur les activités commerciales du SMTG, on compte :

Le gouvernement va de l'avant avec le choix du marketing : Selon sa plate-forme électorale de 2006, le Parti conservateur fédéral s'était engagé de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix pour le marketing de leurs grains. La première étape de cet élément de plate-forme a vu l'établissement d'un groupe de travail de huit personnes au milieu de septembre 2006. Le mandat qui leur avait été donné par le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire était de considérer les exigences techniques et de transition nécessaires pour convertir la CCB à un environnement de « choix du marketing ». Le rapport du groupe de travail adressé au ministre, qui a été soumis le 25 octobre 2006, a recommandé une période de transition de quatre phases d'une durée de plusieurs années.

Dans un délai de quelques jours après avoir reçu ces recommandations, le ministre annonça que le gouvernement projetait d'aller de l'avant pour étendre initialement le choix du marketing à l'orge. Ensuite, le gouvernement organisa et exécuta un plébiscite des agriculteurs. Le plébiscite, qui utilisait un bulletin à retourner par la poste, eut lieu entre le début de février et le milieu de mars 2007. Une minorité de 37,8 % ayant voté pour conserver l'autorité exclusive de la CCB, le gouvernement déclara qu'il allait effectuer les changements réglementaires requis pour donner aux producteurs un choix pour le marketing de leur orge au commencement de la campagne agricole de 2007 à 2008.

Considérant l'incertitude du marché qui avait enveloppé la question vers la fin avril 2007, la CCB diminua l'Aperçu des rendements des livraisons en commun (PRO) sur l'orge brassicole pour la campagne agricole de 2006 à 2007, et suspendit son PRO et ses Options de paiement aux producteurs pour la prochaine campagne agricole de 2007 à 2008. Bien que déçu par l'action de la CCB, le gouvernement continua à progresser vers ce qu'il affirmait être les amendements requis de la *réglementation de la Commission canadienne du blé*. Ayant soutenu que son mandat pouvait seulement être modifié par un changement législatif de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* elle-même, la CCB demanda à la Cour fédérale d'examiner la légalité des actions du gouvernement après l'annonce du ministre que ces amendements réglementaires avaient été finalisés en juin.

Lors d'une audience de deux jours tenue à la fin de juillet 2007, les deux parties plaidèrent les mérites de leur position respective. À la fin, la cour décida en faveur de la CCB, en jugeant que les amendements législatifs édictés en 1998 montraient clairement que le Parlement s'était réservé le pouvoir de changer le mandat de la CCB. De ce fait, la tentative du gouvernement de retirer le contrôle exclusif de la CCB sur le marketing de l'orge grâce à un changement réglementaire fut invalidée, au moins temporairement.

L'industrie du grain cherche des réparations sur les questions relatives au service ferroviaire : Les plaintes des intervenants concernant le service ferroviaire et l'attribution des wagons ont augmenté au cours des dernières années. La perception d'un déclin dans l'uniformité et la fiabilité avec lesquelles ce service est fourni a été particulièrement préoccupante. Le processus général d'attribution des wagons a aussi été l'objet d'une critique de plus en plus intense de la part des expéditeurs, qui ont déclaré qu'ils étaient escroqués à cause de la préférence accordée aux trains unitaires commandés avec les produits de réservation à l'avance des chemins de fer, ainsi que de ce qu'ils affirmaient être un manque de responsabilité des chemins de fer. Soutenant qu'un

changement de réglementation fournissait le seul moyen pratique de rectifier cette perception de carence, ils se sont unis avec les expéditeurs d'autres denrées pour soumettre leurs plaintes à l'attention du gouvernement fédéral.

Transports Canada et la « Coalition des expéditeurs ferroviaires » avaient engagé des discussions en mai 2006 et, un peu plus d'un an plus tard, le 30 mai 2007, le ministre des Transports a soumis les changements de la *Loi sur les transports au Canada* à la Chambre des communes. De façon générale, le projet de loi C-58 visait à protéger les expéditeurs ferroviaires de l'abus potentiel du pouvoir commercial des chemins de fer, et incluait des moyens plus efficaces d'adresser leurs préoccupations relatives au service et aux tarifs. En outre, le gouvernement s'engageait aussi de réétudier le service ferroviaire dans un délai de 30 jours après l'adoption du projet de loi.

Un expéditeur de grain lésé, le Great Northern Grain Terminals Ltd. (GNG), choisit de déposer une plainte concernant le niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada. Dans sa plainte déposée le 8 mars 2007, le GNG a affirmé que les produits de réservation à l'avance du CN discriminaient contre lui et les autres petits expéditeurs relativement à l'attribution des wagons, et que le CN avait manqué de fournir au plaignant un niveau de service ferroviaire adéquat dans le cadre de son programme général d'attribution des wagons, le rendant ainsi non concurrentiel dans le marketing des céréales. L'affaire fut ciblée par un grand nombre de petits expéditeurs, avec plus de 20 organismes séparés ayant demandé un statut d'intervenant dans l'affaire. Tous les intervenants offrirent des preuves indiquant comment le programme d'attribution de wagons du CN fonctionnait et pourquoi son application conduisait à un niveau de service inadéquat.

Au début de juillet 2007, l'Office publia sa décision selon laquelle les pratiques d'attribution des wagons du CN avaient conduit à une détérioration importante du service fourni à GNG et que le CN avait en fait violé ses obligations de transporteur public, et qu'il était probable que GNG subirait des dommages commerciaux importants si cette violation continuait. L'Office décida en outre que les difficultés éprouvées par GNG pour obtenir un approvisionnement adéquat et approprié en wagons n'étaient pas isolées, mais plutôt d'une nature systémique avec un effet très étendu.

L'Office ordonna au CN d'accommoder raisonnablement les besoins spécifiques de transport de GNG et de prendre un certain nombre d'autres mesures correctives générales. Du fait de ses implications pour l'ensemble de l'industrie, un grand nombre de petits expéditeurs du SMTG considérèrent positivement la décision de l'Office. En outre, puisque le CN avait été ordonné de mettre en œuvre ces remèdes au plus tard le 1^{er} août 2007, ils anticipèrent une amélioration importante dans leur capacité d'obtenir un équipement et de mieux faire concurrence dans la campagne agricole prochaine de 2007 à 2008.

Le port de Prince Rupert connaît une croissance sans précédent : Dans la campagne agricole de 2006 à 2007, Prince Rupert a signalé une augmentation de 17,1 % comparé à la campagne précédente, ayant manutentionné un total de plus de 4,9 millions de tonnes de grain, la plus grande quantité manutentionnée depuis le début du PSG.

Une grande partie de cette croissance est due aux réductions de tarif récentes du CN. Pendant la première année du PSG, les tarifs pour les mouvements de wagon unique vers Prince Rupert dépassaient ceux de Vancouver par un facteur de 13 %. Ces tarifs ont été changés à tel point que l'équivalence a été réalisée pendant la campagne agricole de 2004 à 2005.

Bien que la part de Prince Rupert dans le volume total de grain ait rarement dépassé 14 % avant l'élimination de la différence de tarif, elle est montée à 20,3 % à la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007. Supportées en grande mesure par l'attribution de davantage de wagons-trémies pour les transports dans le corridor de Prince Rupert, ces actions ont favorisé le plus vaste objectif stratégique du CN d'augmenter le volume de trafic manutentionné sur sa route moins utilisée traversant le Nord de la Colombie-Britannique.

Revue de la CCG et de la Loi sur les grains canadiens – En septembre 2006, le gouvernement fédéral soumit le rapport qu'il avait commandé examinant la Commission canadienne des grains (CCG) et la *Loi sur les grains canadiens (le rapport Compas)* après une revue de six mois incluant des consultations avec des centaines d'intervenants. Le rapport présenta près de 100 recommandations, allant des changements du mandat et de la structure de régie de la CCG et des dispositions de licence et de sécurité, à l'élimination de certains services de pesage et d'inspection et au processus de résolution des disputes. Certaines des recommandations, comme celle proposant que les services de pesage et d'inspection intérieurs aux silos terminaux deviennent

optionnels, impliquent un changement important dans la façon dont le SMTG fonctionne actuellement. Les implications résultant de la recommandation du rapport relative à l'assurance-qualité, et au changement potentiel du système de calibrage qui avait été basé pendant longtemps sur la distinction visuelle des grains (DVG) sont également importants.

Après la revue du rapport par le comité permanent sur l'agriculture et l'agroalimentaire de la Chambre des communes, 12 recommandations furent faites au gouvernement. En plus de proposer que la structure de gestion de la CCG soit altérée, elles recommandaient que les agriculteurs conservent leur accès au chargement des wagons de producteur, et que les services d'inspection intérieurs deviennent optionnels. Le comité suggéra aussi que la DVG soit abandonnée et remplacée par un système de déclarations des agriculteurs supportées par des mécanismes scientifiques de contrôle-qualité. Pour assurer la conformité, il fut proposé qu'une série de pénalités monétaires accompagnent ces déclarations.

Le gouvernement détermina que les actions initiales, en réponse aux recommandations du comité permanent, cibleraient 2010 pour l'élimination de la DVG comme base d'assurance qualité dans toutes les catégories de blé de l'ouest. Afin de faciliter une transition sans à-coups, le gouvernement demanda que la CCG fasse rapport au plus tard le 31 décembre 2009 de l'expérience obtenue en éliminant la DVG pour calibrer les catégories mineures du blé de l'ouest. Il fut aussi demandé à la CCG de fournir une mise à jour relative à tout développement technologique associé, ainsi qu'à l'évolution des systèmes de vérification et de déclaration.

Le Saskatchewan Wheat Pool lance une offre d'achat pour Agricore United – En novembre 2006, le Saskatchewan Wheat Pool Inc. (SWP) annonça qu'il lançait une offre pour acheter Agricore United (AU). Après plusieurs échanges et pensant que l'offre du SWP était financièrement insuffisante, le conseil d'administration d'AU recommanda unanimement en décembre 2006 que ses actionnaires rejettent ce qu'il considérait être une offre publique d'achat hostile. Ce point de vue fut soutenu par Archer Daniels Midland Co. (ADM), actionnaire d'AU, qui indiqua qu'elle ne pouvait pas supporter l'achat tel que structuré. De façon plus importante, le conseil d'administration d'AU signala que Archer Daniels Midland (qui détenait un intérêt de participation de 28 %) supportait ses efforts de solliciter une meilleure offre pour les actionnaires de la société, que ce soit auprès de SWP ou d'un autre soumissionnaire potentiel.

SWP prolongea la date limite de son offre au 7 mars 2007 et améliora son offre initiale en incluant une composante en espèces. Le conseil d'administration d'AU recommanda au début de février 2007 que l'offre révisée soit aussi rejetée et, le 21 février 2007, en choquant la plupart des membres de l'industrie, le conseil d'administration d'AU annonça qu'il avait convenu de se combiner avec James Richardson International Limited (JRI) après avoir reçu ce qu'il considérait être une meilleure offre de la part de James Richardson & Sons Limited, société-mère de JRI, et du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario. Le SWP n'allait pas être influencé par cette action et continua à négocier en vue de conclure un accord, en incluant à un moment Cargill en réponse aux préoccupations avancées par le Bureau canadien de la concurrence.

À la fin mai, après une série de négociations entre toutes les parties intéressées et d'autres qui incluent le Bureau canadien de la concurrence, il fut annoncé qu'un accord avait été conclu, et incluait la cession officielle de divers biens d'AU à Cargill et JRI, ainsi que le silo terminal de Vancouver que le Bureau de la concurrence avait ordonné à AU d'abandonner six ans auparavant. Alors que la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007 était proche, la société qui deviendrait bientôt Viterra semblait prête à assumer son rôle incontesté de plus grand manutentionnaire de grain dans l'Ouest du Canada. Il était anticipé que la part de marché de Viterra dépasserait 40 % à cause de la fusion.

Les conditions climatiques extrêmes affectent le service ferroviaire – À la fin octobre 2006, la Colombie-Britannique s'est trouvée au début de ce qui serait une période de trois mois de tempêtes, avec des vents violents, des pluies pénétrantes et de fortes chutes de neige. Ces tempêtes ont amené des pluies extraordinairement intenses qui ont causé de sérieux problèmes d'inondation. Le niveau d'eau de chaque fleuve dans les basses-terres continentales, la côte sud et la partie sud de l'île de Vancouver, monta à une hauteur qui est constatée seulement une fois tous les 50 ans. La pluie déclencha d'énormes glissements de terrain, emportements par les eaux et inondations qui bloquèrent les routes et causèrent l'évacuation de centaines de résidents de leur foyer. Ceci fut suivi par d'autres tempêtes qui continuèrent de battre la côte avec encore plus de pluie et de vents violents. Finalement, une série de tempêtes de neige recouvrit les basses-terres continentales avec des chutes de neige record et des températures exceptionnellement basses. Le résultat fut le mois de novembre le plus pluvieux jamais enregistré.

Les conséquences furent importantes pour le service ferroviaire car les glissements de terrain causés par ces fortes pluies conduisirent à la fermeture de la voie principale du CN par Fraser Canyon, ce qui bloqua temporairement l'opération des trains entre Edmonton et Vancouver. Ce ne fut pas avant le milieu de décembre, lorsque les basses-terres continentales furent à nouveau secouées par l'arrivée successive de trois fortes tempêtes – chacune avec des rafales de vent bien supérieures à 100 km/h – que le SMTG apparut affecté. Les tempêtes causèrent plus de 100 M \$ de dommages matériels, affectèrent considérablement les services de téléphone et d'électricité, et continuèrent bien après le début de janvier avant de s'arrêter.

Il n'est pas surprenant que le cycle de rotation des wagons moyen des chemins de fer dans le corridor de Vancouver a augmenté régulièrement pendant cette période : d'une moyenne de 16,6 jours au premier trimestre, à 19,0 jours au deuxième, et finalement à 20,1 jours au troisième. En même temps, les sociétés céréalieres ont signalé une forte baisse du nombre de wagons qui étaient mis à leur disposition pour les chargements à l'intérieur du pays.

L'impact sur le SMTG pouvait aussi être observé par l'allongement des temps moyens d'escale des navires dans le port, puisque ces conditions météo adverses ont fréquemment empêché les navires d'être chargés. Pour le port de Vancouver, ces escales ont augmenté d'un nombre moyen de 7,0 jours et 7,1 jours en novembre et décembre, respectivement, à 10,7 jours en janvier et 13,8 jours en février. Similairement, le temps d'escale le plus long de tout navire dans le port a augmenté de 18 jours en décembre à 34 jours en janvier. Étant donné cela, les frais de surestaries pour les navires attendant d'être chargés dans le port ont apparemment augmenté jusqu'à 175 000 \$ par jour.

Les arrêts de travail perturbent le service ferroviaire – Les membres du United Transportation Union (UTU) au CN, soit environ 2 800 conducteurs et employés de manoeuvre dans l'ensemble du Canada, ont fait grève le 10 février 2007 à la suite de l'échec des négociations contractuelles un jour auparavant. La dispute concernait essentiellement les salaires et les conditions de travail. Le CN répondit en affectant son personnel de gestion au service des trains et des triages dans un effort de maintenir ses trains en mouvement. Après l'échec de la tentative du CN de faire déclarer la grève illégale par le Conseil canadien des relations industrielles, l'UTU refusa la demande du CN pour un délai de réflexion de deux mois. Dès le dixième jour de la grève, les expéditeurs demandaient que le gouvernement fédéral agisse de façon décisive pour résoudre ce qu'ils commençaient à considérer comme un problème économique de plus en plus sérieux.

Le ministre du Travail désigna un médiateur pour aider les parties à régler leurs différences et terminer la grève. Mais cet effort échoua finalement et, le 23 février 2007, le ministre soumit la législation de retour au travail nécessaire pour mettre fin à l'action de l'UTU contre le CN. Cette législation fut suspendue après que les deux parties aient conclu un accord préliminaire le jour suivant, et les syndicats reprirent le travail sous réserve d'un vote de ratification prévu pour le 9 avril 2007.

Le 10 avril 2007, l'UTU notifia le chemin de fer que ses membres avaient rejeté l'accord préliminaire et, de ce fait, l'UTU entreprit une action de grève tournante le jour suivant. Alors que se formèrent les lignes de piquetage, le CN répondit en mettant en lock-out ses employés en grève et en demandant à son personnel de gestion d'assumer à nouveau leurs fonctions. Des tentatives supplémentaires de conclure un accord national échouèrent finalement et, en conséquence, le gouvernement fédéral agit pour continuer à soumettre sa législation suspendue de retour au travail à l'attention du Parlement. Le projet de loi entra en vigueur le 19 avril 2007 et fut suivi quelques jours après par la désignation par le ministre fédéral du travail d'un arbitre pour la dispute. En fin de compte, l'arbitre décida en faveur de l'employeur plutôt que les employés, en sélectionnant l'offre finale de contrat du CN comme base d'une nouvelle convention collective qui durerait jusqu'en juillet 2010.

Le CP subit aussi des problèmes de travail, lorsque 1 200 employés d'entretien des voies cessèrent leur travail le 15 mai dans une dispute concernant les salaires. Contrairement à la grève qui affecta le CN, l'impact de cette action sur le SMTG fut moins important du fait que les mouvements de trains de la société ne furent pas affectés. Les efforts de médiation fédéraux au début de juin furent largement responsables pour l'accord contractuel préliminaire qui fut conclu entre les deux parties le 6 juin 2007.

Effacité du système

Le PSG utilise un modèle de chaîne d'approvisionnement pour fournir un cadre à la lumière duquel on peut analyser la vitesse avec laquelle le grain se déplace dans le SMTG. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, le grain a nécessité en moyenne 58,1 jours pour transiter dans la chaîne d'approvisionnement. Bien que des augmentations des temps d'entreposage dans les silos de collecte et les silos terminaux, qui ont augmenté d'une valeur combinée de 1,9 jour, aient été réalisées et que la moyenne soit 1,5 jour de plus que la moyenne de la campagne agricole de 2005 à 2006, elle reste l'une des meilleures valeurs enregistrées dans le PSG. D'autres observations concernant la performance de la chaîne d'approvisionnement pendant la campagne agricole incluent :

- Premièrement, malgré une réduction de 7,6 % dans l'approvisionnement de grain, qui s'est élevé à 61,7 millions de tonnes, comparé aux 66,8 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, il s'est révélé être l'un des plus grands qui aient été disponibles pour le transport dans le cadre du PSG. En outre, jusqu'à ce que les volumes baissent fortement au troisième trimestre, le débit des ports de l'Ouest du Canada différait des valeurs record précédentes par seulement quelques points de pourcentage. De ce fait, les pressions exercées sur le SMTG au début de la campagne agricole de 2006 à 2007 peuvent être considérées comparables à celles des périodes les plus actives survenues jusqu'à présent dans le cadre du PSG.
- Deuxièmement, la qualité du grain qui a été transporté dans le SMTG était supérieure à celle du grain transporté pendant chacune des deux campagnes agricoles précédentes. Ainsi, le mélange de grains et de grades traversant le système a ressemblé plus étroitement à ceux décrits au début du PSG. Pourtant, les changements dans le marché international ainsi que ceux de l'environnement concurrentiel, qui sont peut-être exemplifiés au mieux par l'augmentation de la demande en canola ainsi que par les efforts du CN de diriger davantage de trafic vers Prince Rupert, agissent pour altérer ces flux de trafic traditionnels.
- Finalement, l'évidence suggère que le grain traverse la chaîne d'approvisionnement à une cadence notablement plus rapide qu'il ne le faisait huit ans auparavant. Cette amélioration est en grande partie liée à une réduction de la période de temps pendant laquelle le grain est stocké dans le réseau de silos de collecte. Bien que cela ait été évidemment causé par la rationalisation de ces installations, l'amélioration est maintenant aussi observée dans les temps de transport en charge signalés par les chemins de fer. Bien que la moyenne de 8,2 jours notée pour la campagne agricole de 2006 à 2007 rivalise certaines des meilleures relevées jusqu'à présent dans le cadre du PSG, les problèmes concernant l'approvisionnement des wagons et le service ferroviaire ont continué à préoccuper un grand nombre d'intervenants du SMTG.

Conséquences sur les producteurs

L'une des méthodes que le PSG utilise pour évaluer l'impact des changements apportés au SMTG concernant les producteurs est l'examen des rendements financiers par tonne pour les producteurs de blé, de blé dur, de canola et de gros pois jaunes. Les résultats de l'analyse de cette campagne agricole indiquent une fois de plus qu'ils se sont tous améliorés depuis la campagne agricole de 1999 à 2000. Les gains vont d'une valeur basse de 10,5 % pour le blé CWRS n° 1 à un maximum de 39,2 % pour les gros pois jaunes. Dans tous les cas, ces améliorations ont découlé principalement des hausses du prix du produit lui-même.

Néanmoins, le seuil d'exportation, toutes denrées confondues, a fluctué au cours de la mise en œuvre du PSG, bien qu'il ait été moins volatil que les prix. En ce qui a trait aux céréales relevant de la CCB, le changement net a été une hausse de 15,8 % (ou de 8,62 \$ la tonne) pour le blé, et de 12,6 % (ou 8,55 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements un peu plus bénéfiques : diminution de 12,8 % (ou 6,71 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et augmentation de 13,5 % (ou 7,41 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

Dans une large mesure, le seuil d'exportation du blé et du blé dur a bénéficié des avantages financiers reçus par les producteurs, que ce soit sous forme de primes au camionnage ou d'économies de transport de la CCB. L'augmentation des avantages, qui s'est élevée à 4,62 \$ la tonne et à 4,07 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement, a servi de contrepoids à la hausse de frais directs comme les frais de transport, de levage, de nettoyage et d'entreposage.

Cependant, il n'en était pas ainsi des denrées qui ne relevaient pas de la CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes la tonne largement inférieures à celles accordées aux céréales relevant de la CCB. Fait plus important, les primes au camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours des huit dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes au camionnage ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à tout juste 0,50 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. Cette diminution est conforme à la préférence déclarée des sociétés céréalieres à l'égard d'un outil unique d'établissement des prix, notamment le seuil, à titre de mécanisme concurrentiel utilisé pour amener les denrées au sein de leurs installations.

De plus, il y a lieu de souligner dans quelle mesure le seuil d'exportation peut fluctuer parmi les neuf régions géographiques utilisées pour évaluer les conséquences au niveau des producteurs en vertu du PSG, sur le plan absolu et sur le plan relatif. Cette fluctuation englobe une multitude de différences distinctes touchant les frais applicables de transport des marchandises, le FAF, les frais de levage et les bénéfices des producteurs. En bout de ligne, le seuil d'exportation d'une région donnée peut varier considérablement par rapport à la moyenne de l'Ouest du Canada.

Section 1 : Aperçu de l'industrie

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



Points saillants – campagne agricole 2006 à 2007

Production et approvisionnement en grain

- La production de grain a baissé de 12,0 %, à 49,3 millions de tonnes.
 - À cause des conditions culturelles moins favorables dans les Prairies.
 - Saskatchewan – baisse de 22,5 %, à 23,8 millions de tonnes.
 - Alberta – baisse de 15,5 %, à 16,5 millions de tonnes.
 - Manitoba – hausse marquée de 60,6 % pour passer à 8,8 millions de tonnes.
 - Conditions culturelles fortement améliorées.
 - Amélioration importante dans la qualité d'ensemble du grain.
 - Produits de plus haute qualité facilement disponibles.
 - Gains de production limités à quelques produits clés.
 - La production de blé a augmenté de 1,2 %, à 19,1 millions de tonnes.
 - La production de blé dur a baissé de 43,4 %, à 3,3 millions de tonnes.
 - La production d'orge a baissé de 24,0 %, à 8,9 millions de tonnes.
 - La production de canola a baissé de 11,7 %, à 8,5 millions de tonnes.
- Les stocks de report ont augmenté de 15,4 %, à 12,4 millions de tonnes.
 - Le niveau le plus important enregistré depuis le début du PSG.
- L'approvisionnement total en grain a baissé de 7,6 %, à 61,7 millions de tonnes.

Trafic ferroviaire

- Les volumes en grains transportés par chemin de fer ont baissé de 3,9 %, pour s'établir à 24,3 millions de tonnes.
 - Les volumes de Vancouver ont baissé de 8,6 %, à 12,9 millions de tonnes.
 - Les volumes de Thunder Bay reculent de 8,7 %, à 6,0 millions de tonnes.
 - Le volume enregistré à Prince Rupert a augmenté de 17,1 % pour atteindre un record du PSG de 4,9 millions de tonnes.
 - La part du trafic est passée de 16,6 % la campagne précédente à 20,3 %.
 - Les volumes de Churchill ont augmenté de 15,2 %, à 0,5 million de tonnes.

Infrastructure des silos de collecte

- Cinquième année consécutive de changements limités dans le réseau de silos.
 - Le nombre de postes de livraison du grain a baissé de 2,5 %, à 268.
 - Le nombre de silos a baissé de 1,9 %, à 367.
- La capacité d'entreposage des silos a baissé de 1,9 %, à 5,8 millions de tonnes.
- Le nombre de silos pouvant charger des trains-blocs d'au moins 25 wagons a baissé de 4,4 %, à 239.
 - La part de la capacité des silos du SMTG a chuté légèrement de 66,8 %, à 65,1 %.
 - La part de la capacité d'entreposage du SMTG a chuté légèrement de 89,2 %, à 88,6 %.

Infrastructure ferroviaire

- Le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada a subi une réduction de 0,5 %, à 18 495,3 route-milles.
 - Le CN et le CP abandonnent un total combiné de 21,1 route-milles de voies ferrées.
 - Le Southern Manitoba Railway suspend ses opérations et abandonne 78,6 route-milles.
- Les plans de suspension de plus de 1 200 route-milles d'infrastructure du CN et du CP restent en place.
- Le CN rachète la Savage Alberta Railway en décembre 2006 pour 25 M \$.

Infrastructure des silos terminaux

- Le nombre de silos terminaux agréés du SMTG, 16, n'a pas changé.
 - La capacité d'entreposage s'est maintenue à 2,6 millions de tonnes.
- Changements importants de propriétaire pour les silos terminaux de Vancouver.
 - Ancien silo terminal de l'UGG vendu au consortium Alliance Grain Terminal Ltd.
 - Sert à fournir aux sociétés céréalières plus petites leurs propres installations.
 - L'acquisition de l'AU par SWP suscite l'échange des intérêts dans les silos terminaux.
 - SWP assume le contrôle de Cascadia Terminal.
 - Cargill devient propriétaire de l'ancien silo terminal de SWP.
- Les déchargements dans les silos terminaux ont baissé de 3,9 %, à 261 204 wagons.
 - La part attribuée au CP est remontée légèrement à 50,5 % depuis les 50,0 % de la campagne précédente.
 - Les efforts du CN pour promouvoir le port de Prince Rupert ont causé une baisse de 21,1 % des manutentions de Vancouver.

Série de mesures 1 – Aperçu de l'industrie

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2005 à 2006	2006 à 2007			
Production et approvisionnement [sous-série 1A]								
1A-1	Production agricole (milliers de tonnes)	(2)	55 141,7	56 002,7	49 264,6	-12,0 %	▼	
1A-2	Stocks de report (milliers de tonnes)	(2)	7 418,2	10 768,0	12 424,7	15,4 %	▲	
	Approvisionnement en grain (milliers de tonnes)	(2)	62 559,9	66 770,7	61 689,3	-7,6 %	▼	
1A-3	Production agricole (milliers de tonnes) – cultures spéciales	(2)	3 936,7	5 169,5	3 938,1	-23,8 %	▼	
Trafic ferroviaire [sous-série 1B]								
1B-1	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – province d'origine	}	26 441,0	25 304,7	24 311,7	-3,9 %	▼	
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) – analyse détaillée							
1B-4	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – cultures spéciales							
			2 103,4	2 608,2	2 344,3	-10,1 %	▼	
Infrastructure des silos de collecte [sous-série 1C]								
1C-1	Postes de livraison du grain (nombre)		626	275	268	-2,5 %	▼	
1C-1	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes)		7 443,9	5 870,8	5 758,4	-1,9 %	▼	
1C-1	Silos (nombre) – province	}	917	374	367	-1,9 %	▼	
1C-2	Silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-3	Silos (nombre) – société céréalière							
1C-4	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – province							
1C-5	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de chemin de fer		317	250	239	-4,4 %	▼	
1C-6	Silos capables de charger moyennant des primes d'encouragement (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-7	Ouvertures de silos (nombre) – province	}	43	10	44	440,0 %	▲	
1C-8	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer							
1C-9	Ouvertures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-10	Fermetures de silos (nombre) – province							
1C-11	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de chemin de fer		130	21	51	242,9 %	▲	
1C-12	Fermetures de silos (nombre) – catégorie de ligne de chemin de fer							
1C-13	Postes de livraison du grain (nombre) – concentrant 80 % des livraisons		217	90	s.o.	s.o.	–	
Infrastructure ferroviaire [sous-série 1D]								
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau tributaire du transport du grain		4 876,6	4 221,6	4 137,7	-2,0 %	▼	
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau non tributaire du transport du grain		14 513,5	14 373,4	14 357,6	-0,1 %	–	
1D-1	Infrastructure ferroviaire (routes-milles) – réseau total		19 390,1	18 595,0	18 495,3	-0,5 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		8 686,5	7 601,2	6 988,8	-8,1 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		16 975,8	17 119,6	16 748,1	-2,2 %	▼	
1D-2	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – réseau total		25 662,3	24 720,8	24 736,9	-4,0 %	▼	
1D-3	Infrastructure ferroviaire des compagnies d'intérêt local (routes-milles)		3 043,0	2 445,6	2 023,2	-17,3 %	▼	
1D-3	Volumes de grain transportés par compagnies d'intérêt local (milliers de tonnes)		2 090,5	1 709,2	1 059,1	-38,0 %	▼	
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs de catégorie 1		23 571,8	23 011,6	22 677,8	-1,5 %	▼	
1D-5	Volumes de grain transportés par chemin de fer (milliers de tonnes) – transporteurs de catégories 2 et 3		2 090,5	1 709,2	1 059,1	-38,0 %	▼	
1D-6	Silos (nombre) – réseau tributaire du transport du grain		371	127	117	-7,9 %	▼	
1D-6	Silos (nombre) – réseau non tributaire du transport du grain		513	233	235	0,9 %	–	
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau tributaire du transport du grain		2 475,4	1 628,8	1 575,6	-3,3 %	▼	
1D-6	Capacité d'entreposage des silos (milliers de tonnes) – réseau non tributaire du transport du grain		4 847,6	4 188,9	4 119,7	-1,7 %	▼	
Infrastructure des silos terminaux [sous-série 1E]								
1E-1	Silos terminaux (nombre)		15	16	16	0,0 %	–	
1E-1	Capacité d'entreposage des silos terminaux (milliers de tonnes)		2 678,6	2 642,6	2 642,6	0,0 %	–	
1E-2	Déchargements dans les silos terminaux (nombre) – wagons-trémies couverts		278 255	271 714	261 204	-3,9 %	▼	

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2006 à 2007 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

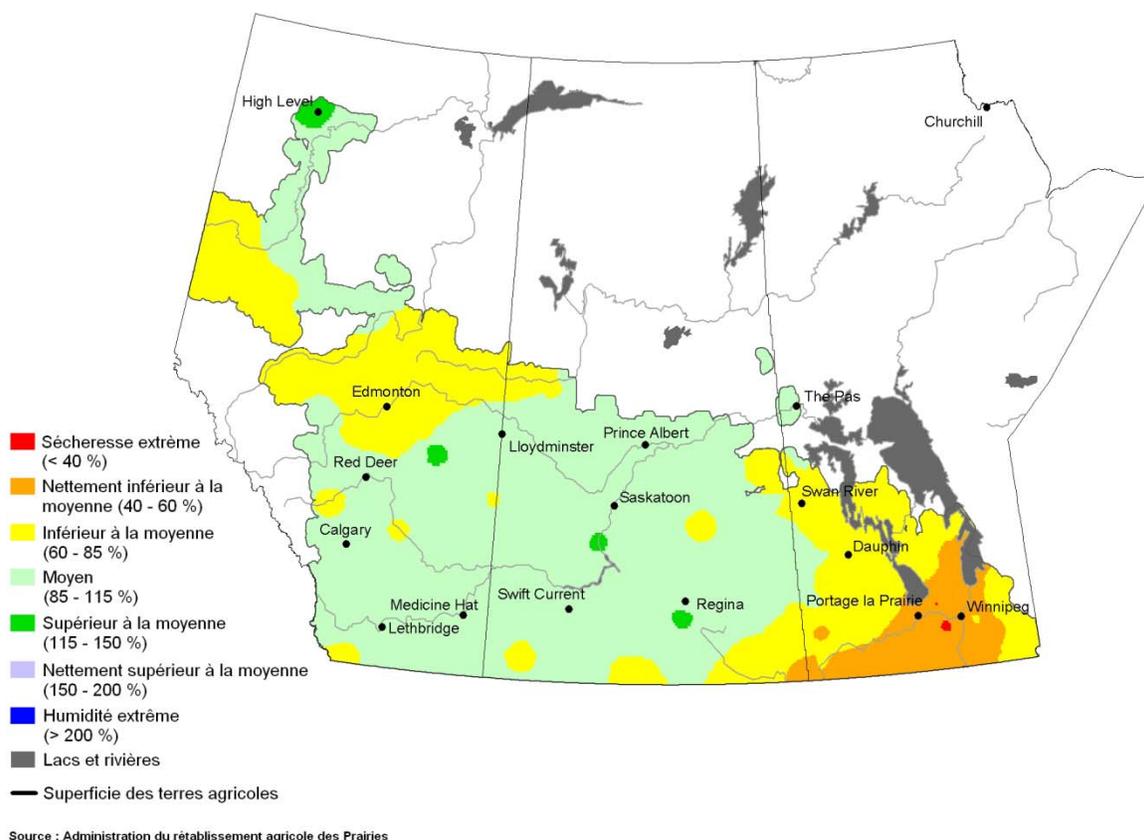
(2) – Les valeurs indiquées portent sur les approvisionnements disponibles pour être transportés pendant la campagne agricole.

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

La saison agricole 2006 à 2007 a été plus chaude et plus sèche que celle qui l'avait précédée. Les températures supérieures à la moyenne dans les Prairies ont aidé à avancer la production agricole d'un facteur de près de deux semaines. Ceci a été supporté par des conditions de récolte exceptionnellement bonnes qui ont contribué à la première production agricole de haute qualité depuis la campagne agricole de 2003 à 2004. En même temps, la continuation de la forte demande pour les céréales canadiennes, de concert avec les problèmes de production en Europe et en Australie, a aidé à faire augmenter les prix des céréales pour la première fois en quatre ans.

Toutefois, la baisse de la production de grain à l'Ouest du Canada, même lorsqu'elle a été associée à des stocks de report supérieurs à la normale, a conduit à une baisse modeste de l'activité du SMTG. Cet état de chose se manifeste de manière générale dans les variations correspondantes des indicateurs du Programme de surveillance du grain (PSG).

Figure 1 : Pourcentage de précipitations moyennes – 1^{er} avril au 31 août 2006



Dans la plupart des zones de l'Ouest du Canada, la précipitation totale de la saison agricole 2006 s'est avérée conforme à la normale.¹ Pourtant, la chaleur de juillet, accompagnée par de faibles précipitations, a conduit à des rendements plus faibles dans les Prairies.² La production totale de grain pour la campagne agricole de 2006 à 2007 est tombée à 49,3 millions de tonnes, soit une baisse de 12,0 % par rapport au PSG record de

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

² Les projections antérieures des agences agricoles provinciales avaient signalé une récolte « exceptionnelle » plus grande.

56,0 millions de tonnes atteint l'année précédente.³ Elle a été classée comme le cinquième volume de production dans l'Ouest du Canada depuis le lancement du PSG, bien au-dessous de la moyenne de 53,1 millions de tonnes de production pour les années du programme non sujettes à la sécheresse.⁴ Malgré la baisse comparative de production, la qualité du grain produit dans la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est révélée considérablement meilleure que celle constatée lors des deux campagnes précédentes. [Voir le tableau 1A-1 à l'Annexe 4.]

Production provinciale de grain

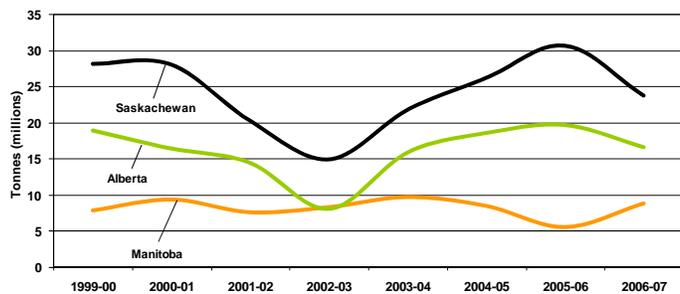
La baisse d'ensemble de la production a reflété des baisses dans la plupart des provinces productrices. Parmi celles-ci, les principales ont été la Saskatchewan et l'Alberta, qui ont signalé leurs premières réductions d'ensemble en quatre ans. Ceci a été dû en grande partie à des conditions culturales comparativement moins favorables. La réduction la plus importante a été constatée dans la Saskatchewan, où la production est tombée de 22,5 % à 23,8 millions de tonnes, comparé à un PSG record de 30,7 millions de tonnes un an auparavant. Cette baisse s'est aussi traduite par la baisse de la part de la province dans la production de l'Ouest du Canada à 48,2 %, comparé au record de 54,8 % l'année précédente.⁵

Les volumes de production de l'Alberta ont aussi baissé à 16,5 millions de tonnes, soit une baisse de 15,5 % par rapport au PSG record de 19,6 millions de tonnes l'année précédente. Bien que la Colombie-Britannique ait signalé la baisse de production la plus importante d'une année à l'autre, soit 49,5 %, sa récolte a été classée la plus petite dans le cadre du PSG, avec un total peut supérieur à 0,1 million de tonnes.⁶

Malgré des précipitations inférieures à la moyenne, une amélioration importante dans les conditions culturales au Manitoba a actuellement conduit à une augmentation de la production de 60,6 % pour la campagne agricole de 2006 à 2007. La production totale de grain a atteint 8,8 millions de tonnes en comparaison aux 5,5 millions de tonnes l'année antérieure.⁷ Ceci a signalé une remontée forte pour la province et un retour à des niveaux de production supérieurs à la normale.

Reflétant les baisses provinciales plus fortes présentées ci-dessus, la production des céréales particulières a aussi généralement baissée. Une baisse de 5,1 millions de tonnes dans la production de grain de la CCB a causé la majeure partie de la réduction de 6,7 millions de tonnes de la production totale. Une grande partie de cette baisse a été due aux baisses nettes de 2,8 millions de tonnes de l'orge et de 2,6 millions de tonnes du blé dur. Seule une augmentation de 0,2 million de tonnes dans la récolte du blé a servi de contreponds aux pertes

Figure 2 : Production principale de grain – répartition provinciale



³ Par suite du Recensement de l'agriculture de 2006, Statistique Canada a réduit son estimation de production antérieure pour la campagne agricole de 2006 à 2007 de 52,3 millions de tonnes à 49,3 millions de tonnes. Les valeurs de production présentées ici, qu'elles concernent une céréale ou une province particulière, diffèrent de celles publiées dans le rapport du Surveillant pour le premier trimestre de la campagne agricole de 2006 à 2007.

⁴ La production de grain dans les campagnes agricoles de 2001 à 2002 et de 2002 à 2003 a été négativement affectée par la sécheresse et a baissé, d'une valeur annuelle de plus de 50 millions de tonnes, à 42,5 millions de tonnes et 31,5 millions de tonnes respectivement.

⁵ La part de la Saskatchewan dans la production totale du PSG a rarement dépassée 50 %.

⁶ Avec une production annuelle moyenne d'environ 0,3 million de tonnes, la Colombie-Britannique est au dernier rang des provinces productrices de l'Ouest du Canada. À 132 600 tonnes, la production pour la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est avérée être environ 60 % inférieure à son record de 327 600 tonnes dans le cadre du PSG, atteint dans la campagne agricole de 2003 à 2004.

⁷ La production du Manitoba de 5,5 millions de tonnes dans la campagne agricole de 2005 à 2006 a représenté le niveau le plus bas enregistré pour la province dans le cadre du PSG.

constatées pour le blé et le blé dur. La récolte de blé s'est élevée à 19,1 millions de tonnes et a représenté un peu plus d'un tiers de la récolte totale.

Avec une production de 8,5 millions de tonnes, le canola a compté pour presque la moitié des 18,0 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB de la campagne agricole 2006 à 2007.⁸ En outre, la baisse de 1,1 million de tonnes dans la production du canola a représenté environ les deux tiers de la contraction de 1,6 million de tonnes dans les grains autres que CCB. L'avoine et le seigle ont fait exception, en signalant des gains de production respectifs de 13,2 % et 10,4 %. À ceci se sont ajoutées des réductions plus faibles dans la production des autres céréales associées.

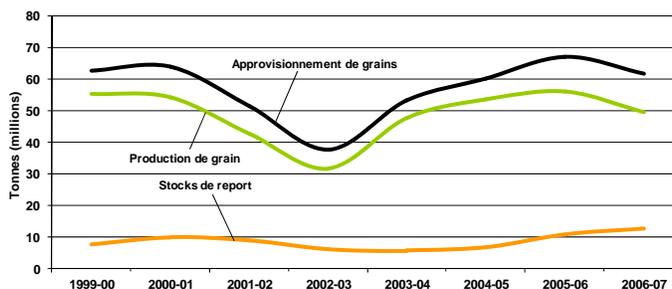
Les récoltes spéciales ont constaté une baisse encore plus forte de production de 23,8 %, à 3,9 millions de tonnes. Les réductions d'une année à l'autre de 0,7 million de tonnes dans la production des lentilles, associées à une baisse supplémentaire de 0,6 million de tonnes des pois secs, ont causé pratiquement toute la variance. [Voir le tableau 1A-3 à l'Annexe 4.]

Stocks de report et approvisionnement de l'Ouest du Canada

Bien que la production de grain ait les répercussions les plus directes sur l'approvisionnement global, le volume de grains stocké depuis la campagne agricole précédente a lui aussi un impact. En fait, ces stocks de report comptent, typiquement, pour environ un sixième de l'approvisionnement en grain.⁹ Ces stocks changent avec les changements dans la production de grain, bien qu'avec des variations moins marquées. Ils sont également constitués en grande part de grains de la CCB, qui comptent typiquement plus des trois-quarts du total.

La détérioration générale de la production constatée au cours des quelques premières années du PSG s'est reflétée dans des diminutions régulières des stocks de report. Ces stocks ont baissé de 9,8 millions de tonnes à la fin de la campagne agricole de 1999 à 2000, à un niveau bas de 5,5 millions de tonnes à la clôture de la campagne agricole de 2002 à 2003.¹⁰ Ces stocks ont augmenté en même temps que la production de grain elle-même au cours des trois campagnes agricoles suivantes. La production de grain dans le cadre du PSG ayant atteint un record de 56,0 millions de tonnes dans la campagne agricole de 2005 à 2006, la quantité de stock reporté à la campagne agricole de 2006 à 2007 a aussi augmenté pour atteindre un record de 12,4 millions de tonnes.¹¹ Combiné à une nouvelle production de 49,3 millions de tonnes, l'approvisionnement de grain d'ensemble pour la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est élevé à 61,7 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 7,6 % par rapport au record du PSG de l'année précédente de 66,8 millions de tonnes. [Voir le tableau 1A-2 à l'Annexe 4.]

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



⁸ La Loi sur la Commission canadienne du blé confère à la CCB le pouvoir exclusif de commercialisation du blé et de l'orge produits par les agriculteurs de l'Ouest du Canada, pour l'exportation et la consommation intérieure. Les grains non désignés explicitement dans la Loi portent la désignation de grains hors CCB aux fins du Programme de surveillance du grain.

⁹ Les stocks de report sont les stocks disponibles, à la ferme ou dans les silos primaires, à la conclusion d'une campagne agricole (soit au 31 juillet). À ce titre, ils sont également réputés constituer les stocks disponibles au début de la nouvelle campagne agricole (soit le 1^{er} août). Les stocks de report mentionnés ici reposent sur les données fournies par Statistique Canada et par la Commission canadienne des grains.

¹⁰ La meilleure illustration de ce phénomène se trouve dans la mise en parallèle du déclin de 42,8 % de la production de grain et de la réduction de 43,9 % des stocks de report dans les quatre premières années du PSG.

¹¹ La hausse des prix a également joué un rôle dans cette accumulation inhabituelle, plusieurs agriculteurs préférant accumuler une part supérieure de leur grain de moindre qualité, dans l'espoir d'être capable de le mêler à une meilleure récolte à l'automne 2006.

Bien que les augmentations des stocks de report aient été constatées dans l'ensemble, les changements enregistrés dans celles signalées pour chaque province et chaque céréale ont fortement varié. Pour les provinces, ces variations ont inclus un gain de 27,1 % pour l'Alberta et une réduction de 18,6 % pour le Manitoba. Malgré l'effet d'une réduction de 0,3 million de tonnes dans les stocks de report du Manitoba, les gains signalés par la Saskatchewan et l'Alberta ont eu le plus grand impact d'ensemble, avec des augmentations respectives de 1,0 million de tonnes et 0,9 million de tonnes. De même, les augmentations dans la quantité des stocks de grain CCB ont représenté un peu plus des trois quarts de l'augmentation d'ensemble, avec le blé dur de report augmentant de 0,7 million de tonnes, le blé augmentant de 0,6 million de tonnes et l'orge restant essentiellement inchangée. Parmi les grains autres que CCB, les stocks de canola et de lin ont représenté les gains les plus importants, en augmentant de près de 0,3 million de tonnes chacun en présence des réductions modestes des autres denrées.

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

Les volumes de grain réglementé acheminés par chemin de fer vers les ports de l'Ouest du Canada ont connu une légère baisse pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Le volume global a baissé de 3,9 %, passant de 25,3 millions de tonnes l'année précédente à 24,3 millions de tonnes.¹² Cette baisse a cependant été bien en-dessus de la diminution de 7,6 % dans l'approvisionnement en grains noté auparavant. [Voir les tableaux 1B-1 à 1B-4 à l'Annexe 4.]

La différence entre ces deux taux de diminution souligne le fait que les compagnies de chemins de fer ont transporté une part plus importante de l'approvisionnement en grain aux ports de l'Ouest du Canada, 39,4 % comparé à 37,9 % l'année précédente. De façon plus importante, dans la mesure où ces taux sont inférieurs à ceux observés au début du PSG, une proportion quelque peu plus grande de l'approvisionnement total de grain semble être destinée au marché nord-américain.¹³

Origines par province

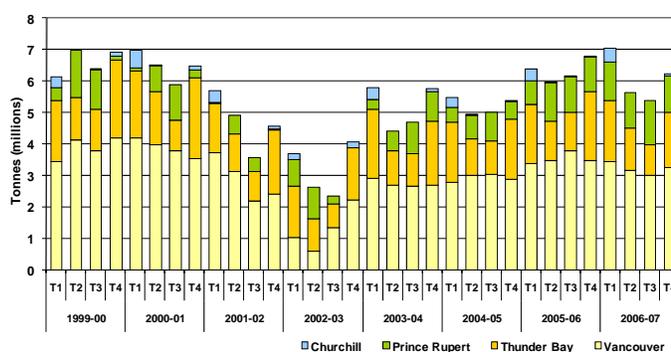
Les expéditions ferroviaires de la campagne agricole 2006 à 2007 ont tendance à refléter les changements des approvisionnements en grains provinciaux. C'est le Manitoba qui a connu le seul gain notable, augmentant ses expéditions ferroviaires de 2,9 %, à 2,5 millions de tonnes. Les expéditions de l'Alberta se sont révélées largement inchangées, en baissant seulement de 0,5 % à 9,3 millions de tonnes. Les transports en provenance de la Saskatchewan ont signalé la plus grande réduction en volume total, en baissant d'un million entier de tonnes, soit 7,4 %, par rapport aux 13,4 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le total des expéditions ferroviaires provenant de la Colombie-Britannique ont baissé à un peu plus de 0,2 million de tonnes.¹⁴

¹² Le volume de grains acheminés par chemin de fer n'englobe que la partie destinée à un port désigné de l'Ouest du Canada conformément aux dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Il n'englobe pas le trafic céréalier provenant de l'Ouest du Canada vers d'autres destinations nord-américaines, qu'il s'agisse de l'Est du Canada, des États-Unis d'Amérique ou du Mexique.

¹³ Ces parts de marché sont inférieures au record de 42,3 % qui est estimé avoir été transporté par les compagnies de chemins de fer vers les quatre ports de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole de 1999 à 2000.

¹⁴ En vertu du PSG, les statistiques relatives au transport du grain par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes transportés par les transporteurs de compétence fédérale. Avec l'acquisition de BC Rail par le CN à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, les volumes qui auraient été auparavant transportés sous juridiction provinciale ont été soumis à la juridiction fédérale et ont été ajoutés aux statistiques du trafic total du CN. Le volume total de trafic en provenance de la Colombie-Britannique dans la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est élevé à 204 600 tonnes, en baisse de 11,0 % par rapport aux 229 700 tonnes relevées un an auparavant.

Figure 4 : Volumes de grain expédiés par chemin de fer



Ports de destination

Le port de Vancouver constituait toujours la principale destination pour les exportations du grain de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Le trafic vers Vancouver s'est élevé à 12,9 millions de tonnes, en baisse de 8,6 % par rapport aux 14,1 millions de tonnes un an auparavant. De façon plus importante, la part du port dans le volume total a aussi baissé à 53,0 %, par rapport à 55,7 % l'année précédente.¹⁵ En comparaison, Prince Rupert signale une deuxième année de fortes augmentations, et en tonnage, et en cote-part. Les expéditions totales vers le port ont augmenté de 17,1 % pour atteindre un record de PSG de 4,9 millions de tonnes. En même temps, sa part de marché d'ensemble est montée en flèche à un niveau record de 20,3 %, comparé à 16,6 % l'année précédente.

Comme pour Vancouver, le volume et la part de trafic à destination de Thunder Bay ont baissé en présence des avancées enregistrées par Prince Rupert. Bien que Thunder Bay ait toujours été classé comme deuxième destination d'exportation dans le SMTG, son volume ferroviaire a baissé de 8,7 % à 6,0 millions de tonnes, comparé à 6,5 millions de tonnes, tandis que sa part d'ensemble a baissé à 24,6 %, comparé à 25,9 % un an auparavant. Le port de Churchill a eu des résultats inverses, avec des expéditions ferroviaires de 0,5 million de tonnes de grain produisant une augmentation de volume de 15,2 %, et un gain de part de marché de 0,3 % se traduisant par un record sur trois ans de 2,1 %.¹⁶

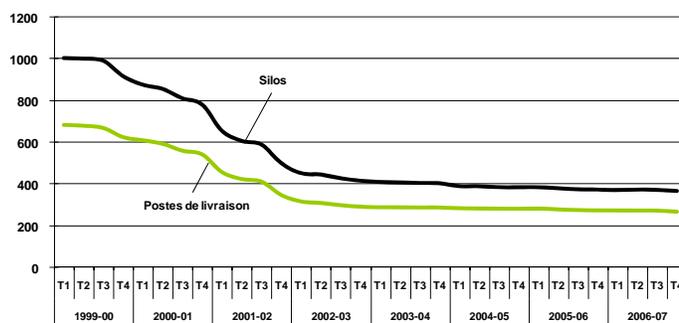
Il est utile de noter que, du fait des gains relatifs obtenus par Prince Rupert lors des deux dernières campagnes agricoles, il semble certain que la hausse de trafic à destination de Prince Rupert est due à des tarifs de fret ferroviaire plus compétitifs et un meilleur approvisionnement en wagons dans ce corridor. En outre, ces facteurs révisent les rôles des autres ports au sein du SMTG, l'impact le plus mesurable affectant le port de Vancouver.

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

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation dans les Prairies. Au début de la campagne agricole 2006 à 2007, sept ans plus tard, il ne restait que 374 silos, une réduction de 62,7 %.¹⁷ [Voir les tableaux 1C-1 et 1C-2 à l'Annexe 4.]

En fait, pendant les trois premières années du PSG, le taux de diminution de ces installations augmentait. En tout, 87 installations ont été retirées du réseau

Figure 5 : Silos agréés et points de livraison



¹⁵ La British Columbia Terminal Elevator Operators Association imposait le lock-out à des employés du Vancouver Grain Workers Union en août 2002. Cette mesure a eu comme effet d'empêcher, pendant une bonne partie de la première moitié de la campagne agricole 2002 à 2003, le passage du grain par le port de Vancouver. De ce fait, la part de Vancouver dans le volume ferroviaire total pour la campagne agricole de 2002 à 2003 a baissé à son niveau le plus bas du PSG, soit 40,6 %. Bien que le port ait repris du terrain depuis, il n'a pas encore retrouvé sa part de 60,8 % obtenue lors de la campagne agricole 2001 à 2002.

¹⁶ La part du port de Churchill du total des expéditions ferroviaires de grain a atteint un maximum de 2,7 % pendant la campagne agricole 2002 à 2003.

¹⁷ La baisse du nombre de silos agréés mentionnée reflète le changement net découlant des ouvertures et des fermetures de silos au cours d'une période donnée. Cette baisse nette ne doit pas être interprétée uniquement comme des fermetures de silos. Les ouvertures et les fermetures de silos sont abordées ailleurs dans le présent rapport, et les statistiques à leur égard figurent aux tableaux 1C-7 à 1C-12.

la première année, suivies de 136 à la deuxième et 281 à la troisième année. Toutefois, cette cadence s'est nettement ralentie lorsque 84 silos seulement ont été retirés du système dans la campagne agricole de 2002 à 2003. Ce ralentissement a été confirmé par des réductions modestes à chacune des trois campagnes agricoles suivantes : à 12 dans la campagne agricole 2003 à 2004; à 19 dans la campagne 2004 à 2005; et à 11 dans la campagne 2005 à 2006.

La campagne agricole de 2006 à 2007 a vu sept installations de plus retirées du système. Ce nombre a réduit les silos agréés dans l'Ouest du Canada à seulement 367, ce qui représente une réduction de 1,9 %. Ainsi, la réduction totale des installations enregistrées depuis le début du PSG est passée à 637, soit 63,4 %. En dépit de cette forte réduction, l'étendue modeste des changements enregistrés au cours des quatre dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalières ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

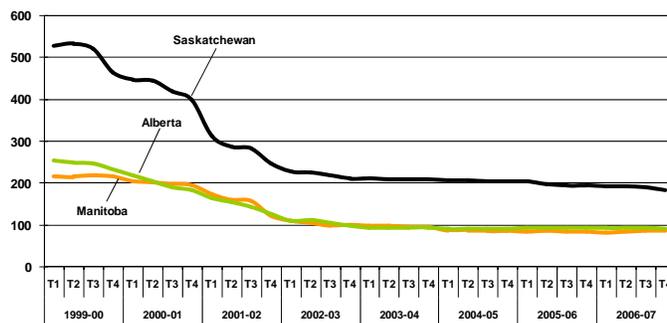
On peut en dire autant du nombre de postes de livraison du grain, dont la diminution suivait celle du nombre de silos agréés. Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, le nombre de postes de livraison en service a diminué de seulement 2,5 %, passant de 275 l'année précédente à 268. Au bilan, 60,9 % des 685 postes de livraison en service au début du PSG ont maintenant été fermés. Ceci veut dire que quelque 417 collectivités ont vécu la fermeture de tous leurs silos agréés au cours des huit dernières campagnes agricoles.

Depuis le début du PSG, les livraisons de grain se sont concentrées dans un nombre moindre de postes de livraison. Dans l'une ou l'autre des campagnes agricoles, environ un tiers des postes de livraison en service du SMTG accueillait 80,0 % des livraisons de grain des producteurs. Au cours de la campagne agricole 2005 à 2006 – la dernière dont les statistiques sont disponibles – ceci représente 90 ou 37,7 %, des 239 postes de livraison du grain en activité du SMTG. Proportionnellement, bien que cette part se soit avérée marginalement supérieure aux 33,5 % relevés dans l'année de référence du PSG, elle a été conforme aux valeurs plus élevées observées depuis la campagne agricole de 2003 à 2004. Dans une large mesure, cette distribution plus large est corrélée avec la réduction générale de la taille du réseau de silos lui-même, qui s'est traduite par de plus importantes livraisons de grain aux emplacements secondaires. [Voir le tableau 1C-13 à l'Annexe 4.]

Répartition provinciale

Au terme de la campagne agricole 2006 à 2007, 183 des silos agréés de l'Ouest du Canada se trouvaient en Saskatchewan. Cela représentait 49,9 % du total actif du système et s'est avéré correspondre à la part de la province depuis le début du PSG. Les parts suivantes reviennent à l'Alberta et au Manitoba, dont les 90 et 86 silos respectivement représentent à peu près un quart de plus chacun. Les huit silos restants du SMTG sont situés en Colombie-Britannique et en Ontario.¹⁸

Figure 6 : Silos agréés – répartition provinciale



En plus de signaler la plus grande réduction des installations agréées, la fermeture au Saskatchewan de 344 silos a aussi produit la baisse relative la plus grande depuis le commencement du PSG, soit 65,3 %. Cette réduction était suivie de près par la réduction de 64,3 %, ou 162 silos, enregistrée en Alberta et celle de 60,2 %, ou 130 silos, au Manitoba. Ces similarités rehaussent le fait que la restructuration des silos a été généralisée et qu'elle n'a pas particulièrement pris en considération la problématique des installations provinciales en particulier.

¹⁸ Au 31 juillet 2007, il y avait huit silos agréés se trouvant à l'extérieur du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Plus précisément, une en Ontario et sept en Colombie-Britannique. Les changements survenus dans les infrastructures des silos de ces provinces ne sont généralement pas soulignés en raison de leur influence limitée, même s'ils figurent dans les statistiques plus générales qui ont trait au SMTG dans son ensemble.

Capacité d'entreposage des silos

En dépit de la baisse de 63,4 % du nombre global de silos, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé dans une proportion bien moindre, soit 18,0 % au cours de cette même période. Tel que signalé dans les rapports antérieurs du Surveillant, ce taux de déclin inférieur reflète simplement que, bien que les sociétés céréalères ferment leurs petits silos moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. De fait, pendant la première année du PSG, la capacité ajoutée obtenue par des investissements dans des installations plus importantes a dépassé la réduction due aux fermetures des petites installations. C'est ainsi que la capacité globale de stockage a augmenté de 7,4 % pour atteindre un pic de 7,5 millions de tonnes au troisième trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000.

Toutefois, au fil des quatre campagnes agricoles suivantes, la capacité d'entreposage du SMTG a reculé au rythme de la fermeture des silos, baissant à un taux d'environ 3 500 tonnes par fermeture de silo. À la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, la capacité d'entreposage totale du SMTG était passée de 7,0 millions de tonnes à 5,7 millions de tonnes, une baisse de 19,0 %. Cette tendance a été renversée temporairement au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006 lorsque la capacité totale d'entreposage s'est accrue de 157 000 tonnes et de 25 200 tonnes respectivement.¹⁹ Toutefois, la campagne agricole de 2006 à 2007 a produit une réduction de 112 400 tonnes, ce qui a laissé la capacité totale d'entreposage du SMTG à 5,8 millions de tonnes.

Catégories de silos

À des fins de comparaison, le PSG regroupe les installations en quatre catégories. Ces catégories sont basées sur la capacité de chargement de chaque installation, qui à leur tour sont définies par le nombre de voitures qu'elles peuvent accueillir. Les silos de catégorie A peuvent accueillir moins de 25 wagons; ceux de catégorie B, de 25 à 49 wagons; ceux de catégorie C, de 50 à 99 wagons, et les silos de catégorie D peuvent accueillir au moins 100 wagons.²⁰ De plus, le PSG considère que les installations des catégories C et D sont des silos à forte capacité vu leur capacité de charger un grand nombre de voitures.

Avec ce cadre de comparaison, on constate que la composition du réseau de silos a considérablement changé au fil des huit dernières campagnes agricoles. Le changement le plus marquant a été la baisse de 81,8 % du

Figure 7 : Changements relatifs des silos et de la capacité d'entreposage

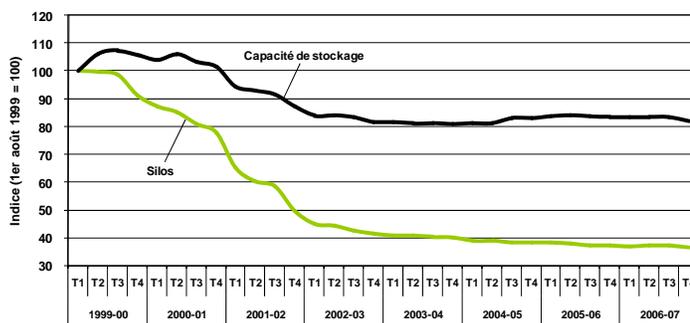
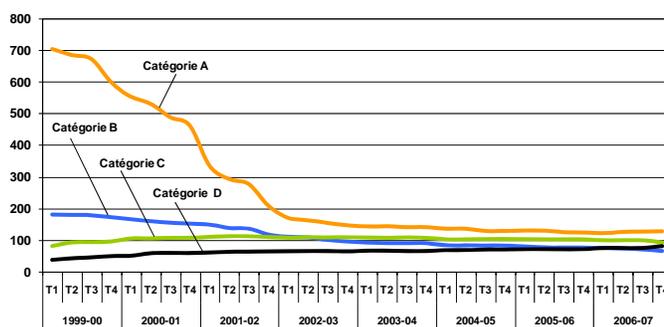


Figure 8 : Silos agréés – catégorie de silo



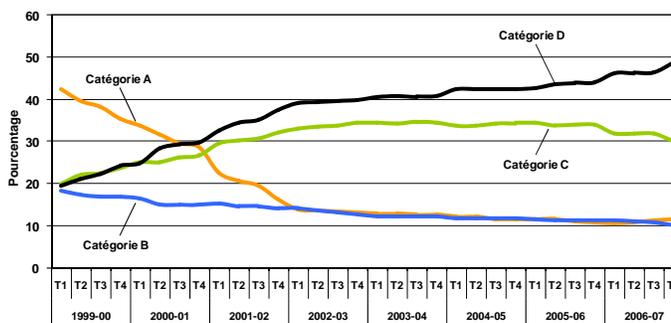
¹⁹ Comme pour la première année du PSG, le phénomène s'explique par le fait que l'expansion des installations à forte capacité a plus que compensé la réduction découlant de la fermeture de plus petites installations.

²⁰ Les catégories de silos correspondent aux seuils d'expédition des grandes compagnies de chemin de fer du Canada pour le transport du grain par trains-blocs multiples. Au début du PSG, les seuils établis portaient sur des expéditions de 25, 50 et 100 wagons. D'abord proposés en 1987, ces incitatifs visent à attirer des volumes de grain considérablement plus élevés dans des silos pouvant accueillir un groupe complet ou partiel de wagons.

nombre de silos de catégorie A, passés de 705 à 128. Les silos de catégorie B ont connu une réduction de 64,4 %, une baisse de 180 à 64. En même temps, l'industrie utilisait de plus en plus des silos à forte capacité. Les silos de catégorie C ont accru leur nombre de 14,8 %, de 81 à 93, tandis que les silos de catégorie D progressaient de 115,8 %, de 38 à 82.

Ces statistiques dénotent clairement que l'installation classique à charpente de bois constituait la cible principale du programme de rationalisation des silos. Des 844 fermetures de silos signalées depuis le début du PSG, 657 étaient liées à des fermetures d'installations de catégorie A.²¹ Ceci est largement dû au fait que le rendement économique des silos à forte capacité a rendu ces installations obsolètes, ainsi que l'encouragement du système de chemins de fer consistant à offrir des stimulants financiers qui encourageaient le transport du grain en blocs de 25 wagons ou plus à la fois.

Figure 9 : Part de la capacité d'entreposage – catégorie de silos



Ces mêmes facteurs ont également joué en défaveur des silos de catégorie B, mais dans une moindre mesure. Plus précisément, même si les mouvements de grain par ces installations les rendaient admissibles à un rabais en vertu des programmes d'incitatifs des compagnies de chemin de fer, ces rabais étaient moindres que ceux consentis aux expéditions de silos à forte capacité. De plus, ces rabais ont été plus tard progressivement réduits et éliminés.²² Conséquemment, au cours des huit dernières campagnes agricoles, un total de 128 installations de catégorie B ont également été fermées. Les silos de catégories A et B ont compté pour 93,0 % des fermetures. [Voir les tableaux 1C-10 à 1C-12 à l'Annexe 4.]

Contrairement à leur part des fermetures de silos, seul 53,6 % des 207 silos qui ouvrirent pendant cette période étaient des silos de catégories A et B.²³ Cette différence attire l'attention sur le fait que les installations à forte capacité représentaient une proportion beaucoup plus grande d'ouvertures que de fermetures de silos, à savoir 46,4 % contre 7,0 % respectivement. Tel que prévu, les silos des catégories C et D sont les seuls à avoir connu une augmentation nette de leur nombre depuis la campagne agricole 1999 à 2000. Ces tendances combinées mettent en relief la transition continue de l'industrie vers des silos à forte capacité. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les silos à forte capacité représentaient 47,7 % de tous les silos, et 78,6 % de la capacité d'entreposage globale. Ces valeurs diffèrent considérablement des cote-parts de 11,9 % et 39,4 % respectivement qu'elles avaient au début du PSG. [Voir les tableaux 1C-7 à 1C-9 à l'Annexe 4.]

En prenant en compte toutes les catégories d'installations, on constate que le nombre de silos ayant la capacité de charger les wagons en blocs de 25 ou plus a baissé de 20,1 % au cours des huit dernières années, de 239 à 299. Au contraire, leur capacité d'entreposage associée a actuellement augmentée de 26,0 %, pour passer de 4,1 millions de tonnes à 5,1 millions de tonnes.²⁴ Plus important, à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les silos à forte capacité représentaient 65,1 % de tous les silos, et 88,6 % de leur capacité d'entreposage. Comme pour les silos à forte capacité, ces parts sont considérablement plus

²¹ Les statistiques liées aux fermetures et ouvertures de silos sont des évaluations brutes et ne font pas distinction entre les silos agréés pouvant avoir été fermés par un exploitant mais qui, à la suite d'une vente subséquente, ait pu être postérieurement réouverte par un autre exploitant.

²² Au début de la campagne agricole 2003 à 2004, le CN abandonnait le rabais de 1,00 \$ la tonne consenti pour les expéditions de silos de catégorie B depuis le début du PSG, tandis que le CP réduisait ce rabais à 0,50 \$ la tonne. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le CP avait également éliminé le rabais sur les transports en blocs de 25 à 49 voitures.

²³ Une grande partie des 207 ouvertures de silos de catégories A et B consignées pendant cette période relève de l'acquisition de silos qui avaient été fermés, pour être rouverts par une autre société céréalière.

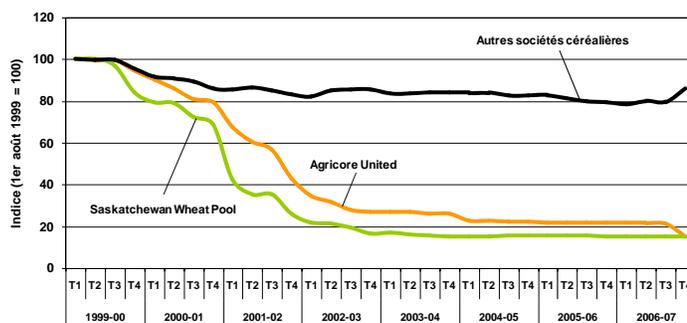
²⁴ Si l'on inclut les silos de catégorie B (dont le nombre a diminué de 180 à 64 durant cette période), cela neutralise les hausses numériques relativement moindres des silos de catégories C et D et aboutit à une réduction nette.

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

Sociétés céréalières

Pour plusieurs sociétés céréalières, la clé de l'amélioration de l'efficacité économique de leurs réseaux de collecte de grain a été de restructurer leurs silos. La pierre angulaire de cette stratégie étant le remplacement des petits silos par des installations à forte capacité, il s'en suit que cette stratégie se prête plus aux sociétés céréalières ayant les plus grands réseaux. Effectivement, les deux plus importantes sociétés céréalières au début du PSG, Agricore United (AU) et le Saskatchewan Wheat Pool (SWP), ont été les principaux artisans de la rationalisation des silos. Les initiatives combinées de ces deux compagnies comptent pour 93,2 % de la réduction nette du nombre de silos du SMTG.

Figure 10 : Silos agréés – société céréalière



En comparaison, la SWP s'est avérée être la plus agressive des deux compagnies. Tout au long de la campagne agricole 2006 à 2007, la SWP a réduit son nombre de silos agréés de 84,8 %, passant de 316 silos à 48 (268 silos). Plus de la moitié de cette réduction de 268 installations a eu lieu en une seule campagne agricole, à savoir, celle de 2001 à 2002 lorsque la compagnie a éliminé 134 silos de son réseau. Les quelques changements mineurs survenus au cours des quatre dernières campagnes agricoles suggèrent assez clairement que la compagnie a en grande partie mené à terme son programme de rationalisation.

Toutefois, le quatrième trimestre de la campagne agricole de 2006 à 2007 a vu la prise de contrôle d'AU par le SWP.²⁵ Cela fait, ce dernier a immédiatement éliminé 24 des 82 silos d'AU qu'il venait d'acquérir. Cela a fait augmenter la valeur de la réduction nette des silos d'AU, de 78,6 % avant l'acquisition à 84,9 % après l'acquisition, avec le total diminuant de 384 à 58. Comme dans le cas du SWP, presque la moitié des réductions de la compagnie ont eu lieu pendant la campagne agricole 2001 à 2002 et ont peut-être été entraînées par les occasions de restructuration présentées par la fusion de ses deux compagnies mères.²⁶ Jusqu'aux désinvestissements suscités par l'acquisition de la société par le SWP, la réduction limitée des silos AU au cours des deux campagnes agricoles précédentes avait aussi suggéré que son programme de rationalisation était essentiellement terminé.

Parmi les autres grandes sociétés céréalières, Pioneer Grain et Cargill ont signalé les réductions suivantes les plus grandes du réseau de silos. Toutefois, avec des réductions respectives de 40,0 % et 27,1 %, leurs efforts de rationalisation ont été notablement inférieurs à celui de SWP et AU. En outre, ces valeurs ont été modérées du fait des acquisitions de silos AU effectuées par ces deux sociétés dans le quatrième trimestre de la campagne agricole de 2006 à 2007.²⁷ La réduction était encore moins marquée chez Parrish and Heimbecker et Paterson Grain, avec des baisses respectives de 23,1 % et de 12,0 %.

Ces réductions ne signifiaient pas toujours la fermeture permanente d'un silo. Dans certains cas, les silos fermés par les céréalières les plus importantes étaient vendus, pour refaire surface plus tard comme installations de céréalières indépendantes plus petites telles Delmar Commodities, FGDI, Providence Grain

²⁵ Voir la section 2.36 pour une discussion plus complète de cette transaction.

²⁶ Le 1^{er} novembre 2001, Agricore Cooperative Ltd. a officiellement fusionné avec United Grain Growers Limited pour former Agricore United.

²⁷ Pioneer Grain a acquis 15 des anciens silos AU vendus par SWP dans le quatrième trimestre de la campagne agricole de 2006 à 2007, tandis que Cargill a acquis les autres neuf.

Group et Westlock Terminals.²⁸ Conséquemment, le nombre de silos exploités par ces petites céréaliers a, en fait, augmenté de 53,6 % dans les huit dernières campagnes agricoles, passant de 56 à 86.²⁹

Le nombre total de silos exploités par des sociétés autres que SWP et AU a baissé de seulement 14,1 %, de 304 à 261, pendant la durée du PSG. De plus, face aux coupures plus profondes faites par SWP et AU, ces autres compagnies comptent maintenant pour les deux tiers de la capacité totale de stockage du SMTG.³⁰ Malgré ce qui ressemble à un renversement de position, SWP et AU restent les plus importants manutentionnaires de grain dans l'Ouest du Canada, traitant plus de la moitié du volume annuel. Ces deux compagnies ont rehaussé l'efficacité de leurs réseaux de silos, mais il est également évident que leurs rivaux de moindre taille se sont aussi adaptés à l'évolution du contexte concurrentiel. Il reste à déterminer si la fusion de SWP et AU présentera un défi commercial plus difficile pour elles dans la campagne agricole de 2007 à 2008. [Voir le tableau 1C-3 à l'Annexe 4.]

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

Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada comprenait 19 468,2 route-milles de voies ferrées. De celles-ci, les transporteurs de catégorie 1 exploitaient 76,2 % ou 14 827,9 route-milles, tandis que les transporteurs plus petits de catégories 2 et 3 exploitaient le 23,8 % restant, soit 4 640,3 route-milles.³¹ Les changements spectaculaires du réseau de silos du SMTG diffèrent radicalement du changement plus léger enregistré par le réseau ferroviaire. Pendant les sept premières années du PSG, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été de 4,5 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 595,0 route-milles. La majeure partie de cette réduction de 873,2 route-milles est attribuable à l'abandon de 733,1 route-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation.

Pourtant, des changements notables ont apparu dans la constitution du système lui-même. Le plus important de ceux-ci a concerné le transfert par le CN et le CP d'un grand nombre de voies secondaires à diverses nouvelles sociétés ferroviaires d'intérêt local. Cette pratique, qui a commencé au milieu des années 1990, a été l'un des fondements d'une réorganisation de l'industrie qui a cédé le contrôle de près d'un tiers du réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada à une série de petits transporteurs d'intérêt régional ou local.

Pourtant, des événements récents suggèrent que l'industrie des sociétés ferroviaires d'intérêt local dans l'Ouest du Canada est en difficulté. Dans l'ensemble, la santé financière affaiblie des sociétés ferroviaires d'intérêt local a poussé plusieurs d'entre elles à vendre ou à rationaliser leurs propres opérations au cours des trois dernières campagnes agricoles. Dans la plupart des cas, ceci a conduit à la reprise de contrôle de ces compagnies d'intérêt local par le transporteur de catégorie 1 qui les avait essaimées en premier lieu. L'exemple peut-être le plus frappant de cela s'est produit en janvier 2006 lorsque RailAmerica Inc. a revendu au CN la plupart de son actif dans l'Ouest du Canada.³² Naturellement, ces variations ont conduit à un réalignement

²⁸ Dans certaines situations, comme celle de la fusion ayant abouti à la création d'Agricore United, le Bureau de la concurrence du Canada a imposé à la compagnie de se départir de silos désignés. Ces silos sont maintenant exploités par de plus petites sociétés céréaliers.

²⁹ La mention de sociétés céréaliers de plus petite taille peut être trompeuse, car elle découle de l'étendue des activités de la compagnie dans l'Ouest du Canada. Ainsi, les 86 silos mentionnés ici comprennent six silos exploités par ADM Agri-Industries Ltd., filiale de la compagnie Archer Daniels Midland de plus grande envergure, établie aux États-Unis.

³⁰ À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les sociétés céréaliers autres que SWP et AU possédaient 71,1 % des silos et 67,2 % de la capacité d'entreposage connexe. Ceci marque une sérieuse augmentation de leurs parts respectives de 30,3 % et de 41,7 % au début du PSG. Au cours de cette même période, les parts du SWP et d'AU ont connu une baisse correspondante, pour représenter 28,9 % des silos et 32,8 % de la capacité d'entreposage connexe.

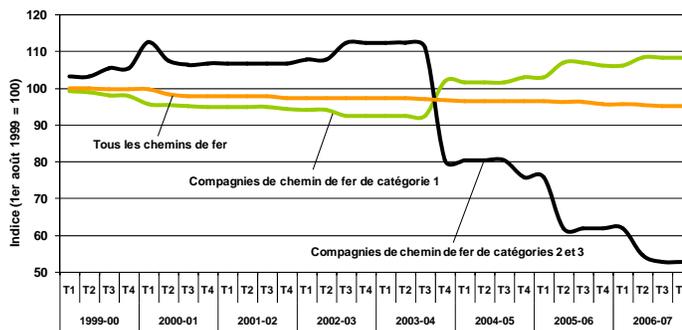
³¹ Les catégories notées ici pour regrouper les chemins de fer correspondent aux conventions de l'industrie : la catégorie 1 marque les grands transporteurs comme la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ou le Chemin de fer Canadien Pacifique; la catégorie 2, les compagnies ferroviaires régionales comme l'ancien BC Rail; et la catégorie 3, des sociétés ferroviaires d'intérêt local telles la Central Manitoba Railway ou la Great Western Railway.

³² La vente, évaluée à 26 M \$, comprenait 702,8 route-milles d'infrastructure ferroviaire regroupé en trois opérations distinctes : Le Central Western Railway, le Lakeland and Waterways Railway et le Mackenzie Northern Railway. L'achat par le CN indiquait un rachat des mêmes opérations qu'il avait vendues plusieurs années auparavant.

important des opérations des sociétés ferroviaires de catégorie 1 et des autres catégories. Dès le début de la campagne agricole de 2006 à 2007, le nombre total de route-milles gérés par le CN et le CP avait augmenté de 6,1 %, de 14 827,9 route-milles au début du PSG à 15 725,1 route-milles. Inversement, l'ampleur du réseau exploité par les transporteurs d'une catégorie autre que 1 dans l'Ouest du Canada avait baissé de 38,2 %, de 4 640,3 route-milles à 2 869,9 route-milles.

Un rachat similaire a été noté en décembre 2006 lorsque le CN a racheté le Savage Alberta Railway auprès de sa société-mère basée dans l'Utah, Savage Companies, pour 25 M \$. De façon intéressante, la vente est survenue seulement dix-huit mois après le rachat par Savage Companies de ce qui avait été précédemment Alberta RailNet, Inc., une ligne d'intérêt local créée en juin 1999 après le désinvestissement par le CN de plusieurs voies d'embranchement dans la région de Peace River de l'Alberta.³³ Bien qu'elle se soit largement concentrée sur le service des industries du charbon et des forêts, les céréales étaient censées représenter environ un cinquième des expéditions d'ensemble de la ligne d'intérêt local. En plus de plusieurs sites de chargement de wagons des producteurs, le réseau de 343,8 route-milles servait aussi plusieurs silos agréés, incluant trois installations à forte capacité situées à Rycroft, en Alberta.

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



La campagne agricole de 2006 à 2007 a aussi occasionné le premier arrêt complet d'activité d'une société ferroviaire d'intérêt local sur les prairies depuis 2005.³⁴ En janvier 2007, le Southern Manitoba Railway (SMR) a reçu l'accord de la Motor Transport Board de cette province pour abandonner les derniers 78,6 route-milles de son réseau, qui s'étendaient de Mariapolis à Morris. Aussi fondée en 1999 après le rachat des anciennes subdivisions Miami et Hartney du CN, le SMR n'avait pas été capable d'arrêter l'érosion régulière de sa base de trafic. De telles difficultés avaient déjà incité le transporteur à abandonner ses opérations les plus à l'ouest trois ans auparavant.³⁵

Avec l'abandon de 21,1 route-milles supplémentaires par le CN et le CP, ces changements ont eu l'effet de faire pencher la bascule encore plus en faveur des transporteurs de catégorie 1.³⁶ À la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007, l'infrastructure ferroviaire gérée par le CN et le CP avait augmenté de 2,1 % de plus, à 16 047,8 route-milles. À titre de comparaison, le réseau exploité par les transporteurs de catégories 2 et 3 s'est réduit de 14,7 %, à un niveau PSG bas de 2 447,5 route-milles. Même avec ces changements, 1 200 route-milles supplémentaires d'infrastructure restent toujours marqués pour l'abandon par le CN et le CP. [Voir le tableau 1D-1 à l'Annexe 4.]

³³ Alberta RailNet, Inc. a été fondée comme filiale à 100 % de North American RailNet, Inc. La société, dont le siège social est situé à Bedford, au Texas, était la société-mère de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local jusqu'en mai 2005, lorsque ses opérations américaines ont fusionné avec celles d'OmniTrax, Inc., basée à Denver. Savage Companies racheta à ce moment les opérations d'Alberta RailNet, en les rebaptisant Savage Alberta Railway.

³⁴ Le dernier arrêt d'activité d'une ligne d'intérêt local sur les prairies s'était produit en mai 2005 à la suite de l'échec financier de la Prairie Alliance for the Future (PAFF). Toutefois, le réseau de 211,5 route-milles d'embranchements ferroviaires tributaires du transport du grain que la PAFF avait exploité étant retourné sous le contrôle du CN, le service ferroviaire n'était pas suspendu. Néanmoins, le CN avait ajouté ces voies à sa liste de candidats à l'abandon en octobre 2005.

³⁵ En mars 2004, le Southern Manitoba Railway a abandonné une section de 64,0 route-milles de son réseau. Cette section s'étendait d'Elgin à Mariapolis, au Manitoba, et constituait un peu moins de 45 % de l'infrastructure d'ensemble du transporteur.

³⁶ Les 21,1 route-milles indiqués ici incluaient 15,8 route-milles de la subdivision Kimberley du CP, qui fut abandonnée en novembre 2006, et 5,3 route-milles de la subdivision Preeceville du CN, qui fut abandonnée en avril 2007.

Ces réductions ne présagent pas un bon avenir pour l'industrie des lignes d'intérêt commun dans l'Ouest du Canada. Bien que les gains dans les chargements des wagons des producteurs ont aidé à mitiger l'impact négatif des fermetures locales de silos, le tonnage transporté par les lignes d'intérêt local a clairement baissé comparé à celui des transporteurs de catégorie 1. De plus, le cadre théorique suggérant que les activités d'intérêt local pourraient empêcher ou retarder la fermeture des plus petits silos en charpente de bois ainsi que beaucoup des voies d'embranchement tributaires du grain qui les desservent, semble maintenant avoir été en grande partie discrédité. Malgré leurs efforts, la plupart des chemins de fer d'intérêt local ont tout simplement été incapables de revoir la logique économique qui, au départ, a donné naissance aux stratégies de restructuration des sociétés céréalières. Conséquemment, peu de ces petits transporteurs ont, en fait, été incapables d'éviter de diminuer leurs activités ou d'abandonner une partie de leurs propres réseaux.

Abandons d'embranchements

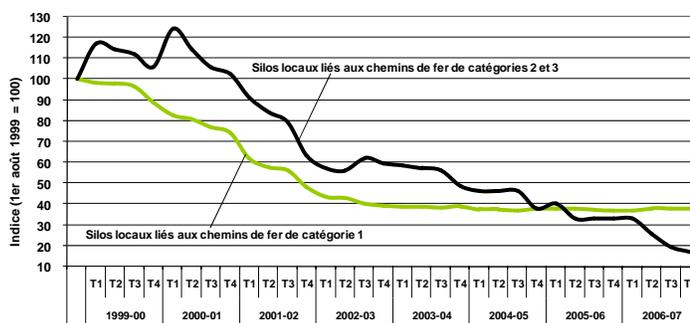
Un total de 99,7 route-milles a été retranché du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada pendant la campagne agricole 2006 à 2007. La majorité de cela est provenue de l'abandon par le Southern Manitoba Railway de son réseau entier de 78,6 route-milles à la fin du deuxième trimestre. Les autres 21,1 route-milles de voie abandonnés incluaient une longueur de 15,8 route-milles de la subdivision Kimberley du CP, qui a été fermée en novembre 2006, ainsi qu'une section de 5,3 route-milles de la subdivision Preeceville du CN, que le transporteur a abandonnée en avril 2007. Au total, ça représentait une réduction d'à peine 0,5 % du réseau tel qu'il se présentait au début de la campagne agricole. Le réseau restant englobant 18 495,3 route-milles, la portée des réductions effectuées depuis le début du PSG représente 972,9 route-milles, ou 5,0 % du réseau. Ce modeste changement présente un contraste marqué avec l'évolution des silos agréés, déjà abordée, dont le nombre a diminué de 63,4 % pendant la même période.

Silos locaux

Comme on l'exposait précédemment, alors que le réseau ferroviaire a connu des changements limités au fil des huit dernières campagnes agricoles, le réseau de silos qu'il dessert s'est considérablement rétréci. De façon générale, ces installations ont baissé de 64,0 %, de 979 à 352 silos. La capacité d'entreposage associée a aussi baissée de 17,9 %, de 6,9 millions de tonnes à 5,7 millions de tonnes.³⁷

En outre, la déconfiture récente de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local a augmenté les différences entre la réduction des silos associés aux chemins de fer de catégorie 1 et ceux associés aux chemins de fer plus petits. Les silos liés aux transporteurs ferroviaires de catégorie 1 ont connu un recul de 62,3 %, passant de 897 à 338, tandis que le nombre de silos liés aux transporteurs autres que ceux de catégorie 1 diminuait de 82,9 %, de 82 à 14. Ces différences se sont avérées encore plus importantes en évaluant la baisse de la capacité d'entreposage associée : 13,0 % dans le cas de silos liés aux transporteurs de catégorie 1 contre 83,9 % pour ceux liés aux autres catégories. Même sans ces changements récents, il est clair depuis quelque temps que les sociétés céréalières ont investi dans les installations desservies par le CN et le CP, plutôt que celles desservies par les lignes d'intérêt local. En grande partie, ceci se reflète dans la décision de l'industrie de localiser pratiquement tous ses silos à forte capacité sur les routes principales des deux sociétés ferroviaires majeures.³⁸ [Voir le tableau 1D-6 à l'Annexe 4.]

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

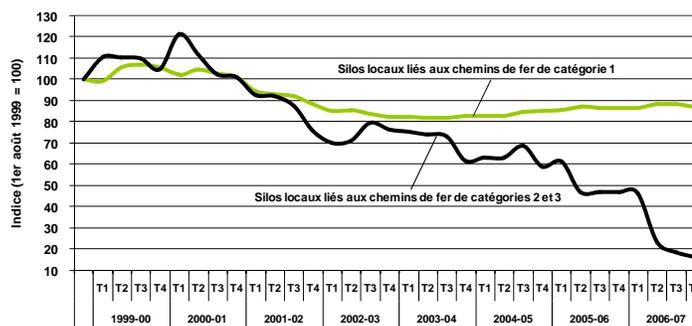


³⁷ Les réductions ici mentionnées ne s'appliquent qu'aux installations servies directement par chemin de fer. Ces réductions sont quelque peu différentes de celles signalées pour l'ensemble du réseau de silos, y compris les installations hors voies ferrées.

³⁸ En date du 31 juillet 2007, un total de 171, soit 97,7 % des 175 silos à forte capacité du SMTG, étaient directement desservis par le CN et le CP.

Toutefois, ces baisses nettes masquent certains des gains réalisés par les transporteurs autres que ceux de catégorie 1 pendant la période du PSG. Plus précisément, elles ignorent le fait que le nombre et la capacité d'entreposage des silos liés aux chemins de fer d'intérêt local avaient en fait augmenté pendant les premières années du PSG, pour ensuite commencer à reculer. Ce gain était principalement attribuable à la création de nouveaux chemins de fer d'intérêt local qui, à l'époque, incluaient le Southern Manitoba Railway, le Red Coat Road and Rail, et le Great Western Railway. Malgré ces gains périodiques, le réseau de silos que ces transporteurs desservait a continué à diminuer assez rapidement.

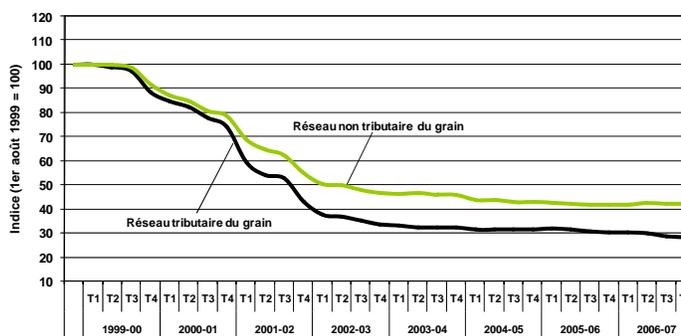
Figure 13 : Changement relatif de la capacité d'entreposage – catégorie de chemin de fer



Réseau tributaire du transport du grain

Des taux de déclin différents sont également évidents entre des installations liées aux réseaux ferroviaires tributaires ou pas du transport du grain.³⁹ Au cours des huit dernières campagnes agricoles, les silos sur le réseau tributaire du grain ont diminué de 72,1 % passant de 420 à 117. Les silos situés le long des réseaux non tributaires du grain ont diminué d'un pourcentage plus modeste de 58,0 %, passant de 559 à 235. Ces tendances révèlent clairement que les silos liés au réseau tributaire du grain diminuent à un rythme considérablement plus rapide. Cette tendance est devenue particulièrement manifeste au cours de la campagne agricole 2001 à 2002, lorsque le nombre de silos retirés pour la période a atteint un niveau record de 281.

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



Le taux de chute des deux réseaux s'est toutefois considérablement atténué au cours des quatre dernières campagnes agricoles, en reflétant largement le ralentissement plus vaste mentionné précédemment. En fait, pour la première fois depuis le début du PSG, le nombre de silos associés au réseau non tributaire du grain a en fait montré une légère augmentation, bien que de deux unités seulement, soit 0,9 % pour l'ensemble de la campagne agricole de 2006 à 2007. À titre de comparaison, les installations desservies par le réseau tributaire du grain ont continué à déclin, en baissant de dix unités supplémentaires, soit 7,8 %.

Volumes de trafic

La composition du trafic transporté par le SMTG continue à refléter les changements qui ont été faits dans les réseaux des silos et ferroviaires. Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, le tonnage qui provenait du réseau actuel non tributaire du grain a diminué de 2,2 % par rapport à l'année précédente, passant de 17,1

³⁹ L'expression « embranchement tributaire du grain », même si elle se passe d'explications, dénote également une désignation juridique en vertu de la Loi sur les transports au Canada. Étant donné que la Loi s'applique exclusivement aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les embranchements tributaires du grain, qui ont été cédés à des transporteurs de compétence provinciale, perdent leur désignation fédérale. Cela explique que le réseau d'embranchements tributaires du transport du grain, tel qu'il est légalement défini, évolue constamment. Uniquement à titre de comparaison, l'expression est employée pour désigner les compagnies de chemin de fer ainsi désignées en vertu de l'Annexe I de la Loi sur les transports au Canada (1996), peu importe que leur régime de propriété ou leur désignation légale ait changé depuis.

millions de tonnes à 16,7 millions de tonnes. Par contre, le volume issu de postes le long du réseau actuel tributaire du grain a en fait diminué de 8,1 %, passant de 7,6 millions de tonnes à 7,0 millions de tonnes.

En outre, l'écart en postes d'origine qui avait apparu entre les deux réseaux quatre ans plus tôt s'est élargi. À la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007, le tonnage issu de postes sur le réseau non tributaire du grain s'est avéré conforme à ce qui avait été transporté dans l'année de référence du PSG. Par contre, la part du volume de grain acheminée par le réseau tributaire du grain avait chuté de 19,5 %. Conséquemment, la part du volume total de grain du réseau non tributaire du grain a grimpé à 70,6 % de sa valeur de 66,2 % l'année de référence du PSG.⁴⁰ [Voir le tableau 1D-2 à l'Annexe 4.]

Ces influences structurelles apparaissent aussi dans les volumes relatifs de grain issus par les grands et les petits transporteurs, qui sont devenus particulièrement prononcés du fait du rachat par le CN de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local. Le tonnage issu des transporteurs majeurs a baissé de 1,5 % dans la campagne agricole de 2006 à 2007. À titre de contraste, le volume issu des petits transporteurs a baissé de 38,0 %, une valeur beaucoup plus grande. La création et l'élimination de plusieurs opérations ferroviaires d'intérêt local au cours des récentes années ont obscurci le changement réel du volume. La tendance d'ensemble montre clairement que le tonnage issu des transporteurs ferroviaires d'intérêt local a baissé beaucoup plus rapidement que celui des transporteurs de catégorie 1 depuis le début du PSG, soit 49,3 % et 3,8 % respectivement. [Voir les tableaux 1D-3 et 1D-5 à l'Annexe 4.]

Toutefois, le volume de trafic issu des sociétés ferroviaires d'intérêt local n'a pas baissé autant que le nombre de silos agréés qu'elles desservent, lequel a chuté de 82,9 % pendant la même période. En fait, les données indiquent que la hausse des chargements des wagons de producteurs a contribué au remplacement d'une part importante du volume de grain qui, autrement, aurait été perdu suite à la fermeture de ces installations.⁴¹ Ceci est supporté par le fait qu'on estime qu'au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, les chargements de wagons de producteurs ont représenté un tiers du volume total provenant de transporteurs d'intérêt local.⁴² Ce rapport est, en fait, deux fois plus important que les 14,8 % que les chargements représentaient la première

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

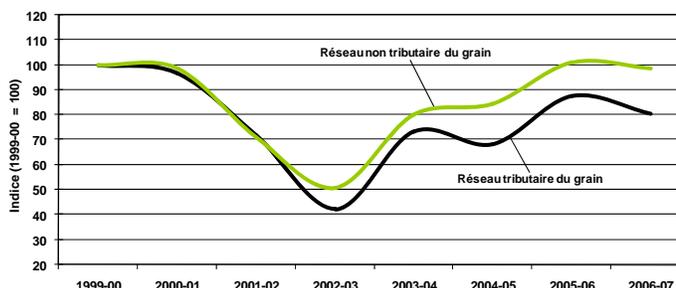
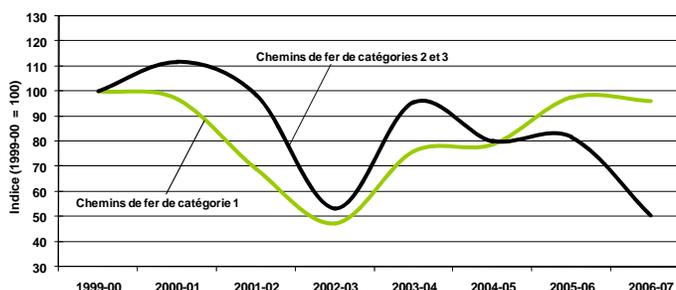


Figure 16 : Changement relatif des volumes de grain – catégorie de chemin de fer



⁴⁰ Le pourcentage d'expéditions de grains provenant du réseau non tributaire du grain s'est révélé extrêmement stable au cours des trois premières années du PSG : 66,2 % au cours de la campagne agricole 1999 à 2000; 66,6 % pour 2000 à 2001 et 65,9 % pour 2001 à 2002. Toutefois, à partir de la campagne agricole de 2002 à 2003, cette proportion a augmenté de façon notable, pour atteindre un record de 70,7 % dans la campagne agricole de 2004 à 2005.

⁴¹ Plusieurs installations de chargement de wagons de producteurs ont été créées grâce aux silos achetés aux sociétés céréalières. Dans la plupart des cas, ces silos sont utilisés par les producteurs locaux pour stocker le grain le long des voies et pour faciliter le chargement des wagons en trains-blocs plus importants que possible auparavant.

⁴² Le pourcentage donné des chargements de wagons de producteurs est basé sur les données obtenues de la Commission canadienne des grains.

année du PSG et souligne l'émergence des wagons de producteurs comme une importante source de revenus pour ces transporteurs.

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

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

Malgré ces gains en général, les changements dans le système n'ont pas vraiment été physiques. En fait, étant le produit d'une agrégation de trois installations existantes et d'une désagrégation d'une autre, le changement est plutôt illusoire.⁴³ Et bien qu'aucune altération physique du réseau n'ait été faite pendant la campagne agricole de 2006 à 2007, il s'est produit un certain nombre de changements importants de propriétaire.

Le premier d'entre eux concernait un décret, émis initialement en 2001 par le Bureau pour la concurrence, ordonnant à Agricore United (AU), nouvellement formée, de se désinvestir de l'ancien silo de United Grain Growers à Vancouver.⁴⁴ Malgré sa recherche active d'un acheteur possible, en fin de compte, l'entreprise n'avait pas été en mesure de conclure une vente au cours des quatre années suivantes. À la suite de l'abandon d'une mise en question judiciaire lancée par AU en 2005, le silo fut finalement remis à un administrateur pour aliénation vers la fin de la campagne agricole de 2005 à 2006.⁴⁵ Quelque neuf mois plus tard, en avril 2007, le Bureau annonça que l'administrateur avait sélectionné Terminal West Ltd., qui représentait un consortium de sociétés céréalières plus petites, pour devenir le nouveau propriétaire de l'installation.⁴⁶ La vente était importante pour autant qu'elle fournirait aux sociétés participant au consortium un accès direct à leur propre silo terminal sur la côte ouest. La vente finale à Alliance Grain Terminal Ltd. fut exécutée juste avant le commencement de la campagne agricole de 2007 à 2008.⁴⁷

Le deuxième changement de propriétaire provenait aussi d'un accord avec le Bureau pour la concurrence, bien qu'il ait résulté de la prise de contrôle d'AU par le Saskatchewan Wheat Pool (SWP) au quatrième trimestre.⁴⁸ Selon les termes de cet accord, SWP devait mettre fin à son entreprise avec James Richardson International (JRI) pour l'exploitation conjointe de leurs silos terminaux voisins, qui étaient situés sur la rive nord de l'inlet Burrard.⁴⁹ En même temps, SWP avait accepté d'échanger ses intérêts dans les silos terminaux de Vancouver

⁴³ L'ouverture en 1985 de Prince Rupert Grain Ltd. constituait le dernier ajout matériel au réseau de silos terminaux du SMTG.

⁴⁴ La vente de ce silo terminal était une condition imposée par le Bureau pour la concurrence pour qu'il donne son accord au projet de fusion d'Agricore Cooperative Ltd. et de United Grain Growers Limited, qui s'étaient combinées pour former Agricore United en novembre 2001.

⁴⁵ Des détails plus spécifiques concernant cette affaire se trouvent dans la section 2.32 du rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole de 2005 à 2006.

⁴⁶ Les propriétaires principaux de Terminal West Ltd. étaient : Paterson Globalfoods Inc.; Parrish & Heimbecker Ltd.; Prairie West Terminal Ltd.; Weyburn Inland Terminal Ltd.; Great Sandhills Terminal Marketing Centre Ltd.; et North West Terminal Ltd. Puisque aucune de ces sociétés ne possédait d'installation de silo terminal sur la côte ouest, elles avaient été obligées de conclure des accords de manutention avec celles qui en possédaient. L'établissement de leurs propres installations permit à ces sociétés de réduire leur dépendance d'utilisation des installations appartenant à leurs rivales plus importantes.

⁴⁷ Au moment de la conclusion de la vente en juin 2007, Terminal West Ltd. avait changé de nom et s'appelait Alliance Grain Terminal Ltd.

⁴⁸ Les détails concernant cette transaction sont présentés de façon plus approfondie dans la section 2.36.

⁴⁹ Le Bureau pour la concurrence avait mis en question le projet d'entreprise conjointe en vertu de l'article 92 de la Loi sur la concurrence en novembre 2005. Cette mise en question, qui restait non résolue au moment où la Saskatchewan Wheat Pool avait lancé son offre publique d'achat pour Agricore United, fut retirée à cause du nouvel accord. Des détails plus spécifiques concernant cette affaire se trouvent dans la section 2.32 du rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole de 2005 à 2006.

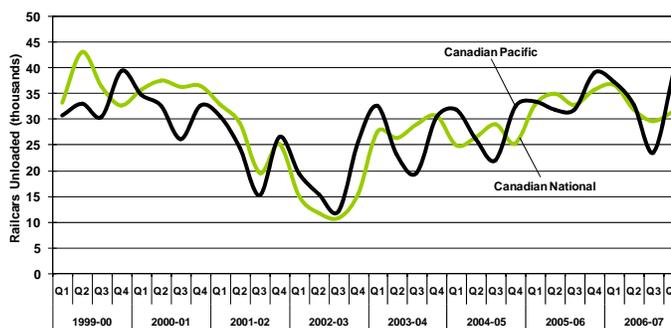
contre ceux de Cargill Ltd. Spécifiquement, Cargill devait assumer la propriété de ce qui avait été le silo terminal de SWP, tandis que SWP prenait le contrôle de l'intérêt de Cargill dans le silo Cascadia, en faisant une installation détenue à 100 % par SWP.⁵⁰ Dans l'ensemble, ces changements étaient mandatés par le Bureau pour la concurrence afin d'assurer que la fusion des deux plus grandes sociétés céréalières du pays ne conduisent pas à une diminution importante de la concurrence.

Déchargements dans les silos terminaux

Le nombre de wagons-trémies couverts déchargés dans les silos terminaux au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 a diminué de 3,9 %, à 261 204 wagons par rapport aux 271 714 wagons enregistrés durant la campagne agricole précédente.⁵¹ Comme on pouvait l'anticiper, le CN et le CP ont constaté des réductions dans leurs services respectifs de manutention. Cependant, des deux transporteurs principaux en exploitation dans l'Ouest du Canada, le CP est la compagnie qui enregistre la moindre baisse de wagons d'origine. Alors que les manutentions du CN ont baissé de 4,9 %, celles du CP ont baissé de 2,8 %, un chiffre notablement moindre. Ceci a permis au CP de dépasser à nouveau le CN en tant que transporteur de grain le plus grand du SMTG dans la campagne agricole de 2006 à 2007, avec une part de marché d'ensemble de 50,5 %, comparé à 49,5 %, respectivement.

Toutefois, ces valeurs cachent certains changements extraordinaires dans les modèles de trafic sous-jacents. Le changement entre les transports vers Vancouver et vers Prince Rupert est d'un intérêt particulier. Bien que les transports vers ces deux ports de la côte ouest aient baissé au total de 5,5 %, à 182 334 wagons comparé à 192 939 wagons un an auparavant, les manutentions de Vancouver ont baissé de 12,2 %, comparé à une augmentation de 15,2 % pour Prince Rupert. En outre, le nombre de wagons déchargés à Prince Rupert a atteint un record du PSG de 54 651.⁵² Une grande partie de cette baisse à Vancouver était due à des changements dans la structure des tarifs du CN, qui a favorisé de plus en plus Prince Rupert avec des tarifs comparativement plus bas.

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



Ces actions ont été largement responsables pour une réduction de 21,1 % dans les manutentions du CN dans Vancouver pour la campagne agricole de 2006 à 2007. En outre, ceci a accentué la diminution de la part du CN dans le trafic dans Vancouver, qui a baissé à 38,9 % seulement, comparé à 61,1 % pour le CP. CN a enregistré une baisse de 8,8 % des manutentions vers Thunder Bay, lesquelles sont tombées à 20 317 wagons. Pendant ce temps, les déchargements du CN à Prince Rupert ont augmenté régulièrement. Il en a été de même pour ses manutentions à Churchill, qui ont augmenté de 20,6 % à 4 728 wagons.⁵³

⁵⁰ Cargill Limited avait un intérêt de participation de 50 % dans le silo terminal Cascadia. Avec son rachat d'AgriCore United, le Saskatchewan Wheat Pool devint propriétaire des autres 50 %. Du fait de la cession de l'intérêt de Cargill dans cette installation, SWP obtint le contrôle total de l'installation.

⁵¹ Les statistiques citées ici proviennent des documents de la Commission canadienne des grains. Bien que consistants avec les volumes mentionnés comme ayant été manutentionnés par les compagnies ferroviaires, ces totaux varient à cause de différents procédés de saisie et de tabulation de données.

⁵² En tant que destination servie par le CN, les mouvements vers Prince Rupert procédant des lieux servis par le CP ont été comparativement limités, n'atteignant que 49 wagons pour toute la campagne agricole 2006 à 2007. À l'exception de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsqu'un arrêt de travail syndical à Vancouver a fait qu'une bonne partie du grain de l'Ouest du Canada ait été dirigé sur Prince Rupert, les manutentions de CP vers Prince Rupert n'ont dépassé que rarement les 1 000 wagons par an.

⁵³ Le Hudson Bay Railway dessert directement le port de Churchill. Le trafic à destination de Churchill est pris en charge au point d'échange du CN situé à The Pas, au Manitoba.

À titre de comparaison, les manutentions réduites du CP, qui ont baissé de seulement 2,8 % à 131 923 wagons, au lieu de 135 777 wagons un an auparavant, semblent beaucoup plus modestes. Les manutentions du transporteur dans Vancouver ont signalé la diminution la plus importante, en baissant de 5,5 % à 78 049 wagons. Bien que les expéditions du CP vers Thunder Bay suivent celles de Vancouver, les 52 719 wagons déchargés à Thunder Bay ont augmenté de 2,2 % comparé à l'année précédente. De plus, le CP dominait encore dans le couloir de Thunder Bay, étant à l'origine de 72,2 % des 73 036 wagons déchargés. Il s'agissait là également d'un gain modeste comparativement aux 69,8 % de l'année précédente. [Voir le tableau 1E-2 à l'Annexe 4.]

Malgré un bilan quelque peu partagé, le CP a souvent devancé le CN dans les manutentions trimestrielles et annuelles depuis la campagne agricole 2002 à 2003. Cette situation s'explique par une répartition de la production qui a eu tendance à privilégier le CP plutôt que le CN. Toujours est-il que les efforts plus récents du CN pour promouvoir son port de Prince Rupert semblent avoir fait beaucoup pour compenser cela. Grâce à des tarifs de fret réduits et une meilleure affectation des wagons dans le corridor, le CN semble augmenter sa part de marché – même si ce gain s'est produit aux dépens d'une diminution des manutentions dans Vancouver.⁵⁴

1.6 Observations sommaires

La production totale de grain pour la campagne agricole de 2006 à 2007 est tombée à 49,3 millions de tonnes, soit une baisse de 12,0 % par rapport au PSG record de 56,0 millions de tonnes atteint l'année précédente. Elle a été classée comme le cinquième volume de production dans l'Ouest du Canada depuis le lancement du PSG, bien au-dessous de la moyenne de 53,1 millions de tonnes de production pour les années du programme non sujettes à la sécheresse. Malgré la baisse de production, la qualité du grain produit dans la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est révélée considérablement meilleure que celle constatée lors des deux campagnes précédentes. La baisse d'ensemble de la production a reflété des baisses dans la plupart des provinces productrices. Parmi celles-ci, les principales ont été la Saskatchewan et l'Alberta, qui ont signalé leurs premières réductions d'ensemble en quatre ans.

Une baisse de 5,1 millions de tonnes dans la production de grain de la CCB a causé la majeure partie de la réduction de 6,7 millions de tonnes de la production totale. Cela a été dû en grande partie à des baisses nettes d'orge et de blé dur de 2,8 et 2,6 millions de tonnes respectivement. Seule une augmentation de 0,2 million de tonnes dans la taille de la récolte de blé, qui s'est élevée à 19,1 millions de tonnes et a représenté un peu plus du tiers de la récolte totale, a servi à compenser ces pertes. Avec une production de 8,5 millions de tonnes, le canola a compté pour presque la moitié des 18,0 millions de tonnes de la récolte en grains hors CCB. En outre, la baisse de 1,1 million de tonnes dans la production du canola a représenté environ les deux tiers de la contraction de 1,6 million de tonnes dans les grains autres que CCB. Les récoltes spéciales ont constaté une baisse encore plus forte de production de 23,8 %, à 3,9 millions de tonnes. Les réductions d'une année à l'autre de 0,7 million de tonnes dans la production des lentilles, associées à une baisse supplémentaire de 0,6 million de tonnes des pois secs, ont causé pratiquement toute la variance.

Combiné à des stocks de report records de 12,4 millions de tonnes, l'approvisionnement de grain d'ensemble pour la campagne agricole de 2006 à 2007 s'est élevé à 61,7 millions de tonnes, ce qui a conduit à une baisse de 7,6 % par rapport au record du PSG de la campagne agricole précédente de 66,8 millions de tonnes. La quantité de grain transportée par rail vers les ports de l'Ouest du Canada a baissé marginalement de 3,9 % à 24,3 millions de tonnes, comparé à 25,3 millions de tonnes l'année précédente. Le port de Vancouver demeure la principale destination du grain destiné à l'exportation, même si le volume a baissé de 8,6 % à 12,9 millions de tonnes. De façon plus importante, la part du port a aussi baissé à 53,0 %, comparé à 55,7 % l'année précédente. À titre de comparaison, les expéditions totales vers Prince Rupert ont augmenté de 17,1 % pour atteindre un record de PSG de 4,9 millions de tonnes. La part d'ensemble de Prince Rupert a aussi augmenté à un chiffre record de 20,3 %, comparé à 16,6 % l'année précédente.

Il faut noter que, du fait des gains relatifs enregistrés par Prince Rupert au cours des deux dernières campagnes agricoles, les rôles accordés aux autres ports ont clairement commencé à changer. Il semble

⁵⁴ En termes de wagons déchargés à Vancouver, les manutentions du CN dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont baissé de 21,1 %. Ceci a conduit à une baisse de la part du CN dans les manutentions à Vancouver de 38,9 % seulement. Inversement, les déchargements du CN à Prince Rupert ont augmenté de 16,5 % à un nombre de wagons record de 54 602.

certain que la hausse de trafic à destination de Prince Rupert est due à des tarifs de fret ferroviaire plus compétitifs et un meilleur approvisionnement en wagons dans ce corridor. En outre, ces facteurs révisent les rôles des autres ports au sein du SMTG, l'impact le plus mesurable affectant le port de Vancouver. Comme pour Vancouver, le volume et la part de trafic à destination de Thunder Bay ont baissé en présence des avancées enregistrées par Prince Rupert. Bien que Thunder Bay ait toujours été classé comme deuxième destination d'exportation dans le SMTG, son volume ferroviaire a baissé de 8,7 % à 6,0 millions de tonnes, tandis que sa part d'ensemble a baissé à 24,6 %, comparé à 25,9 % un an auparavant. Le port de Churchill a eu des résultats inverses, avec des expéditions de 0,5 million de tonnes de grain produisant une augmentation de volume de 15,2 %, et un gain de part de marché de 0,3 % se traduisant par un record sur trois ans de 2,1 %.

La diminution du nombre de silos de collecte agréés situés dans l'Ouest du Canada est l'un des éléments les plus visibles de l'évolution du SMTG. Au début de la campagne agricole 1999 à 2000, on dénombrait 1 004 silos de collecte et de transformation agréés dans les Prairies. Dans la campagne agricole de 2006 à 2007, sept installations supplémentaires ont été retirées du système, ce qui a diminué le nombre total de silos agréés dans l'Ouest du Canada à 367 seulement, et ce qui a amené la diminution totale depuis le début du PSG à 637, soit 63,4 %. Cependant, l'étendue modeste des changements enregistrés au cours des quatre dernières campagnes agricoles semble indiquer que les sociétés céréalieres ont terminé de façon efficace leurs programmes de restructuration de silos.

En dépit de la baisse du nombre global de silos, la capacité d'entreposage connexe a reculé dans une proportion bien moindre, soit 18,0 % au cours de cette même période. Ce taux de chute plus bas reflète simplement le fait que, tandis que les sociétés céréalieres fermaient méthodiquement les silos plus petits et moins efficaces, elles prenaient de l'expansion et en ouvraient de plus gros. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les silos à forte capacité représentaient 47,7 % de tous les silos, et 78,6 % de la capacité d'entreposage globale. Ces valeurs diffèrent considérablement des parts de 11,9 % et 39,4 % respectivement qu'elles avaient au début du PSG. Cette transformation a été due en grande partie aux initiatives prises par les deux plus grandes sociétés céréalieres dans l'Ouest du Canada, Agricore United et Saskatchewan Wheat Pool, dont les actions ont causé 93,2 % de la diminution nette d'ensemble des silos agréés.

Les changements spectaculaires du réseau de silos diffèrent radicalement des changements plus légers enregistrés par le réseau ferroviaire. Pendant les sept premières années du PSG, la réduction nette de l'infrastructure ferroviaire de l'Ouest du Canada a été de 4,5 %, le millage total du réseau se réduisant à un total de 18 595,0 route-milles. La majeure partie de cette réduction de 873,2 route-milles est attribuable à l'abandon de 733,1 route-milles d'embranchements tributaires du grain à faible densité de circulation. 99,7 route-milles supplémentaires ont été éliminés dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Ils provenaient en majorité de l'abandon par le Southern Manitoba Railway de l'ensemble son réseau de 78,6 route-milles, avec les autres 21,1 route-milles de voies abandonnés par le CN et le CP. Le réseau restant englobant 18 495,3 route-milles, la portée des réductions effectuées depuis le début du PSG représente 972,9 route-milles, ou 5,0 % du réseau.

La composition du trafic transporté par le SMTG continue à refléter les changements qui ont été faits dans les réseaux des silos et ferroviaires. Bien que le tonnage transporté à partir des postes sur le réseau non tributaire du grain se soit révélé conforme à ce qui avait été transporté huit ans auparavant, le volume issu par le réseau tributaire du grain a baissé de 19,5 %. Ces influences structurelles apparaissent aussi dans les volumes relatifs de grain issus par les grands et les petits transporteurs, qui sont devenus particulièrement prononcés du fait du rachat par le CN de plusieurs sociétés ferroviaires d'intérêt local, y compris le Savage Alberta Railway en décembre 2006. La tendance d'ensemble montre clairement que le tonnage issu des transporteurs ferroviaires d'intérêt local a baissé beaucoup plus rapidement que celui des transporteurs de catégorie 1 depuis le début du PSG, soit 49,3 % et 3,8 % respectivement.

Depuis le début du PSG, le réseau de silos terminaux agréés dans l'Ouest du Canada a progressé de 14,3 %, passant de 14 à 16 installations, tandis que la capacité d'entreposage connexe augmentait de seulement 3,3 %, pour atteindre 2,6 millions de tonnes. Et bien qu'aucune altération physique du réseau n'ait été faite pendant la campagne agricole de 2006 à 2007, il s'est produit un certain nombre de changements importants de propriétaire. Le premier de ceux-ci a concerné la vente de l'ancien silo de United Grain Growers à Vancouver, dont le Bureau pour la concurrence avait ordonné à Agricore United de se désinvestir en 2001. Le silo a été acheté en juin 2007 par un consortium de petites sociétés céréalieres appelé Alliance Grain Terminal Ltd. La vente a été importante pour autant qu'elle fournirait aux sociétés participant au consortium un accès direct à leur propre silo terminal sur la côte ouest.

Le deuxième changement de propriétaire a résulté de la prise de contrôle d'Agricore United par le Saskatchewan Wheat Pool au quatrième trimestre. Selon les termes de cet accord, SWP a accepté d'échanger son intérêt dans le silo terminal de Vancouver contre celui de Cargill Ltd. Spécifiquement, Cargill devait assumer la propriété de ce qui avait été le silo terminal de SWP, tandis que SWP prenait le contrôle de l'intérêt de Cargill dans le silo Cascadia, en faisant une installation détenue à 100 % par SWP.

Section 2 : Relations commerciales

L'un des objectifs des réformes réglementaires du gouvernement était de donner une orientation plus commerciale au SMTG. L'une des pierres angulaires de ces réformes a été l'adoption et la généralisation progressive des appels d'offres visant les expéditions de grain de la Commission canadienne du blé (CCB) vers les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole 2006 à 2007, la CCB a de nouveau pris l'engagement d'adjuger 40 % de ses expéditions de grain par l'intermédiaire d'un programme combinant les appels d'offres et les attributions de wagons à l'avance.

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



Points saillants – campagne agricole 2006 à 2007

Appels d'offres

- L'engagement de la CCB en régime d'appels d'offres se maintient à un maximum de 20 % pour la quatrième campagne consécutive.
- La CCB a lancé 260 appels d'offres pendant la campagne agricole 2006 à 2007.
 - Appels d'offres portant sur le transport de 3,8 millions de tonnes vers les postes d'exportation.
 - Une réduction de 29,3 % par rapport aux 5,3 millions de tonnes visées un an plus tôt.
- 862 soumissions reçues, portant sur un total de 6,8 millions de tonnes.
 - Augmentation modeste dans les soumissions.
 - Réflète une meilleure disponibilité des céréales de plus haute qualité.
- 323 contrats adjugés pour le transport de 2,7 millions de tonnes.
 - Augmentation de 8,3 % par rapport à la campagne agricole de 2005 à 2006.
 - La CCB a expédié davantage de grain de la côte ouest vers Prince Rupert.
 - La part de Prince Rupert a augmenté de 26,9 % à 33,1 %.
 - La part de Vancouver a diminué de 54,6 % à 46,4 %.
 - Thunder Bay a augmenté légèrement de 18,5 % à 20,5 %.
 - Churchill n'a pas reçu d'expédition de grain pour la deuxième année consécutive.
 - Cinq contrats pour le transport de 152 800 tonnes d'orge brassicole.
 - A représenté 17,8 % du volume de la CCB transporté vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Marginalement inférieur à l'engagement maximum de 20 %.
- Les soumissions relatives à 33,9 % des volumes visés étaient partiellement ou entièrement non conformes.
 - Réduction importante par rapport au chiffre de 54,7 % enregistré l'année précédente.
- La proportion du volume transporté par trains-blocs multiples a augmenté légèrement, à 93,2 %.
 - La part du volume transporté en trains-blocs d'au moins 50 wagons a augmenté de 59,7 % à 77,7 %.
- 35,2 M \$ d'économies estimées provenant des appels d'offres et des rabais de fret et de silo des sociétés céréalières, et des sanctions financières en cas de mauvais rendement.
 - A augmenté de 53,7 % par rapport à 22,9 M \$ un an auparavant.

Attribution de wagons à l'avance

- 2,4 millions de tonnes de grains transportées en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB.
 - Proportion de 15,8 % des volumes de la CCB transportés vers les ports de l'Ouest du Canada.
 - Inférieure à l'objectif de 20 % visé par la CCB.
- 33,6 % des expéditions de la CCB dans l'Ouest du Canada ont été effectuées en vertu des programmes d'appels d'offres et d'attribution de wagons à l'avance.
 - Inférieur à l'engagement de 40 % de la CCB.
- Les expéditions dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance de la CCB évoluaient en grande partie comme celles des grains en régime d'appels d'offres.
 - Principalement blé et blé dur.
 - 81,5 % en provenance de silos à forte capacité.
- Utilisation plus prépondérante de blocs de wagons plus petits avec le programme d'attribution de wagons à l'avance.
 - Résulte du processus d'attribution des wagons et du nombre d'expéditions de moins de 50 wagons effectuées par les autres sociétés céréalières.
 - Complément les transports de grain soumissionnés plus importants.

Autres

- Le gouvernement fédéral va de l'avant en promettant d'introduire le choix du marketing.
 - Cherche à appliquer d'abord ce concept à l'orge par des changements de réglementation.
 - Perd le procès initial intenté par la CCB devant les tribunaux fédéraux.
- Les expéditeurs de grain cherchent à être dédommages sur les questions de service de chemin de fer.
 - Le gouvernement fédéral ajourne les amendements de la Loi sur les transports au Canada.
 - La Great Northern Grain gagne son procès relatif à une plainte de niveau de service contre le CN.
- Le trafic de Prince Rupert augmente à cause des changements des tarifs et des pratiques d'attribution des wagons du CN.
- L'USFDA permet les réclamations concernant les prestations-maladie qualifiées sur les produits à base de canola.
- Le gouvernement fédéral agit sur les recommandations du CCG et de la Loi sur les grains canadiens.
- Le SWP rachète l'AU à la suite d'une guerre de surenchères prolongée avec la JRI.
 - Vend diverses propriétés de silos et de silos terminaux à la JRI et à Cargill.
 - Devient Viterra, le plus grand manutentionnaire de grain de l'Ouest du Canada.
- Le mauvais temps et les arrêts de travail font du tort au service ferroviaire vers le milieu de l'année.

Série de mesures 2 – Relations commerciales

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE		CAMPAGNE AGRICOLE (1)		ÉCART %	
			1999 à 2000	2005 à 2006	2006 à 2007			
Programme d'appels d'offres [sous-série 2A]								
2A-1	Appels lancés (milliers de tonnes) – grain		s.o.	5 325,7	3 765,1	-29,3 %	▼	
2A-2	Appels lancés (milliers de tonnes) – grade						▼	
2A-3	Soumissions (milliers de tonnes) – grain		s.o.	7 131,0	6 753,6	-5,3 %	▼	
2A-4	Soumissions (milliers de tonnes) – grade						▼	
2A-5	Total des mouvements CCB (milliers de tonnes)	(2)	s.o.	15 132,6	14 932,2	-1,3 %	▼	
2A-5	Mouvements soumissionnés (%) – proportion du total des mouvements CCB	(2)	s.o.	16,2 %	17,8 %	9,9 %	▲	
2A-5	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grain	(2)	s.o.	2 447,5	2 651,6	8,3 %	▲	
2A-6	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – grade	(2)					▲	
2A-7	Mouvements soumissionnés non respectés (milliers de tonnes)		s.o.	2 913,9	1 276,6	-56,2 %	▼	
2A-8	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – non adjudgés au moins disant		s.o.	130,5	46,3	-64,5 %	▼	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – FOB		s.o.	155,6	152,8	-1,8 %	▼	
2A-9	Mouvements soumissionnés (milliers de tonnes) – entreposés		s.o.	2 291,9	2 498,8	9,0 %	▲	
2A-10	Répartition des mouvements soumissionnés – ports	(3)					▲	
2A-11	Répartition des mouvements soumissionnés – chemins de fer	(3)					▲	
2A-12	Répartition des mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples	(3)					▲	
2A-13	Répartition des mouvements soumissionnés – pénalités	(3)					▲	
2A-14	Répartition des mouvements soumissionnés – province/catégorie de silo	(3)					▲	
2A-15	Répartition des mouvements soumissionnés – mois	(3)					▲	
2A-16	Répartition des postes de livraison des soumissions (nombre) – wagons sous-traités	(3)					▲	
2A-17	Taille moyenne des trains-blocs soumissionnés (wagons) – ports		s.o.	54,4	64,7	18,9 %	▲	
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain soumissionné		s.o.	15,7	14,7	-6,4 %	▼	
2A-18	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain non soumissionné		s.o.	16,8	16,4	-2,4 %	▼	
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé		s.o.	-18,58 \$	-24,51 \$	31,9 %	▲	
2A-19	Soumission maximum acceptée (\$ la tonne) – blé dur		s.o.	-18,05 \$	-21,56 \$	19,4 %	▲	
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – principales sociétés céréalières		s.o.	76,1 %	75,6 %	-0,7 %	▲	
2A-20	Part du marché (%) – grains de la CCB – autres sociétés céréalières		s.o.	23,9 %	24,4 %	2,1 %	▲	
Programme d'attribution de wagons à l'avance [sous-série 2B]								
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (%) – proportion du total des mouvements CCB		s.o.	15,6 %	15,8 %	1,3 %	▲	
2B-1	Mouvements attribués à l'avance (milliers de tonnes) – grain		s.o.	2 365,1	2 362,9	-0,1 %	–	
2B-2	Répartition des mouvements attribués à l'avance – ports	(4)					▲	
2B-3	Répartition des mouvements attribués à l'avance – chemins de fer	(4)					▲	
2B-4	Répartition des mouvements attribués à l'avance – province/catégorie de silo	(4)					▲	
2B-5	Répartition des mouvements attribués à l'avance – mois	(4)					▲	
2B-6	Cycle des wagons de chemin de fer (jours) – grain attribué à l'avance		s.o.	15,6	15,1	-3,2 %	▼	
2B-7	Répartition des mouvements attribués à l'avance – trains-blocs multiples	(4)					▲	
2B-8	Taille moyenne des trains-blocs multiples attribués à l'avance (wagons) – ports		s.o.	46,0	53,9	17,2 %	▲	

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2006 à 2007 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

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

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

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

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

La campagne agricole 2006 à 2007 a été la septième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la quatrième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance.⁵⁵ Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

Il faut mentionner spécialement le fait que, puisque la qualité du grain produit pour le transport au cours de la campagne agricole de 2006 à 2007 était généralement supérieure à celle des deux campagnes agricoles précédentes, le comportement de l'industrie a reflété celui qui avait existé trois ans auparavant. Ainsi, les sociétés céréalieres n'ont pas été capables d'exploiter les pressions de la demande du marché qui leur avaient permis de fixer des primes pour le transport du grain soumissionné de plus haute qualité dans les campagnes agricoles de 2004 à 2005 et 2005 à 2006.

Appels lancés

Durant la campagne agricole 2006 à 2007, la CCB a lancé au total 260 appels d'offres visant l'expédition d'environ 3,8 millions de tonnes de grain, soit 29,3 % de moins que les 5,3 millions de tonnes visées l'année précédente. Dans une large mesure, cette réduction a reflété le nombre plus petit d'appels d'offres émis par la CCP pour le transport de l'orge.

Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en adjudication, soit 73,8 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, ceci concernait un transport potentiel de 2,8 millions de tonnes, 17,9 % de moins que les 3,4 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le blé dur a recouvré sa position traditionnelle de deuxième produit pour lequel des appels d'offres ont été émis. Ceux-ci se sont élevés à 0,5 million de tonnes, représentant 14,4 % du total global par rapport à 12,7 % l'année précédente. Les appels d'offres portant sur l'orge, qui ont chuté à une part relative de 11,8 % du niveau de 23,8 % un an plus tôt, représentaient le solde de 0,4 million de tonnes.

Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. 81,8 % du volume total visé par les appels d'offres était destiné à l'exportation par les ports de la côte ouest, Vancouver et Prince Rupert. Bien que ceci soit marginalement inférieur à la part de 84,6 % de la campagne agricole précédente, il est resté bien au-dessus de la moyenne de 64,9 % présentée lors des quatre premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Toutefois, il y eut une différence supplémentaire dans la répartition entre les deux ports. La part de Prince Rupert a

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

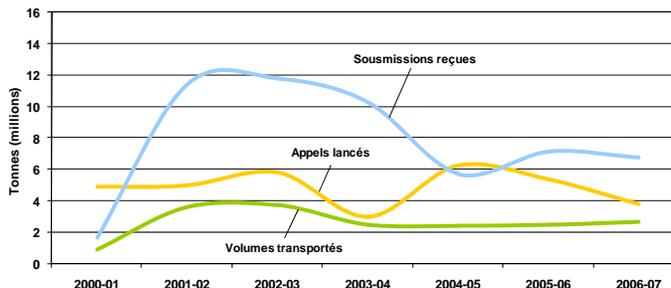
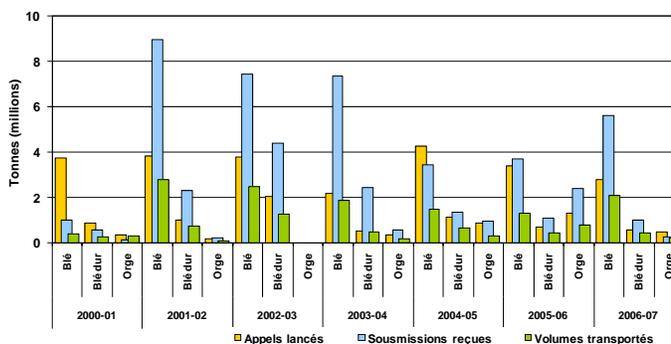


Figure 19 : Tonnage par appels d'offres, soumissions et volumes transportés – grain



⁵⁵ La CCB a considérablement modifié son programme d'appels d'offres pour la campagne agricole 2003 à 2004, après consultation de ses 26 mandataires. La campagne agricole 2002 à 2003 a été la dernière pour laquelle la CCB s'était engagée à soumettre un *minimum* de 50 % de son volume global en appel d'offres.

augmenté à un record de 41,5 %, comparé à 26,3 % un an auparavant, tandis que celle de Vancouver a baissé à 40,3 %, comparé à 58,3 %. La part accordée au port de Thunder Bay a aussi augmenté, bien que moins fortement, à 18,2 %, comparé à 15,4 % un an auparavant. Pour la deuxième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill. [Voir les tableaux 2A-1 et 2A-2 à l'Annexe 4.]

Soumissions reçues

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 862 soumissions relatives au mouvement de 6,8 millions de tonnes de grain, environ trois quarts de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 82,6 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 14,2 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé dur, tandis que les autres 3,2 % touchaient aux appels d'offres portant sur l'orge. À l'exception de l'orge, les soumissions se sont révélées plus substantielles que pour la campagne agricole de 2005 à 2006, avec une préférence notable accordée au blé et au blé dur.

Si l'on examine les soumissions en fonction du port désigné par l'appel d'offres, 47,4 % des soumissions visaient Vancouver, 33,6 % Prince Rupert, et 19,0 % Thunder Bay. Dans ce sens, bien que les soumissions aient reflété à nouveau en grande partie le tonnage adjudgé, elles indiquèrent aussi une préférence moindre pour Prince Rupert. [Voir les tableaux 2A-3 et 2A-4 à l'Annexe 4.]

De façon générale, les soumissions se sont révélées un peu plus fortes que pour la campagne agricole 2005 à 2006. La différence d'intensité de ce processus de soumissions s'évalue le mieux dans le rapport des volumes des appels lancés et des volumes des soumissions reçues, une valeur supérieure dénotant une réaction beaucoup plus enthousiaste à l'appel d'offres. Avec quelques exceptions, ces rapports ont généralement augmenté dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Toutefois, ils sont restés moins forts que dans la campagne agricole 2003 à 2004, lorsque les soumissions du programme d'appels d'offres de la CCB étaient plus intenses. Bien que les soumissions présentées pour l'orge et pour Prince Rupert ont recueilli des réponses comparativement plus faibles que d'autres, le modèle d'ensemble présenté pour la campagne agricole 2006 à 2007 s'est révélé être largement non discriminatoire.

Contrats adjudgés

Au total, 323 contrats ont été adjudgés pour le transport de presque 2,7 millions de tonnes de grain, seulement 70,4 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 17,8 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, à peine moins que son objectif de 20 %.⁵⁶ [Voir les tableaux 2A-5 et 2A-6 à l'Annexe 4.]

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

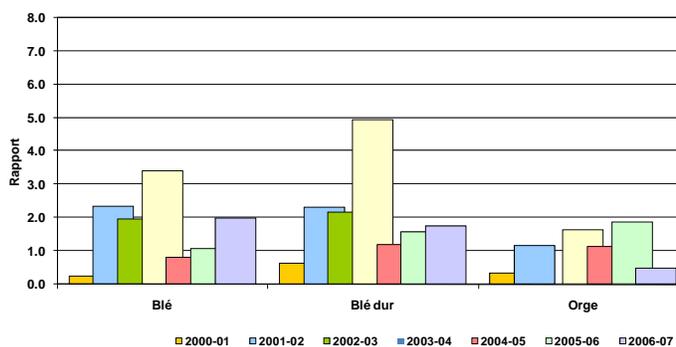
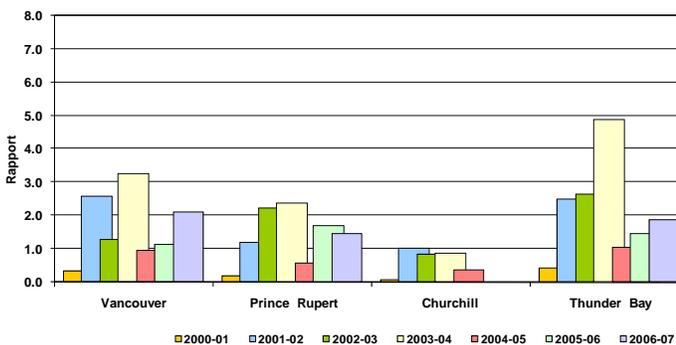


Figure 21 : Proportion de soumissions reçues par rapport aux appels d'offres lancés – port

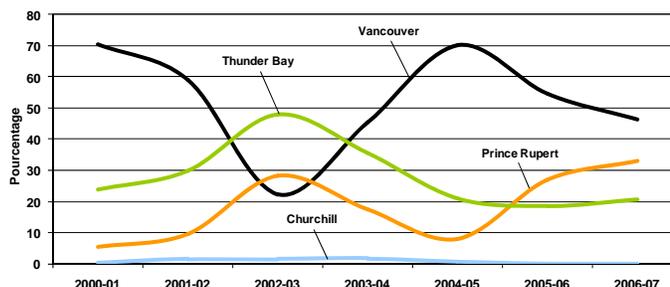


⁵⁶ Étant donné que l'orge brassicole faisait déjà l'objet d'appels d'offres avant la signature du protocole d'entente à l'origine du programme d'appels d'offres actuel de la CCB, les volumes d'orge brassicole sont normalement considérés indépendants des

Des 2,7 millions de tonnes transportées, 46,4 % ont été expédié à Vancouver, 33,1 % à Prince Rupert et 20,5 % à Thunder Bay. À cause de l'augmentation du volume vers Prince Rupert, ce classement est très différent de celui observé lors de la campagne agricole 2004 à 2005. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill dans le mouvement du grain soumissionné, ces résultats signalent la deuxième fois que Thunder Bay n'est pas au moins le deuxième plus grand point d'exportation pour les expéditions de grain soumissionné depuis le début du programme il y a sept ans.⁵⁷

Bien que les tendances plus générales du marché aient aussi joué un rôle pour fournir ces résultats, les changements constatés au cours des deux dernières campagnes agricoles ont résulté en grande partie des réductions de tarif de fret offertes par le CN pour les transports vers Prince Rupert. Aidée par une attribution de wagons comparativement meilleure dans le corridor, la CCB ne pouvait pas ignorer les avantages économiques fondamentaux résultant de l'acheminement d'une plus grande proportion de ses expéditions de grain d'ensemble vers Prince Rupert.⁵⁸

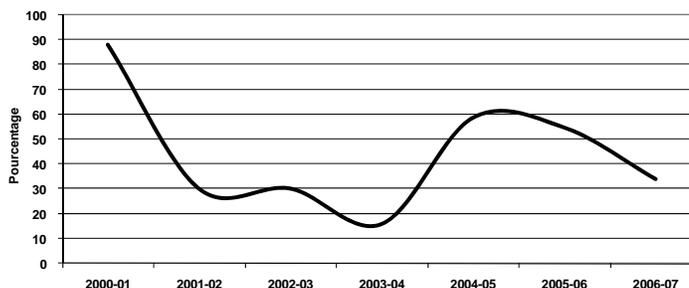
Figure 22 : Volumes de grain soumissionnés – ports de destination



Volumes visés par les appels d'offres non adjugés

La disponibilité immédiate du grain de haute qualité a été responsable pour le plus grand taux de réponse aux appels d'offres émis par la CCB et pour la réduction de la proportion qui est restée non adjugée dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Au total, des appels d'offres pour 1,3 million de tonnes de grain n'ont pas été adjugés, partiellement ou complètement. Ceci représentait 33,9 % du volume global mis en adjudication, soit une diminution marquée par rapport au 54,7 % enregistré un an plus tôt. En outre, cette valeur s'est révélée être la plus basse observée dans les trois dernières campagnes agricoles, et plus conforme à celles produites au cours des premières années du programme d'appels d'offres de la CCB.⁵⁹

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



volumes de grains soumissionnés en vertu du protocole, même s'ils sont compris dans le calcul du volume total des grains soumissionnés transportés par la CCB.

⁵⁷ Tandis que dans la campagne agricole 2002 à 2003 Thunder Bay est devenu le plus grand manutentionnaire de grain soumissionné du SMTG à cause d'un conflit de travail qui avait entravé le transport du grain par Vancouver, les expéditions de grain soumissionné par le port de Thunder Bay ont toujours été classées numéro 2, avec Vancouver en première place, jusqu'à la campagne agricole de 2005 à 2006. La campagne agricole de 2006 à 2007 a été la deuxième campagne consécutive où le volume de grain soumissionné expédié par le port de Thunder Bay a été inférieur à ceux de Vancouver et de Prince Rupert.

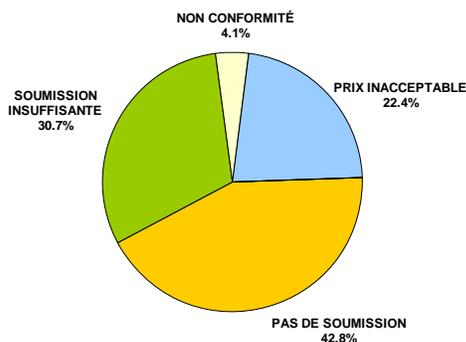
⁵⁸ De plus amples informations sur les réductions de tarif qui ont conduit à cette croissance du trafic pour Prince Rupert sont présentées dans la section 2.33.

⁵⁹ À l'exception de la campagne agricole de 2000 à 2001, où le manque initial de participation de l'industrie avait causé la non-adjudication de 88,2 % des appels d'offres, la proportion non adjugée dans les trois premières années du programme d'appel d'offres de la CCB s'est élevée typiquement à environ 30 %.

Il faut aussi mentionner spécialement que la CCB n'a pas émis autant d'appels d'offres pour le transport de l'orge fourragère dans la campagne agricole de 2006 à 2007 qu'elle l'avait fait l'année précédente. Puisque la CCB ne s'est pas engagée dans le type de collecte spéculative de grain qui avait conduit à l'émission de près de 0,2 million de tonnes d'appels d'offres en surplus à ce moment-là, aucun excès similaire n'a été produit.⁶⁰

Parmi les carences spécifiques identifiées dans ce résultat, la première était le fait que les sociétés céréalères ont choisi de ne pas offrir de soumissions pour quelque 0,5 million de tonnes pour lesquelles la CCB avait émis des appels d'offres. Ces volumes ne représentaient que 42,8 % du total. 0,4 million de tonnes de plus ou 30,7 % ne furent pas livrées parce qu'une quantité insuffisante avait été offerte. Pour un volume de 0,3 million de tonnes (22,4 %), le prix de la soumission a été jugé inacceptable. La non-conformité des soumissionnaires aux spécifications établies dans l'appel d'offres a aussi causé le non-décernement de contrats pour presque 0,1 million de tonnes ou 4,1 %. [Voir le tableau 2A-7 à l'Annexe 4.]

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



Sur les 323 appels d'offres lancés, 11 ont donné lieu à l'adjudication de contrats à des compagnies qui n'étaient pas les moins disantes. Ceci a concerné un volume total de 46 288 tonnes dont un tiers environ avait été adjugé l'année précédente.⁶¹ Dans ce genre de cas, l'offre au prix le plus bas a souvent manqué de conduire à un contrat parce qu'elle incluait des conditions qui ne pouvaient pas être satisfaites.⁶² [Voir le tableau 2A-8 à l'Annexe 4.]

Orge brassicole

Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, la CCB a lancé quatre appels d'offres pour le transport d'orge brassicole. Ceux-ci ont suscité la présentation de 13 soumissions. Cinq contrats ont été adjugés pour l'expédition subséquente de 152 800 tonnes à Vancouver, la troisième plus importante quantité depuis l'adjudication de 280 800 tonnes pendant la campagne agricole 2000 à 2001. Comme c'était le cas durant l'ensemble du PSG, l'orge brassicole a représenté le seul grain à avoir été vendu franco à bord (FOB). Toutes les autres livraisons de grains soumissionnés ont été vendues à titre de grain « en stockage ». Les expéditions d'orge brassicole soumissionnées pendant la campagne agricole 2006 à 2007 représentaient 5,8 % du total des volumes soumissionnés à destination du port de Vancouver, et seulement 1,0 % des volumes acheminés aux quatre ports de l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2A-9 à l'Annexe 4.]

⁶⁰ Contrairement à la pratique normale de la CCB consistant à lancer un appel d'offres uniquement lorsqu'elle a un contrat de vente spécifique à conclure, les appels d'offres lancés pour l'orge fourragère étaient largement spéculatifs, car la CCB anticipait de pouvoir en fin de compte vendre le grain recueilli à l'avance. Cependant, il n'en a pas été toujours ainsi. Dans la campagne agricole de 2005 à 2006, la CCB a émis des appels d'offres pour 171 600 tonnes d'orge fourragère qui finalement n'étaient pas nécessaires.

⁶¹ Dans la campagne agricole de 2005 à 2006, un record de 130 504 tonnes avaient été adjugé à des soumissionnaires qui n'avaient pas présenté les soumissions les plus basses.

⁶² Il faut signaler que lorsque ces soumissions étaient présentées conformément aux critères énoncés dans l'accord du soumissionnaire avec la CCB, elles n'étaient pas systématiquement refusées. La CCB, la Western Grain Elevator Association et la Inland Terminal Association of Canada ont conclu un accord tripartite énonçant les critères que la CCB applique à l'adjudication des contrats : plus bas prix (économies maximales pour les agriculteurs); regroupement des stocks dans trois silos terminaux ou moins; et, si les deux premiers critères ne permettent pas d'adjuger le plein montant de l'appel d'offres, le rendement préalable des sociétés céréalères dans l'exécution des mouvements soumissionnés sert à sélectionner le soumissionnaire retenu.

Premiers transporteurs

Plus de la moitié (57,6 %) des volumes transportés en vertu d'un appel d'offres durant la campagne agricole 2006 à 2007 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Il s'agissait d'une hausse importante comparativement à la part de 47,7 % décrochée par ce transporteur l'année précédente. En fait, la campagne agricole de 2005 à 2006 était seulement la deuxième où le CP n'avait pas transporté la majorité du grain soumissionné de la CCB.⁶³ [Voir le tableau 2A-11 à l'Annexe 4.]

Dans une certaine mesure, la part de marché généralement plus grande obtenue par le CP pour le transport du grain soumissionné reflète sa situation concurrentielle un peu plus forte par rapport à celle du CN. Ceci provient en grande partie de la distribution de la production de la récolte elle-même, et de la disponibilité généralement meilleure des grains de plus haute qualité dans la zone de service du CP.

Le CP bénéficie aussi du fait qu'il dessert un plus grand nombre d'installations à forte capacité que son rival. Bien que le CN ait augmenté le nombre de silos à haut débit qu'il dessert, de 71 l'année précédente à 74, ceux-ci ont constitué seulement 44,8 % des 165 installations de catégories C et D situées dans l'Ouest du Canada. Toutefois, avec 87 installations locales de ce type sur ses voies, le CP a desservi un peu plus de la moitié des silos à forte capacité, soit 52,7 %. Les chemins de fer d'intérêt local ont desservi les quatre autres grosses installations du réseau. De toute évidence, avec une clientèle à forte capacité plus étendue, le CP peut raisonnablement s'attendre à obtenir une proportion accrue des volumes expédiés depuis ces installations, que ce soit en régime d'appels d'offres ou autrement.

Trains-blocs multiples

Comme on l'a indiqué précédemment, le grain visé par les appels d'offres a été transporté en grande partie en vertu des programmes de rabais incitatifs des deux grandes compagnies de chemin de fer. En fait, depuis le début du programme d'appels d'offres de la CCB, la proportion de volumes transportés par blocs d'au moins 25 wagons n'a jamais été inférieure à 85,9 %. Bien que la proportion de grain soumissionné transporté selon cette formule ait légèrement augmenté à 93,2 % pendant la campagne agricole 2006 à 2007, il s'agissait de la troisième plus grande valeur enregistrée au cours des sept dernières campagnes agricoles.

En plus d'être un peu plus grande que la part de 88,6 % de la campagne agricole précédente, il a existé quelques différences notables dans les blocs de wagons utilisés. Il y a eu une augmentation de pourcentage de 10,5 points dans les expéditions soumissionnées utilisant des blocs de 50 à 99 wagons, qui ont augmenté de 48,6 % à 59,1 %. Il y a eu aussi un gain de pourcentage de 7,5 points dans celles utilisant des blocs de 100 wagons ou plus, qui ont augmenté de 11,1 % à 18,6 %. Une grande partie de ces gains ici mentionnés

Figure 25 : Mouvements soumissionnés – premiers transporteurs

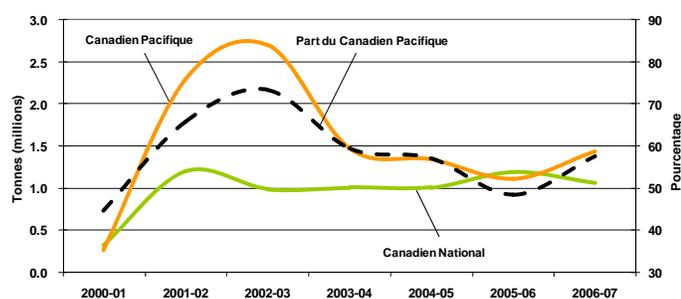
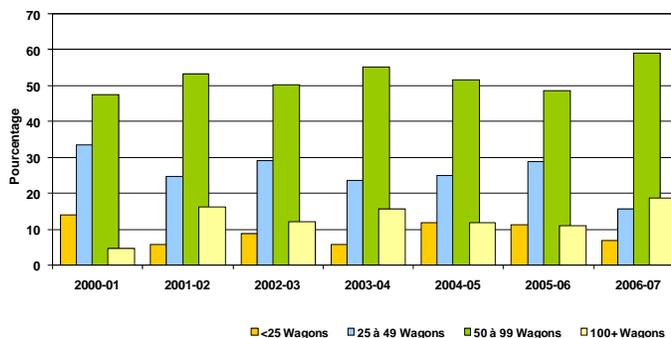


Figure 26 : Mouvements soumissionnés – trains-blocs multiples



⁶³ Le CP avait aussi gagné une part plus petite du transport de grain soumissionné de la CCB dans la campagne agricole de 2000 à 2001, 44,6 % comparé à une part de 55,4 % pour le CN.

provient d'une migration des expéditions en blocs de 25 à 49 wagons, qui ont baissé à 15,5 % du total, comparativement à 28,9 % l'année précédente. Les transports dans les blocs de moins de 25 wagons ont aussi baissé à 6,8 %, comparé à 11,4 % un an auparavant. [Voir le tableau 2A-12 à l'Annexe 4.]

En faisant abstraction des variations relativement mineures d'une année à l'autre, ces données soulignent que les soumissionnaires retenus tentent généralement de structurer les expéditions avec le plus grand nombre possible de wagons pour maximiser l'avantage financier à tirer des rabais incitatifs des compagnies de chemin de fer. Même avec la plus grande latitude donnée à la planification de ces expéditions, la proportion transportée en blocs de 50 wagons ou plus n'a pas devancé de façon importante celle du grain non soumissionné. Avec une proportion estimative de 74,9 % de tous les mouvements hors du régime d'appels d'offres étant admissibles aux mêmes rabais offerts par les compagnies ferroviaires pendant la campagne agricole 2006 à 2007, les expéditions de grain soumissionné conservaient une avance marginale de 2,8 points de pourcentage.

Origines des volumes soumissionnés

Au contraire des campagnes agricoles précédentes, la plus grande quantité de grain expédiée dans le cadre du programme d'appels d'offres du CCB provenait de l'Alberta. Ces expéditions, qui s'élevaient à presque 1,2 million de tonnes, ont représenté un peu moins de la moitié, soit 46,3 %, de tous les transports de grain soumissionné dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Bien que cela ait représenté une modeste augmentation par rapport à sa part de 37,2 % pendant la campagne agricole précédente, cela s'est révélé être la première fois que la Saskatchewan a été devancée en tant que premier fournisseur de grain soumissionné. Ce gain de 9,1 points de pourcentage s'est traduit par de modestes pertes pour les trois autres provinces productrices.

Avec 1,1 million de tonnes de grain soumissionné originaire de la Saskatchewan, la part de la province a baissé à 44,7 %, comparé à 53,2 % l'année précédente. Un modeste déclin a été relevé par le Manitoba où, en dépit d'une augmentation de 3,2 % du volume originaire, qui s'élevait à 0,2 million de tonnes, la part de la province a baissé de 9,5 % à 9,0 %. Le déclin le plus important dans la campagne agricole de 2006 à 2007 a été celui de la Colombie-Britannique, qui est passé à zéro, comparé à 967 tonnes seulement l'année précédente.

Comme on l'a mentionné, les silos à forte capacité se sont avérés les installations privilégiées pour les mouvements du grain en régime d'appels d'offres. En fait, la première année du programme d'appels d'offres, ces silos comptaient pour 90,3 % des volumes. Malgré deux années consécutives de sécheresse, cette proportion n'a que légèrement régressé, à 83,0 % pour la campagne agricole 2002 à 2003. Le résultat n'a pas été très différent pour la campagne agricole de 2006 à 2007, qui a constaté 86,3 % du volume provenant de telles installations.

Figure 27 : Grain soumissionné – origine provinciale

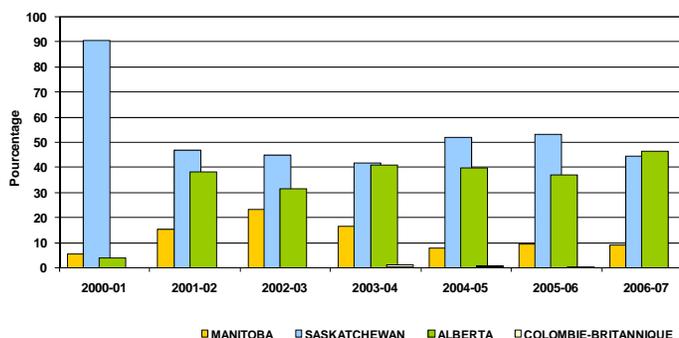
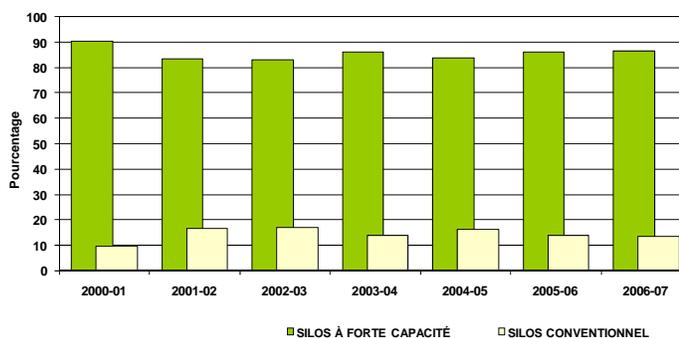


Figure 28 : Grain soumissionné – catégories de silo



Néanmoins, il s'agissait d'une légère hausse relativement à la part de 86,0 % signalée comme provenant des silos à forte capacité un an plus tôt. Une comparaison des chiffres provinciaux révèle seulement des différences marginales. Pour le Manitoba, les volumes provenant de ces plus grandes installations ont augmenté de 85,4 %, par rapport à 85,2 % un an auparavant. Du côté de la Saskatchewan, la proportion des expéditions provenant de silos à forte capacité n'a connu une hausse de 85,9 % à 87,2 %. L'Alberta a affiché une modeste réduction de la part de volume originaire de ces installations, soit 85,7 %, comparé à 86,3 % l'année précédente. [Voir le tableau 2A-14 à l'Annexe 4.]

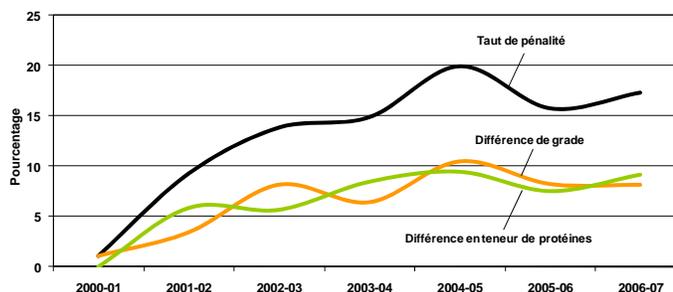
Sanctions infligées

Au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, un total de 5 218 wagons soumissionnés ont fait l'objet de sanctions après leur arrivée aux quatre ports désignés de l'Ouest du Canada.⁶⁴ Il s'agissait d'une augmentation de 19,1 % par rapport aux 4 383 wagons sanctionnés l'année précédente. De plus, le taux de pénalité connaissait aussi une hausse, passant de 15,8 % l'année précédente à 17,3 %.

Le taux de pénalité a augmenté de façon importante depuis que le programme d'appels d'offres a été lancé dans la campagne agricole de 2000 à 2001. À l'époque, seulement 1,1 % des wagons déchargés étaient pénalisés pour avoir manqué de satisfaire au grade ou au niveau de protéine spécifié dans l'appel d'offres.⁶⁵ Même s'il est comparé aux 9,3 % des expéditions qui furent pénalisées dans la campagne agricole 2001 à 2002, le taux de pénalité peut être considéré comme avoir augmenté considérablement. Néanmoins, il faut noter que ce taux est constant avec le taux d'expéditions défectueuses de 18 % associé aux mouvements d'ensemble du grain.⁶⁶

Les expéditions qui n'étaient pas conformes aux exigences de contenu de protéines de l'appel d'offres étaient marginalement plus nombreuses que celles qui n'étaient pas conformes au grade spécifié, à des taux respectifs de 9,1 % et 8,2 %. Une grande partie de la hausse d'ensemble du taux de pénalité peut être tracée à une augmentation de pourcentage de 1,6 point dans la proportion des expéditions non conformes au contenu de protéines spécifié, qui avait baissé à un niveau bas récent de 7,5 % l'année précédente.⁶⁷ Toutefois, les taux de défaillance individuels ont aussi augmenté assez régulièrement au cours des dernières années. De plus, elles ont connu des hausses parallèles, ce qui ne permet pas de cerner un élément comme étant le problème dominant. L'évolution à ce jour indique que les deux défauts surviennent en proportions à peu près égales, bien que leur classement alterne souvent. [Voir le tableau 2A-13 à l'Annexe 4.]

Figure 29 : Grain soumissionné – expéditions frappées d'une sanction



⁶⁴ Les expéditions qui ne respectent pas le grade ou la teneur en protéines spécifiés se voient infliger une pénalité de 200 \$ par wagon. Celles qui dépassent les conditions se voient infliger une pénalité équivalant à la différence de prix entre le grade ou la teneur en protéines des grains livrés et celle du paiement initial au titre des grains soumissionnés.

⁶⁵ Le taux de pénalité de 1,1 % cité pour la campagne agricole 2000 à 2001 n'est pas réputé comparable à celui de campagnes ultérieures, compte tenu des volumes limités de grain transportés en vertu du programme d'appels d'offres de la CCB.

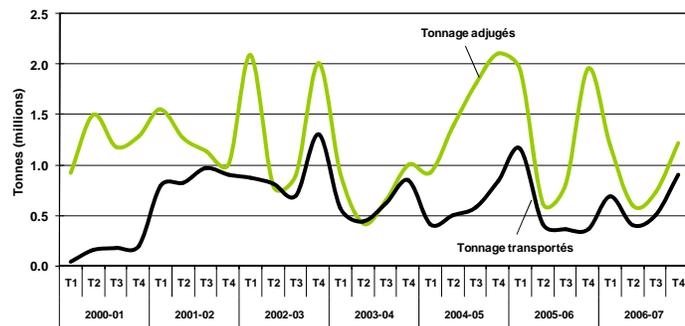
⁶⁶ Le taux d'expéditions fautives de 18 % cité est une estimation produite par la CCB.

⁶⁷ À titre de comparaison, le taux de pénalité relatif aux expéditions non conformes au grade spécifié a baissé à 8,2 %, comparé à 8,3 % l'année précédente.

Répartition

Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, la CCB a adjudgé des volumes en appels d'offres à un rythme moyen de 312 100 tonnes par mois. Toutefois, les volumes effectivement adjudgés variaient d'un creux de 73 600 tonnes jusqu'à une crête de 626 200 tonnes. La répartition trimestrielle de ces valeurs indique une variabilité de même amplitude, avec des valeurs relativement basses aux deuxièmes et troisièmes trimestres intercalées entre des valeurs beaucoup plus hautes aux premiers et quatrièmes trimestres. De façon intéressante, la différence entre le tonnage total adjudgé au cours du premier et du deuxième semestre de la campagne agricole était triviale.

Figure 30 : Répartition trimestrielle des grains soumissionnés

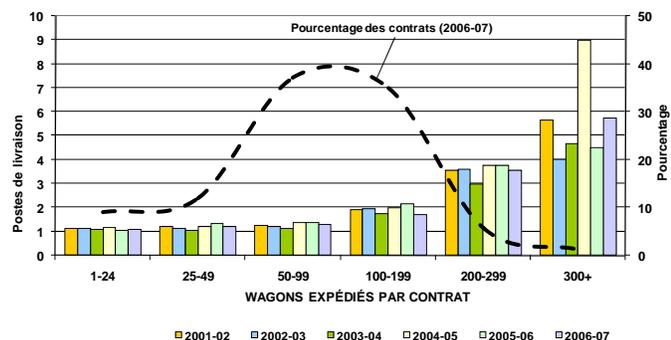


Les volumes mensuels de grain effectivement transportés en vertu d'appels d'offres affichaient une répartition similaire, bien que moins marquée. Les quantités mensuelles allaient d'un creux de 90 000 tonnes à une crête de 345 600 tonnes, pour une moyenne mensuelle de 208 200 tonnes. La distribution trimestrielle continue à montrer une corrélation générale avec le tonnage adjudgé, bien que la relation se soit révélée beaucoup plus forte que celle constatée un an auparavant. Les forces soulignant cela semblent être de deux types : un décalage structurel qui fait qu'une grande partie du volume soumissionné soit reportée de quatre à six semaines après le lancement de l'appel par la CCB; et le volume qui est resté sans réponse. La plus forte corrélation semble en grande partie associée à ce dernier facteur, selon lequel la proportion d'appels d'offres qui sont restés sans réponse a baissé depuis l'année précédente de 54,7 % à 33,9 %. [Voir le tableau 2A-15 à l'Annexe 4.]

Points de livraison par contrat adjudgé

Les expéditions de grain soumissionnées peuvent provenir de plus d'un poste de livraison. Parmi les 323 contrats signés pour le mouvement du grain soumissionné dans la campagne agricole 2006 à 2007, 62,2 % concerne le grain provenant d'un seul point de livraison. Ceci s'est révélé à peine différent des 63,7 % observés l'année précédente. En fait, le nombre moyen de postes de livraison consigné pour des mouvements en trains-blocs de moins de 25 wagons, de 25 à 49 wagons et de 50 à 99 wagons avait à peine changé, s'établissant à environ 1,3 poste par contrat dans les trois cas. Qui plus est, la moyenne dans chacun de ces trois groupements demeure relativement constante depuis la campagne agricole 2001 à 2002. [Voir le tableau 2A-16 à l'Annexe 4.]

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



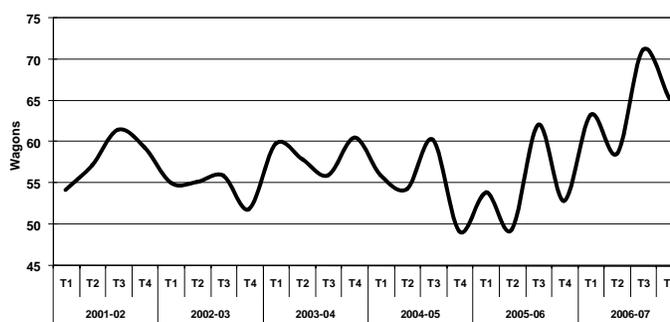
Les contrats visant l'expédition de 100 wagons ou plus obtiennent typiquement leur grain d'un plus grand nombre de points de livraison. Ceci est associé simplement au plus grand volume de grain concerné, et au fait qu'il a souvent dû provenir d'une zone géographique plus vaste. Dans le cas des expéditions comptant entre 100 et 199 wagons, les grains provenaient en moyenne de 1,7 poste de livraison; de 3,6 pour les expéditions se situant entre 200 et 299 wagons; et de 5,8 pour les expéditions de 300 wagons ou plus. À l'exception de ce dernier groupement, qui a montré une variance plus importante, ces moyennes ont changé comparativement peu par rapport à celles qui avaient été initialement observées dans la campagne agricole de 2001 à 2002.

Du total des contrats adjugés pour la campagne agricole 2006 à 2007, une proportion de 58,2 % portait sur des mouvements de moins de 100 wagons de grain. Bien qu'il ait été légèrement inférieur au 75,8 % observé lors de la campagne précédente, le résultat fut cohérent. Malgré cela, la plus grande portion, soit 37,1 %, a été transportée en blocs de 50 à 99 wagons. Ceci représente un changement faible comparé aux 40,0 % enregistrés dans la campagne précédente, et un changement seulement marginalement inférieur à 38,4 % recueilli dans la campagne agricole 2001 à 2002. Dans l'ensemble, ces observations renforcent des observations précédentes selon lesquelles les sociétés céréalières ont essayé en général d'expédier le grain soumissionné dans des blocs de wagons plus grands dans la mesure du possible.

Taille des trains-blocs multiples

Comme il a été mentionné précédemment, 93,2 % du grain soumissionné expédié dans la campagne agricole de 2006 à 2007 a été transporté en blocs de 25 wagons ou plus. En général, ces expéditions de wagons multiples ont eu une taille moyenne de 64,7 wagons, une valeur bien au-dessus du seuil de 50 wagons utilisé pour définir le transport provenant des silos à forte capacité. De plus, il s'agissait d'une augmentation de 18,9 % par rapport à la moyenne de 54,4 wagons enregistrée pour la campagne précédente. La raison en était en grande partie une augmentation importante des trains-blocs moyens à destination de Vancouver et de Thunder Bay. [Voir le tableau 2A-17 à l'Annexe 4.]

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



Les moyennes annualisées des tailles des trains-blocs produits dans les corridors de Vancouver, Thunder Bay et Prince Rupert se sont révélées être les plus grandes constatées dans le cadre du PSG jusqu'à présent.⁶⁸ L'exception a été le corridor de Churchill, où la décision de la CCB de ne pas émettre d'appel d'offres pour une deuxième année consécutive a conduit à une autre moyenne de zéro.⁶⁹ Dans le cas de Vancouver, la moyenne de la campagne agricole de 2006 à 2007 a augmenté de 26,0 %, pour atteindre 66,4 wagons comparé à 52,7 wagons l'année précédente. Les transports dans le corridor de Thunder Bay ont constaté un gain similaire, en augmentant de 26,7 % à une moyenne de 61,6 wagons, comparé à 48,6 wagons. La moyenne annualisée présentée dans le corridor de Prince Rupert a aussi augmenté, mais d'un pourcentage plus modeste de 4,7 %, à 64,4 wagons, comparé à 61,5 wagons l'année précédente.

Dans l'ensemble, les moyennes trimestrielles affichaient une variabilité prononcée. Dans une grande mesure, ces valeurs présentaient un modèle ondulé très semblable à celui relevé dans la campagne précédente, bien que la tendance à la hausse se soit révélée plus importante dans la campagne agricole 2006 à 2007.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grain soumissionné atteignait 14,7 jours pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Il s'agissait d'une baisse de 6,4 % par rapport à la moyenne de 15,7 jours consignée pour la campagne précédente. Cette diminution s'est révélée légèrement meilleure que l'amélioration de 2,8 % du cycle de rotation d'ensemble de la période.⁷⁰ [Voir le tableau 2A-18 à l'Annexe 4.]

⁶⁸ Les valeurs citées reposent sur des moyennes annualisées, et non les records trimestriels particuliers ayant pu être atteints lors des campagnes antérieures.

⁶⁹ Les expéditions de grain soumissionné à destination de Churchill dans la campagne agricole de 2004 à 2005 ont produit la plus grande moyenne annualisée de train-bloc, un record de 89,3 wagons.

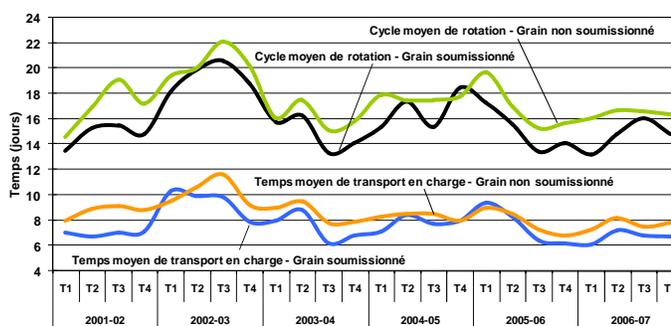
⁷⁰ La section 3.3 traite plus en détail des cycles généraux de rotation des wagons.

Puisque 86,3 % des volumes de grains soumissionnés provenaient de silos à forte capacité, le cycle de rotation des wagons dans ces mouvements était notablement moins élevé que celui des expéditions de grains non soumissionnés. En fait, le cycle global de rotation des wagons pour les grains soumissionnés pendant la campagne agricole 2006 à 2007 était inférieur de 10,4 % à celui des grains non soumissionnés, soit une moyenne respective de 14,7 jours par rapport à 16,4 jours.

Le principe même des silos à forte capacité vise à structurer des expéditions de grain en trains-blocs comptant le plus grand nombre possible de wagons. De façon générale, ceci permet un transport ferroviaire plus rapide puisque le grain est typiquement recueilli en un point, plutôt que dans plusieurs silos conventionnels plus petits.⁷¹ Au cours des six dernières campagnes agricoles, l'avantage de temps des expéditions de grain soumissionné s'est révélé assez cohérent, avec une valeur moyenne de 1,2 jour, soit 7,1 % de moins que celui du cycle de rotation des wagons pour les mouvements non soumissionnés. Bien que la majorité de cet avantage provienne des temps de transport en charge plus courts, il s'est révélé être seulement modestement supérieur à celui du temps de transport à vide.

Pour la campagne agricole 2006 à 2007, le temps moyen de transport en charge du grain soumissionné était de 6,7 jours. Il s'agissait d'une amélioration de 17,3 % par rapport à la moyenne de 8,1 jours consignée pour la campagne précédente. Si l'on compare le bilan sur six ans à celui des expéditions de grains non soumissionnés, on peut voir que l'avantage au titre du temps de transport en charge s'est élevé à 0,7 jour environ, soit 8,7 %. La différence dans les temps de transport moyens des wagons vides pour les grains soumissionnés et non soumissionnés révèle un avantage considérablement moindre, d'environ 0,5 jour, ou 5,7 %.

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



La proportion des volumes effectivement déplacée par trains complets de wagons multiples influence également le cycle de rotation des wagons. Bien que ce volume ait augmenté, un pourcentage important est toujours transporté dans des blocs de trains incomplets. La moyenne de 64,7 wagons complets des blocs de wagons multiples du grain soumissionné souligne ce fait. Aussi longtemps que les grains soumissionnés seront transportés par trains incomplets, soit parce que les contrats des appels d'offres portaient en grande partie sur un volume insuffisant, ou parce que l'installation d'origine ne peut matériellement accommoder de tels groupements, de nouvelles améliorations seraient probablement difficiles. Néanmoins, les statistiques indiquent que les grandes sociétés céréalères progressent régulièrement vers cet objectif.

Soumissions acceptées

Le programme d'appels d'offres de la CCB vise à stimuler la concurrence. Le Surveillant applique une série d'indicateurs afin d'évaluer cette position de dominance. Certains intervenants se préoccupant de l'éventuelle capacité des grandes sociétés céréalères à soumissionner pour moins que leurs concurrentes moins grandes afin de décrocher les contrats en appels d'offres, le premier de ces indicateurs consiste à mesurer les soumissions présentées par les grandes sociétés céréalères et les moins grandes.⁷²

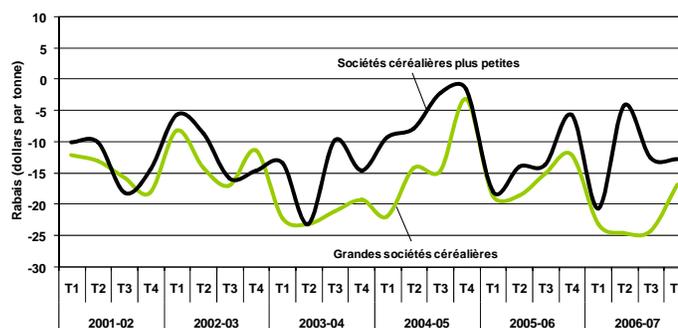
⁷¹ Un projet pilote réalisé par le Saskatchewan Wheat Pool et le CN en 2002 démontre que les mouvements dos à dos de trains-navettes de 100 wagons à partir de silos à forte capacité permettent un cycle moyen de rotation des wagons de 6,5 jours.

⁷² Telle qu'employée ici, l'expression « grandes sociétés céréalères » désigne Agricore United, Saskatchewan Wheat Pool, Cargill Limited et Pioneer Grain Company, Limited. Elles représentent concrètement les quatre plus grandes sociétés qui s'approvisionnent en grain dans l'Ouest du Canada, et possèdent également des silos terminaux à Thunder Bay et dans les ports de Vancouver et Prince Rupert sur la côte ouest.

Bien que les soumissions retenues restent confidentielles, la CCB divulgue l'éventail des soumissions qu'elle reçoit. En tant que « preneuse de prix », la CCB a intérêt à accepter l'offre la plus rémunératrice soumise.⁷³ De ce fait, le rabais maximum offert par les sociétés céréalières et généralement accepté par la CCB fournit une base raisonnable avec laquelle on peut comparer les différences entre les comportements soumissionnaires des sociétés céréalières majeures et non majeures.

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

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



Étant donné les approvisionnements restreints de grain de qualité, la nature des soumissions de la campagne agricole 2004 à 2005 était radicalement différente. Les rabais que la CCB avait été en mesure d'obtenir des sociétés céréalières ont commencé à décliner. À partir d'une valeur élevée de 21,86 \$ la tonne au premier trimestre, le rabais maximum offert est finalement tombé à seulement 3,06 \$ la tonne à la fin de l'année. Indépendamment de la réduction des rabais proposés, l'élément distinctif de la campagne agricole 2004 à 2005 comparativement aux campagnes antérieures avait trait au fait que les soumissions présentées par les sociétés céréalières ont rapidement comporté une exigence selon laquelle la CCB devait payer une prime pour transporter des grains soumissionnés. Au plus fort, la CCB payait une prime aussi grande que 10,75 \$ la tonne au-dessus du prix initial pour assurer que le grain soit mis en position pour l'exportation.

Étant donné les réalités associées à la mise en marché d'une autre récolte de qualité comparativement inférieure, la CCB s'est révélée mieux adepte à recentrer son programme de vente dans la campagne agricole 2005 à 2006. Le mouvement du grain de meilleure qualité étant moins prioritaire, la CCB était mieux placée pour traiter des appels d'offres portant sur l'abondance des approvisionnements en grain de qualité inférieure. Avec peu d'exceptions, les primes furent réduites considérablement, pour atteindre au plus 2,25 \$ la tonne pour des transports sélectionnés de blé de haute qualité. Les rabais ont aussi connu une remontée importante, atteignant 18,58 \$ la tonne au cours du premier trimestre avant de se fixer à 12,00 \$ la tonne au cours du quatrième trimestre.

Les conditions améliorées du marché dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont conduit à une restauration des modèles de soumission qui avaient été observés dans les trois premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Les primes ont été effectivement éliminées et les rabais maximums offerts ont augmenté notablement comparé à ceux de la campagne précédente. Au cours du deuxième trimestre, ces soumissions ont dépassé la référence de quatre ans de 23,04 \$ la tonne pour établir un nouveau record de 24,51 \$ la tonne, qui a été largement supporté par des soumissions semblables dans le troisième trimestre avant de baisser à un maximum de 16,73 \$ la tonne à la fin de la campagne.

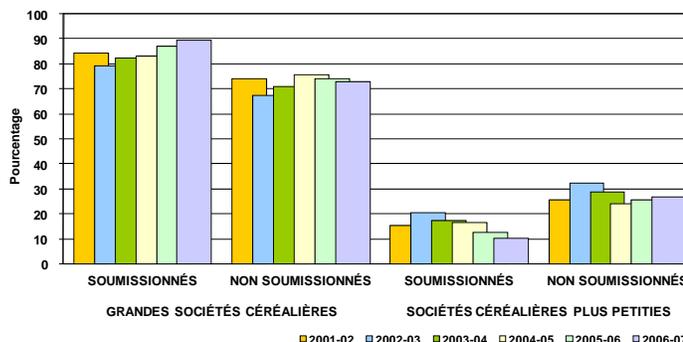
⁷³ Les soumissions présentées par les sociétés céréalières sont exprimées sous forme d'un rabais la tonne par rapport au prix initial de la CCB en ce qui concerne le blé, le blé dur et l'orge.

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

Parts du marché

Le meilleur indicateur de position dominante se trouve dans les parts du marché respectives des grandes sociétés céréalières et des plus petites. Fait intéressant, la part des plus grandes sociétés céréalières dans le transport des grains (soumissionnés ou non soumissionnés) de la CCB, bien qu'elle ait fluctué au cours des six dernières campagnes agricoles, n'a pas changé concrètement. Durant la campagne agricole 2001 à 2002, les grandes sociétés céréalières contrôlaient 84,6 % des volumes soumissionnés. Six ans plus tard, leur part avait augmenté, encore que de façon marginale, à 89,6 %. C'est également le cas des grains non soumissionnés de la CCB, où la part des grandes sociétés céréalières a connu une baisse, passant de 74,4 % à seulement 72,9 %. [Voir le tableau 2A-20 à l'Annexe 4.]

Figure 35 : Part de marché – grains de la CCB



Les parts de marché des sociétés céréalières non majeures n'ont également pas changé de façon importante. Au fil des six dernières campagnes agricoles, ces dernières ont réduit leur part de marché du mouvement des grains soumissionnés de 5,0 points de pourcentage tout en voyant leur part de marché augmenter de 1,5 point de pourcentage en ce qui concerne les mouvements de grains non soumissionnés. Ces différences sont plus importantes pour les non-majeures, particulièrement en ce qui concerne leur rôle de transport du grain soumissionné, en diminution constante, mais elles sont trop limitées pour être indicatives d'une diminution significative dans l'activité commerciale générale. En outre, la nature limitée de la fluctuation observée révèle que les grandes sociétés céréalières, malgré leur avantage concurrentiel apparent, n'ont pas réussi à exclure facilement leurs rivales plus petites.⁷⁴

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

⁷⁴ L'avantage concurrentiel dont il est question ici désigne expressément le nombre de silos à forte capacité exploités par les grandes sociétés céréalières. Avec plus de 80,0 % des expéditions de grains soumissionnés se déplaçant par trains-blocs multiples depuis les silos à forte capacité, on estime que les grandes sociétés céréalières disposent de plus des actifs stratégiques qu'il faut pour exploiter ces économies que leurs rivales de moindre envergure. De plus, les grandes sociétés exploitent leurs propres silos terminaux. Leurs rivales plus petites dépendent donc complètement d'elles pour obtenir les services essentiels de manutention aux installations terminales.

Économies financières

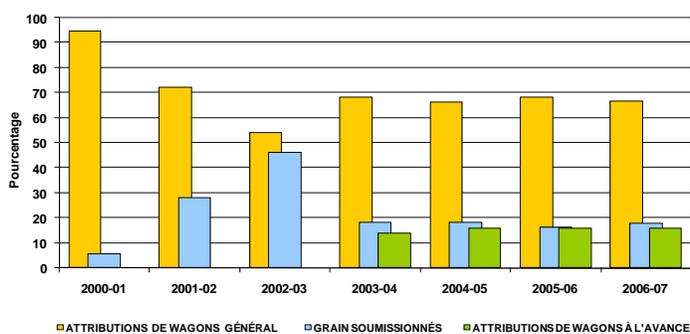
Avec une augmentation des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, ainsi qu'une élimination des primes payées pour des mouvements soumissionnés sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes en commun – ont augmenté considérablement dans la campagne agricole 2006 à 2007. Bien qu'ils soient attribuables essentiellement aux économies réalisées dans les coûts de transport que l'on doit au processus de soumissions proprement dit, ces rendements englobent également les rabais consentis sur les frais de transport et de manutention dans les silos terminaux, de même que les sanctions financières imposées en cas de non-exécution. La CCB estime que les économies nettes produites par ces activités ont augmenté de 53,7 %, à 35,2 M \$, comparé à 22,9 M \$ l'année précédente.

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

Au total, 2,4 millions de tonnes de grains ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Ceci représentait 15,8 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une augmentation de seulement 0,2 point de pourcentage par rapport à la part relative de 15,6 % enregistrée un an plus tôt. De concert avec le volume qui a été transporté dans le cadre de son programme d'appels d'offres, un total de 33,6 % des expéditions totales de la CCB a été transporté selon ces deux programmes. Ceci a été quelque peu inférieur aux 40 % qui avaient été ciblés, et marginalement supérieur aux 31,8 % atteints dans la campagne agricole de 2005 à 2006.⁷⁵

Conformément à la très petite augmentation de sa part des expéditions totales de la CCB, le tonnage total transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance est resté largement inchangé comparé à celui manutentionné dans la campagne agricole de 2005 à 2006, en baissant de 0,1 % seulement. Ceci s'est révélé conforme à la diminution marginale de 1,3 % des expéditions totales de la CCB pendant la période. Les expéditions trimestrielles du programme d'attributions de wagons à l'avance ont augmenté assez régulièrement pendant l'année, en passant de 0,5 million de tonnes et une part de 12,5 % au premier trimestre, à 0,8 million de tonnes et une part de 18,9 % au quatrième trimestre.

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



Ces gains ont reflété des diminutions modestes dans les expéditions d'attributions à l'avance, qui ont baissé de 1,2 million de tonnes au premier trimestre à 1,0 million de tonnes au troisième, avant d'augmenter à 1,7 million de tonnes dans le quatrième. Lorsqu'elle est exprimée comme pourcentage des expéditions totales de grain de la CCB, la proportion trimestrielle de grain transporté dans le cadre des deux programmes s'est révélée très stable : égale à 29,4 % au premier trimestre; 29,2 % au deuxième; 29,9 % au troisième, et finalement 40,2 % au quatrième.

Composition du trafic

À plusieurs égards, la répartition des grains expédiés en vertu du programme d'attribution de wagons à l'avance correspondait en grande partie à celle des grains du programme d'appels d'offres. La grande majorité des expéditions de 2,4 millions de tonnes était constituée de blé, soit 2,1 millions de tonnes (88,6 %). Le blé dur suivait, avec 0,3 million de tonnes (11,3 %), et l'orge comptait pour le reste, avec 2 700 tonnes (0,1 %).

⁷⁵ Les attributions de wagons à l'avance sont administrées de la même façon que le programme général d'attributions de wagons de la CCB, mais avec un préavis de deux semaines et une indication anticipée des grains et des grades requis, pour accorder aux expéditeurs plus de latitude dans leur gestion logistique.

Cependant, par rapport aux grains soumissionnés, le blé décrochait une part accrue de 10,7 points de pourcentage, au détriment du blé dur et de l'orge avec des parts inférieures respectivement de 3,8 et 6,8 points de pourcentage. [Voir le tableau 2B-1 à l'Annexe 4.]

Tout comme pour les grains soumissionnés, la plus grande part des volumes transportés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit un peu plus de 0,8 million de tonnes (35,3 %), avait le port de Vancouver comme destination. Toutefois, cette proportion était considérablement inférieure aux 46,4 % assurés par le port en ce qui concerne les expéditions de grain soumissionné.

Vancouver était suivi de Thunder Bay, avec 0,8 million de tonnes pour une part de 33,9 %, de Prince Rupert avec 0,7 million de tonnes pour une part de 30,7 % et de Churchill avec 2 200 tonnes et une part de 0,1 %. [Voir le tableau 2B-2 à l'Annexe 4.]

Comme pour les expéditions de grain soumissionné, Vancouver a subi une perte dans le pourcentage des transports effectués dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance. Des 5,8 points de pourcentage de part rendus par Vancouver dans la campagne agricole de 2006 à 2007, 2,2 points de pourcentage ont été gagnés par Prince Rupert et 3,7 points de pourcentage par Thunder Bay. La diminution constatée par Vancouver au cours des deux dernières années est évidente dans d'autres mesures dans le cadre du PSG, concernant les transports de grain soumissionné aussi bien que non soumissionné.

Premiers transporteurs

Plus de la moitié (55,6 %) des volumes transportés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance durant la campagne agricole 2006 à 2007 provenaient de postes situés le long des voies du CP. Cette part était légèrement supérieure à celle de 52,5 % obtenue par le transporteur l'année précédente, mais était inférieure à celle ayant trait aux expéditions de grains soumissionnés (57,6 %). Comme pour les années précédentes, cette valeur a été quelque peu plus grande que ce qu'a obtenu le transporteur par rapport aux transports d'ensemble du grain dans l'Ouest du Canada. [Voir le tableau 2B-3 à l'Annexe 4.]

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

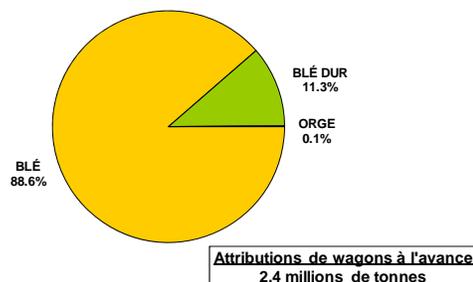
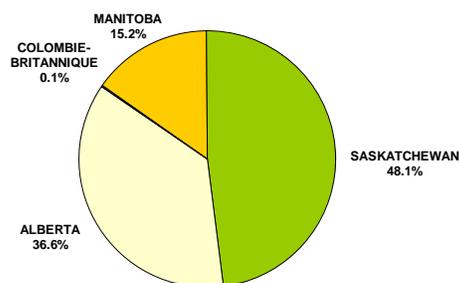


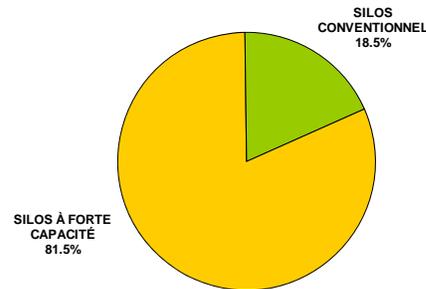
Figure 38 : Attributions de wagons à l'avance – origine provinciale



Origine des volumes

Contrairement aux expéditions des grains soumissionnés, le plus grand volume transporté en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB provenait de la Saskatchewan, avec 1,1 million de tonnes. Ce volume représentait aussi une part légèrement plus grande du tonnage total, soit 48,1 % comparé à 44,7 % pour les grains soumissionnés. Les expéditions de l'Alberta et du Manitoba ont suivi, avec des volumes respectifs de 0,9 million de tonnes et 0,4 million de tonnes. Un total de 3 500 tonnes a aussi été expédié de la Colombie-Britannique. [Voir le tableau 2B-4 à l'Annexe 4.]

Figure 39 : Attributions de wagons à l'avance – originaires des silos



Les pourcentages attribués à ces dernières provinces dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance sont aussi différents de ceux obtenus par appels d'offres. Dans le cas de l'Alberta, il était de 36,6 %, comparé au pourcentage de 46,3 % du programme d'appels d'offres. Cependant, le pourcentage de 15,2 % du Manitoba dans le mouvement des attributions de wagons à l'avance s'avéra être bien supérieur aux 9,0 % qu'il obtint pour les grains soumissionnés. Bien que comparativement petit, le pourcentage des transports provenant de la Colombie-Britannique a représenté 0,1 % du total du programme d'attributions de wagons à l'avance, contre zéro pour le programme d'appels d'offres.

Tout comme dans le cas des grains soumissionnés, la majorité des grains expédiés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance, soit 81,5 %, provenait de silos à forte capacité. Il s'agit d'un pourcentage légèrement supérieur à celui de 80,3 % lié à ce type d'installations pour la campagne précédente. Ce pourcentage était aussi conforme, mais quelque peu inférieur, aux 86,3 % relevés précédemment pour les mouvements des grains soumissionnés.

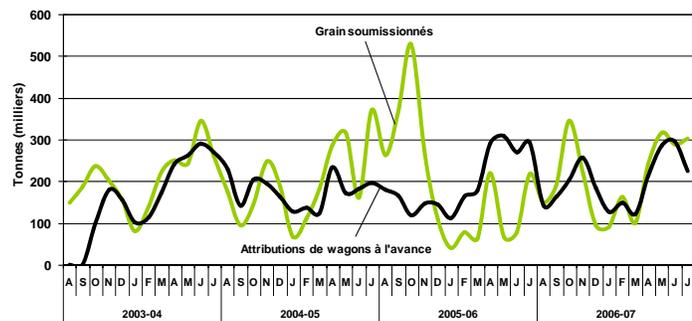
La Saskatchewan et l'Alberta ont relevé la plus grande utilisation d'ensemble des silos à forte capacité, en signalant toutes les deux que 84,6 % de leurs volumes provenaient de telles installations. Le Manitoba suivait avec 64,8 % de son tonnage d'attributions de wagons à l'avance provenant de ces silos. Ces valeurs de pourcentage étaient conformes à celles observées pour les expéditions de grain soumissionné, à l'exception du Manitoba où la proportion de grain soumissionné provenant des installations à forte capacité a atteint une valeur notablement plus grande de 85,4 %.

Répartition mensuelle

Les volumes de grain transportés selon le programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB s'établissaient en moyenne à 196 900 tonnes par mois, les volumes mensuels allant d'un creux de 121 400 tonnes en mars 2007 à un sommet de 295 800 tonnes en juin 2007. En outre, la répartition de ces mouvements était semblable à celle des grains en régime d'appels d'offres.

La similarité de ces répartitions souligne effectivement ce qui a été suggéré par d'autres indicateurs du PSG : les grains transportés dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance le sont en grande partie de concert avec les

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

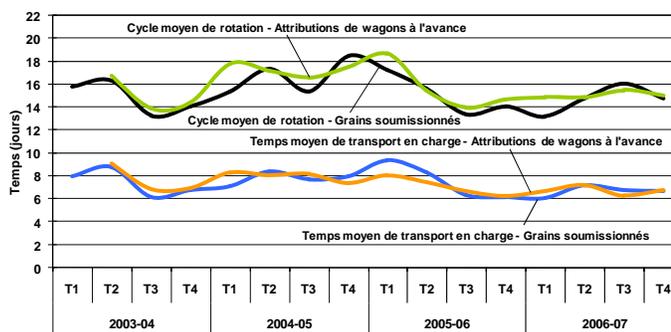


expéditions dans le cadre du programme d'appels d'offres. De plus, cette situation révèle que les sociétés céréalières ont tiré avantage de l'élément d'adaptabilité que le programme d'attribution des wagons à l'avance était censé apporter à leurs activités de planification. En combinant ces mouvements, les sociétés céréalières ont réussi à maximiser les possibilités d'économies de trains-blocs plus importants chaque fois que l'occasion s'y prêtait.

Cycles de rotation des wagons

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de grains selon le programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB atteignait 15,1 jours pendant la campagne 2006 à 2007. Cette valeur s'est révélée être 3,2 % de moins que la moyenne de 15,6 jours relevée dans la campagne agricole de 2005 à 2006, peu différente de la moyenne de 14,7 jours observée pour les expéditions de grain soumissionné. En fait, les valeurs trimestrielles de cycles de rotation de wagons pour les mouvements d'attributions de wagons à l'avance suivaient celles observées dans le cadre du programme d'appels d'offres, et se conformaient également à l'amélioration plus générale du cycle global de rotation des wagons pendant la période. [Voir le tableau 2B-6 à l'Annexe 4.]

Figure 41 : Attributions de wagons à l'avance – cycle de rotation des wagons



Le temps moyen de transport en charge de 6,8 jours pour le grain transporté dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance était aussi conforme aux 6,7 jours des expéditions de grain soumissionné. De même, le temps moyen de transport à vide s'est avéré à peine plus long que celui des expéditions de grain soumissionné, soit 8,3 jours au lieu de 8,0 jours respectivement.

Bien que les moyennes comparatives relatives aux expéditions effectuées en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance aient été plus élevées que celles liées aux grains soumissionnés, elles étaient légèrement inférieures à celles enregistrées en ce qui concerne les expéditions de grains non soumissionnés en général. Toutefois, compte tenu du cycle moyen de rotation des wagons de 16,4 jours relatif aux grains non soumissionnés, l'écart atteignait 7,9 %. Ces similarités supportent l'observation que les grains expédiés dans le cadre des programmes d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance sont transportés largement de concert l'un avec l'autre.

Trains-blocs multiples

Comme on l'a mentionné, la proportion de grain expédié par trains-blocs multiples augmente depuis le début du PSG. Qui plus est, avec 93,2 % de mouvements en trains-blocs de 25 wagons ou plus, les expéditions de grains soumissionnés avaient une bonne longueur d'avance sur les taux d'utilisation relevés pour les mouvements de grains non soumissionnés. Il en était de même des expéditions par trains-blocs de 50 wagons ou plus, qui représentaient 77,7 % du volume total de grains soumissionnés de la campagne agricole 2006 à 2007.

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

important sur le plan de ces 40 % d'expéditions que celui qu'elles avaient joué en vertu du seul régime d'appels d'offres.⁷⁶

Compte tenu de la taille généralement réduite des installations utilisées par les petites sociétés céréalières, les expéditions effectuées à l'aide de l'équipement fourni dans le cadre du programme d'attribution de wagons à l'avance sont de taille moindre que celles effectuées en vertu du seul régime d'appels d'offres. Il en est de même des expéditions des grandes sociétés céréalières, puisque celles-ci complètent fréquemment, dans la mesure du possible, leurs expéditions faisant l'objet d'appels d'offres, afin de tirer profit des rabais plus importants qui leur sont alors offerts. Lorsque l'on combine les chiffres à des fins de comparaison, on obtient une concentration accrue des mouvements effectués par trains-blocs de moins de 50 wagons et une dilution de l'utilisation de trains-blocs d'au moins 50 wagons. Alors que 22,3 % des expéditions de grain soumissionné ont été effectuées par trains-blocs de moins de 50 wagons, le pourcentage atteignait 43,2 % lorsqu'on y intégrait les mouvements assurés en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance. En revanche, la proportion d'expéditions par trains-blocs d'au moins 50 wagons passait de 77,7 %, en ce qui concerne les grains soumissionnés uniquement, à 56,7 % lorsqu'elles étaient combinées avec celles effectuées en vertu du programme d'attributions de wagons à l'avance. [Voir le tableau 2B-7 à l'Annexe 4.]

Taille des trains-blocs multiples

Parallèlement, ces facteurs ont entraîné une augmentation de la taille moyenne des trains-blocs. Comme on l'a mentionné, les trains-blocs comportaient en moyenne 64,7 wagons dans le programme d'appels d'offres de la CCB pour la campagne agricole 2006 à 2007. Si l'on ajoute au calcul les mouvements du programme d'attributions de wagons à l'avance, cette moyenne recule de 16,7 % à 53,9 wagons. [Voir le tableau 2B-8 à l'Annexe 4.]

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

Figure 42 : Volumes de grain expédiés par trains-blocs multiples

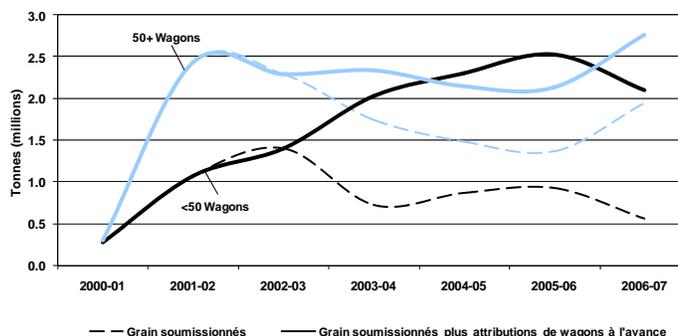
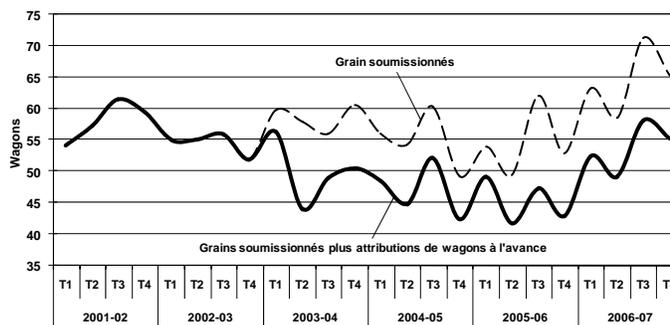


Figure 43 : Train-bloc moyen – programme d'appels d'offres et d'attributions à l'avance



⁷⁶ Les 40 % cités renvoient au total découlant des appels d'offres et du programme d'attribution de wagons à l'avance. Les contrats d'attribution de wagons à l'avance sont adjugés selon les mêmes principes administratifs que les attributions de wagons générales de la CCB (50 % en fonction des 18 dernières semaines de livraisons des producteurs et 50 % en fonction des intentions de livraisons futures); aucune soumission n'est présentée par les sociétés céréalières.

2.3 Relations commerciales – autres événements

2.31 Le gouvernement va de l'avant avec le choix du marketing

Selon l'une des planches de sa plate-forme électorale de 2006, le Parti conservateur fédéral avait promis de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix pour le marketing de leurs grains. De façon générale, cette promesse suggérait que la CCB n'aurait plus la juridiction exclusive des ventes de blé, de blé dur et d'orge récoltés dans l'Ouest du Canada pour l'exportation, ainsi que pour la consommation humaine nationale. En fait, l'expression « choix du marketing » était conçue pour signifier que les agriculteurs obtiendraient la capacité de vendre le blé et l'orge qu'ils récoltaient à tout acheteur national ou étranger de leur choix, y compris une CCB transformée.

Dès le début, le débat concernant le rôle à jouer par la CCB dans la vente du grain de l'Ouest du Canada a été politiquement chargé. De fortes opinions, pour et contre le maintien du monopole promulgué de la CCB, ont réapparu vers la fin de la campagne agricole de 2005 à 2006 lorsque le gouvernement conservateur nouvellement élu a signalé qu'il se préparait à agir sur sa promesse d'introduire le choix du marketing.

Au milieu de septembre 2006, dans l'une des premières étapes officielles de ce processus, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a annoncé la création d'un groupe de travail de huit personnes pour examiner les options à la disposition du gouvernement sur ce sujet.⁷⁷ Au cours du mois suivant, le groupe de travail a considéré les questions techniques et transitionnelles qui se manifesteraient pour effectuer ce changement. Le rapport du groupe de travail adressé au ministre, qui a été soumis le 25 octobre 2006, a recommandé une période de transition de quatre phases d'une durée de plusieurs années.

La première de ces phases concernerait les changements législatifs requis pour abroger la Loi sur la Commission canadienne du blé et fournir une autorisation pour la nouvelle entité commerciale qui la remplacerait, désignée CCB II. La deuxième adresserait la formation actuelle de cette nouvelle entité et l'introduction du choix pour le marketing de l'orge. L'extension du choix au marketing du blé et du blé dur signalerait le commencement d'une troisième phase, dans laquelle les subsides financiers de l'état pour la CCB II seraient peu à peu éliminés. Au plus tard en juillet 2013, lorsque le groupe de travail contemplant la complétion du processus transitionnel, la CCB II émergerait en tant qu'entité commerciale entièrement autonome fonctionnant dans un environnement de marché complètement ouvert.

Dans un délai de quelques jours après avoir reçu ces recommandations, le ministre annonça que le gouvernement projetait d'aller de l'avant pour étendre initialement le choix du marketing à l'orge. Spécifiquement, le gouvernement indiqua son intention d'organiser un plébiscite d'agriculteurs sur cette question au début de l'année prochaine. À la fin de janvier 2007, les exigences d'éligibilité des votants avaient été établies et la question à soumettre au vote avait été rendue publique. Le plébiscite, qui utilisait un bulletin à retourner par la poste, eut lieu entre le début de février et le milieu de mars. Une minorité de 37,8 % ayant voté pour conserver l'autorité exclusive de la CCB, le gouvernement déclara qu'il allait effectuer les changements réglementaires requis pour donner aux producteurs un choix pour le marketing de leur orge au commencement de la campagne agricole de 2007 à 2008.⁷⁸

Au cours de ces événements, la CCB commença à suggérer que sa seule option véritable serait d'abandonner complètement le marketing de l'orge, face aux intentions déclarées du gouvernement et d'une perte réelle de son autorité exclusive. En outre, considérant l'incertitude du marché qui avait enveloppé la question vers la fin avril, la CCB diminua l'Aperçu des rendements des livraisons en commun (PRO) sur l'orge brassicole pour la campagne agricole de 2006 à 2007, et suspendit son PRO et ses Options de paiement aux producteurs pour la prochaine campagne agricole de 2007 à 2008. Bien que déçu par l'action de la CCB, le gouvernement continua à progresser vers ce qu'il affirmait être les amendements requis de la *réglementation de la Commission canadienne du blé*. Ayant soutenu que son mandat pouvait seulement être modifié par un changement législatif de la *Loi sur la Commission canadienne du blé* elle-même, la CCB demanda à la Cour

⁷⁷ Tel qu'il avait été initialement constitué, le groupe de travail devait inclure un représentant à nommer par la CCB. Toutefois, la CCB refusa d'en nommer un, ce qui réduisit la taille du groupe de travail à un panel de sept membres. Malgré cela, la CCB répondit aux questions qui lui furent posées par le groupe de travail.

⁷⁸ Les votes furent comptés par le cabinet d'expertise comptable KPMG et rendus publics par le ministre le 28 mars 2007.

fédérale d'examiner la légalité des actions du gouvernement après l'annonce du ministre que ces amendements réglementaires avaient été finalisés en juin.

Lors d'une audience de deux jours tenue à la fin de juillet 2007, les deux parties plaidèrent les mérites de leur position respective. À la fin, la cour décida en faveur de la CCB, en jugeant que les amendements législatifs édictés en 1998 montraient clairement que le Parlement s'était réservé le pouvoir de changer le mandat de la CCB.⁷⁹ De ce fait, la tentative du gouvernement de retirer le contrôle exclusif de la CCB sur le marketing de l'orge grâce à un changement réglementaire fut invalidée, au moins temporairement.⁸⁰

2.32 L'industrie du grain cherche des réparations sur les questions relatives au service ferroviaire

Les plaintes des intervenants concernant le service ferroviaire et l'attribution des wagons ont augmenté au cours des dernières années. La perception d'un déclin dans l'uniformité et la fiabilité avec lesquelles ce service est fourni a été particulièrement préoccupante. Les expéditeurs de grain ont mentionné fréquemment des exemples coûteux de wagons qui n'étaient pas présents en temps opportun aux silos de collecte pour leur chargement, ou aux silos terminaux de destination pour leur déchargement. Le processus d'ensemble des attributions de wagons – sujet toujours contentieux – a aussi été de plus en plus critiqué par les expéditeurs qui ont soutenu qu'ils étaient lésés par la préférence donnée aux trains unitaires commandés grâce aux produits de réservation à l'avance des chemins de fer.

En outre, les expéditeurs de grain étaient troublés par ce qu'ils affirmaient être le manque de responsabilité des chemins de fer. Soutenant qu'un changement de réglementation fournissait le seul moyen pratique de rectifier cette perception de carence, ils se sont unis avec les expéditeurs d'autres denrées pour soumettre leurs plaintes à l'attention du gouvernement fédéral. En réponse, les chemins de fer déclarèrent qu'aucun remède de ce type n'était nécessaire et que la plupart des problèmes pouvaient être résolus de façon satisfaisante par des mécanismes privés de résolution des disputes.

Mais la communauté des expéditeurs continua à demander des changements législatifs, en s'unissant dans un effort plus vaste de lobbying du gouvernement. En mai 2006, Transports Canada informa les expéditeurs que le gouvernement avait l'intention d'adresser leurs plaintes relatives au service ferroviaire avec un amendement à la *Loi sur les transports au Canada*. Un peu plus d'un an après, le 30 mai 2007, le ministre des Transports soumit à la discussion ces changements promis de la Loi dans la Chambre des communes. De façon générale, le projet de loi C-58 visait à protéger les expéditeurs ferroviaires de l'abus potentiel du pouvoir commercial des chemins de fer, et incluait des moyens plus efficaces d'adresser leurs préoccupations relatives au service et aux tarifs. En outre, le gouvernement s'engageait aussi de réétudier le service ferroviaire dans un délai de 30 jours après l'adoption du projet de loi. Bien que ces actions aient été bien accueillies par les expéditeurs, elles ne pouvaient pas vraiment corriger rétroactivement les problèmes de service qu'un grand nombre d'expéditeurs de grain avaient éprouvés depuis le début de la campagne agricole de 2006 à 2007 (voir la section 2.37 pour une discussion plus générale du service ferroviaire pendant cette période).

Un expéditeur de grain lésé, la Great Northern Grain Terminals Ltd. (GNG), choisit de déposer une plainte concernant le niveau de service auprès de l'Office des transports du Canada. Dans sa plainte, déposée le 8 mars 2007, la GNG déclarait que les produits d'attribution à l'avance du CN discriminaient contre elle et les autres petits expéditeurs relativement à l'attribution des wagons, ce qui les rendait non concurrentiels dans le marketing du grain. En outre, la GNG déclarait aussi que le CN n'avait pas fourni au plaignant un niveau de service ferroviaire adéquat dans le cadre de son programme général d'attribution de wagons. À plusieurs égards, l'affaire fut ciblée par un grand nombre de petits expéditeurs, avec plus de 20 organismes séparés ayant demandé un statut d'intervenant dans l'affaire.⁸¹ Tous les intervenants offrirent des preuves indiquant

⁷⁹ Voir la décision de la Cour fédérale, *la Commission canadienne du blé contre le procureur général du Canada*, plumitif T-1124-07, daté du 31 juillet 2007.

⁸⁰ Le gouvernement fédéral décida plus tard de faire appel à la décision de la Cour fédérale. Toutefois, la Cour d'appel fédérale ne projetait pas d'entendre cette cause avant le 26 février 2008.

⁸¹ L'Office accepta les interventions de Weyburn Inland Terminal Ltd., Providence Grain Group Inc., Paterson Grain, North West Terminal Ltd., North East Terminal Ltd., la Commission canadienne du blé, Parrish & Heimbecker, Battle River Producer Car Group, Prairie West Terminal Ltd., Agricultural Producers Association of Saskatchewan, Pulse Depot, Briercrest Grain Limited, Saskatchewan Association of Rural Municipalities, South West Terminal Ltd., National Farmers Union, Pulse Canada, Great Sandhills Terminal Marketing Centre, Canadian Federation of Agriculture, R & J Wiens Farms Ltd. et Alberta Agriculture and Food. Toutes les interventions supportaient la plainte de la GNG.

comment le programme d'attribution de wagons fonctionnait et pourquoi son application conduisait à un niveau de service inadéquat.

Au début de juillet 2007, après avoir considéré l'affaire pendant près de quatre mois, l'Office détermina que les pratiques d'attribution des wagons du CN avaient conduit à une détérioration importante du service fourni à la GNG. En outre, il décida que le CN avait en fait violé ses obligations de transporteur public et que GNG subirait probablement des dommages commerciaux importants si la violation persistait.⁸² Il est particulièrement intéressant que l'Office décida aussi que les difficultés éprouvées par la GNG pour obtenir un approvisionnement adéquat et approprié en wagons n'étaient pas isolées, mais plutôt d'une nature systémique avec un effet très étendu.

En plus d'ordonner que le CN prenne des mesures raisonnables pour accommoder les besoins spécifiques de transport de la GNG, l'Office ordonna aussi au transporteur de prendre un certain nombre de mesures correctives plus génériques. Parmi celles-ci, les principales étaient l'exigence que le CN attribue et répartisse l'équipement utilisé dans le transport du grain d'une façon qui soit complètement transparente et non discriminatoire; que cet équipement soit disponible en nombre suffisant pour permettre au transporteur de satisfaire à ses obligations de niveau de service; qu'au moins 50 % de son parc de wagons-trémies disponibles soit réservé pour la répartition générale aux expéditeurs de grain; et que la taille de bloc maximale de ses produits d'attribution à l'avance soit établie à 50 wagons (lesquels pourraient alors être combinés pour former des blocs de 100 wagons par les expéditeurs qui le souhaiteraient).

Du fait de ses implications pour l'ensemble de l'industrie, un grand nombre de petits expéditeurs du SMTG considérèrent positivement la décision de l'Office. En outre, puisque le CN avait été ordonné de mettre en œuvre ces remèdes au plus tard le 1^{er} août 2007, ils anticipèrent une amélioration importante dans leur capacité d'obtenir un équipement et de mieux faire concurrence dans la campagne agricole prochaine de 2007 à 2008.

2.33 Le port de Prince Rupert connaît une croissance sans précédent

Avec 4,9 millions de tonnes de grain destinées à Prince Rupert dans la campagne agricole de 2006 à 2007, le port a signalé une augmentation de 17,1 % pour la période. En outre, cela a constitué le plus grand volume à destination de Prince Rupert de toute campagne agricole, depuis le début du PSG.⁸³ Et tandis que le grain de la CCB est normalement responsable pour presque toutes les manutentions du port, il y a eu aussi un gain important dans la quantité de canola expédiée vers le port pendant la période, qui atteint presque 0,3 million de tonnes.

La croissance éprouvée par Prince Rupert peut être tracée en grande partie aux réductions récentes des tarifs du CN. Pendant la première année du PSG, les tarifs pour les mouvements de wagon unique vers Prince Rupert dépassaient généralement ceux de Vancouver par un facteur de 13 %. Cet écart a été graduellement réduit au cours des années suivantes, baissant d'abord à 7 % dans la campagne agricole de 2000 à 2001 avant d'atteindre la parité vers la fin de la campagne agricole de 2004 à 2005. Bien que ces réductions semblent avoir suscité une augmentation modeste du volume de grain transporté vers Prince Rupert, ce fut seulement lorsque cette différence avait été complètement éliminée que l'impact est devenu appréciable.

Entre les campagnes agricoles de 1999 à 2000 et 2004 à 2005, la part de Prince Rupert du volume de grain total avait rarement dépassé 14 %.⁸⁴ Lors de la campagne agricole de 2005 à 2006 – la première où la différence de tarif entre Vancouver et Prince Rupert a été éliminée – la part de Prince Rupert a augmenté à un pourcentage notablement plus grand de 16,6 %. À la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007, cette part a monté à 20,3 %. Supportées en grande mesure par l'attribution de davantage de wagons-trémies pour les transports dans le corridor de Prince Rupert, ces actions ont favorisé le plus vaste objectif stratégique du CN

⁸² Voir décision n° 344-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 6 juillet 2007.

⁸³ Le record précédent pour Prince Rupert avait été atteint dans la campagne agricole de 2005 à 2006, lorsque 4,2 millions de tonnes de grain avaient été transportées.

⁸⁴ Une exception a été notée dans la campagne agricole de 2002 à 2003, lorsqu'un arrêt de travail au port de Vancouver a conduit à l'expédition de 16,7 % du volume de grain total vers Prince Rupert.

d'augmenter le volume de trafic manutentionné sur sa route moins utilisée traversant le Nord de la Colombie-Britannique.⁸⁵

L'importance économique de ces changements a été reflétée dans les décisions de programmation propres de la CCB, qui a envoyé une part notablement plus grande de ses transports d'ensemble pendant la campagne agricole de 2006 à 2007, soit 30,6 %, au port de Prince Rupert.⁸⁶ Pourtant, les grandes sociétés céréalières se révélèrent être moins prédisposées à mettre en œuvre ce changement. Dans une grande mesure, cela provenait directement du fait que, bien que les grandes sociétés céréalières aient détenu un intérêt de participation dans le Prince Rupert Grain Ltd., elles avaient un avantage financier à transporter le grain dans leurs terminaux autonomes de Vancouver. Cette préférence, qui s'est manifestée de plus en plus sous forme de meilleures soumissions relatives aux mouvements soumissionnés vers Vancouver, est la cause – dans une certaine mesure – de la proportion en baisse des majeures sociétés céréalières dans les transports manutentionnés à Prince Rupert.

2.34 L'USFDA accorde au canola un étiquetage de promesse de santé

L'industrie canadienne du canola a été stimulée par l'annonce de l'US Food and Drug Administration du 6 octobre 2006 déclarant que les produits fabriqués à partir d'huile de canola pouvaient porter des étiquettes qui incluaient une promesse qualifiée d'avantages de santé. Grâce à son contenu de matière grasse insaturée, la promesse de l'huile de canola de réduire le risque de maladie cardiovasculaire peut désormais être utilisée dans la promotion des produits de consommation sur le marché américain.

Grâce aux souhaits de plus en plus grands de nombreux habitants d'Amérique du Nord – et, dans certaines juridictions, grâce à l'obligation légale – de réduire ou d'éliminer la graisse trans du régime alimentaire, cette promesse de santé est anticipée contribuer à l'utilisation du canola comme alternative préférée des autres huiles du marché de masse. En outre, cette demande en augmentation constante a été complétée par l'augmentation de l'utilisation du canola comme stock d'alimentation pour la production du biodiesel. Ces forces ont aidé à augmenter la production nationale du canola à des niveaux au-delà des attentes de l'industrie elle-même, avec une moyenne de plus de neuf millions de tonnes récoltées dans les deux dernières campagnes.

La demande de l'exportation et du broyage national continuant à augmenter, l'optimisme commercial a conduit à une augmentation des investissements de l'industrie dans l'infrastructure. Certaines des indications plus récentes de cela se sont manifestées en septembre 2006 lorsque James Richardson International et Louis Dreyfus Canada annoncèrent qu'elles avaient l'intention de construire de nouvelles usines de broyage de canola à Yorkton, en Saskatchewan. Lorsqu'elles seront achevées, il est anticipé que ces installations ajouteront 50 %, ou 1,7 millions de tonnes supplémentaires, à la capacité de broyage existant actuellement. Lorsqu'elles sont combinées aux plans précédemment déclarés d'expansion d'autres installations de broyage, ainsi qu'aux attentes de davantage d'investissements de ce type, ces annonces soulignent la place de plus en plus préminente du canola dans l'agriculture de l'Ouest du Canada.

2.35 Revue de la CCG et de la Loi sur les grains canadiens

Le 18 septembre 2006, le gouvernement fédéral soumit à la discussion un rapport écrit par Compas Inc., société de recherche basée à Toronto qui avait été sélectionnée pour conduire une revue statutaire indépendante de la Commission canadienne des grains (CCG) et de la *Loi sur les grains canadiens*. Commencée en février 2006, cette revue s'appuya sur les consultations de la société avec des centaines d'intervenants au cours des six mois suivants.

⁸⁵ Une grande partie de cette importance renouvelée date de l'achat par le CN de BC Rail, qui a été effectué en juillet 2004. En plus d'intégrer les opérations de ce transporteur, le CN a agi pour promouvoir le port de Prince Rupert en tant que porte majeure pour le mouvement des produits d'exportation en vrac ainsi que des conteneurs. En 2005, le CN a annoncé que, de concert avec Maher Terminals of Canada Corporation et l'Administration portuaire de Prince Rupert, il investirait dans le développement polyphasé d'un nouveau terminal majeur de conteneurs au port. Les nouvelles installations, qui devaient avoir une capacité initiale de conteneurs équivalents à vingt pieds de 500 000, ont été ouvertes en automne 2007.

⁸⁶ L'envoi par la CCB de 30,6 % de ses expéditions totales de grain à Prince Rupert a représenté une augmentation significative comparé au pourcentage de 19,8 % accordé seulement deux ans plus tôt. Ce grain est provenu en grande partie d'une diminution du tonnage que la CCB envoyait à Vancouver, dont la part relative baissa de 47,4 % à 36,2 % pendant la même période.

Dans sa revue, Compas présenta près de 100 recommandations qui incluaient des changements dans les domaines suivants : le mandat et la structure de gestion de la CCG; les dispositions de licence et de sécurité; le financement de l'infrastructure et de la recherche (incluant le Laboratoire de recherche des céréales); la qualité et l'assurance-qualité; les services de pesage et d'inspection; la responsabilité civile; et la résolution des disputes. Certaines, telles que la recommandation proposant que les services de pesage et d'inspection intérieurs aux silos terminaux deviennent optionnels, impliquent un changement important dans la façon dont le SMTG fonctionne actuellement. Dans ce cas, même si la CCG n'effectuait pas de tels services en parallèle avec la société céréalière exploitant le silo, elle serait obligée d'assurer que les expéditeurs de wagons de producteurs – ou tout autre petit expéditeur – souhaitant une vérification indépendante de tiers des poids et des grades pourraient toujours accéder à ces services.

Toutefois, une importance particulière était donnée aux implications provenant de la recommandation du rapport relative à l'assurance-qualité, et au changement potentiel du système de calibrage qui avait été basé pendant longtemps sur la distinction visuelle des grains (DVG). Tout en évitant les complexités relatives à l'abandon du système existant, il fut recommandé que la CCG, d'une certaine façon, « équilibre l'intérêt de ceux qui prioriseraient la protection des marques d'exportation avec les intérêts de ceux qui favorisent les nouvelles variétés pour le fourrage et les stocks d'alimentation ». En outre, il fut recommandé que la CCG commence des consultations annuelles avec les intervenants pour évaluer l'efficacité de toute procédure de calibrage et d'assurance-qualité adoptée.

Le rapport de Compas fut renvoyé au comité permanent de la Chambre des communes sur l'agriculture et l'agroalimentaire pour une plus ample considération. Le rapport du comité à la Chambre des communes, soumis le 5 décembre 2006, contenait 12 recommandations. En plus de proposer que la structure de gestion de la CCG soit altérée, elles recommandaient que les agriculteurs conservent leur accès au chargement des wagons de producteur, et que les services d'inspection intérieurs deviennent optionnels. Le comité suggéra aussi que la DVG soit abandonnée et remplacée par un système de déclarations des agriculteurs supportées par des mécanismes scientifiques de contrôle-qualité. Pour assurer la conformité, il fut proposé qu'une série de pénalités monétaires accompagnent ces déclarations.

Le gouvernement soumit sa réponse aux recommandations du comité permanent le 16 avril 2007. Bien qu'indiquant que la plupart des recommandations restaient en cours d'étude, le gouvernement néanmoins proposa l'élimination en 2010 de la DVG en tant que base d'assurance-qualité dans toutes les catégories de blé de l'ouest. Afin de faciliter une transition sans à-coups, le gouvernement demanda que la CCG fasse rapport au plus tard le 31 décembre 2009 de l'expérience obtenue en éliminant la DVG pour calibrer les catégories mineures du blé de l'ouest.⁸⁷ Il fut aussi demandé à la CCG de fournir une mise à jour relative à tout développement technologique associé, ainsi qu'à l'évolution des systèmes de vérification et de déclaration.

2.36 Le Saskatchewan Wheat Pool lance une offre d'achat pour Agricore United

Au début de novembre 2006, le Saskatchewan Wheat Pool Inc. (SWP) annonça qu'il offrirait d'acheter Agricore United (AU). Bien qu'un grand nombre d'observateurs aient soutenu qu'il fallait s'attendre à davantage de consolidation dans l'industrie, peu d'entre eux avaient anticipé que cela impliquerait les deux plus grandes sociétés céréalières du pays, sans mentionner le fait que la plus petite des deux essaierait d'acheter directement sa plus grande rivale.

Comme elle était présentée, l'offre de SWP consistait en grande partie d'un échange d'actions, chaque action ordinaire à droit de vote limité d'AU devant être échangée contre 1,35 action ordinaire de SWP, chaque 1 000 \$ de débenture convertible devant être échangé contre 180 actions ordinaires de SWP; et chaque action privilégiée convertible devant être achetée pour 24,00 \$ en espèces. L'offre de SWP, d'une valeur estimée de 1,0 milliard de dollars, fournissait une prime d'environ 13 % sur la valeur courante des actions d'AU, mais sous réserve qu'au moins 75 % des actions ordinaires d'AU soient soumises au plus tard le 24 janvier 2007, et sous réserve aussi de recevoir l'approbation réglementaire du Bureau canadien de la concurrence.

L'offre de SWP envisageait la combinaison des deux principales sociétés agricoles du pays pour former une entité avec une part de marché de 50 % et des recettes annuelles de l'ordre de 4,3 milliards de dollars. En

⁸⁷ Dans le cadre de sa stratégie existante d'assurance-qualité du blé, la CCG éliminera la DVG comme outil de ségrégation pour les catégories mineures de blé de l'ouest (tous sauf ceux classés CWRS et CWA) au plus tard le 1er août 2008. Ces catégories représentent typiquement 15 % environ de la production totale de blé.

outre, il était pensé que la nouvelle entité pourrait mieux se positionner pour faire concurrence aux sociétés céréalières multinationales qui dominaient déjà le transport international du grain. Pour ce faire, le SWP suggéra qu'il pourrait finalement adresser ce qu'il affirmait être un problème chronique de surcapacité, introduire davantage d'efficacité dans l'agriculture de l'Ouest du Canada, et réaliser des économies annuelles de quelque 60 M \$.

Bien que de nombreux analystes financiers aient semblé réagir positivement à l'idée d'une société plus forte avec un plus grand potentiel de revenus, un certain nombre d'autres intervenants questionnèrent ce qui semblait être une diminution considérable de la concurrence. Malgré cela, après avoir désigné un comité spécial pour évaluer l'offre de SWP, le conseil d'administration d'AU recommanda unanimement en décembre 2006 que ses actionnaires rejettent ce qu'il considérait être une offre publique d'achat hostile. Dans une grande mesure, cela était basé sur l'opinion que l'offre de SWP était financièrement insuffisante, et sujette à des risques commerciaux et réglementaires potentiellement sérieux. Cette opinion fut répétée par Archer Daniels Midland Co. (ADM), qui détenait un intérêt de 28 % dans AU et qui indiqua qu'elle ne pouvait pas supporter l'offre telle qu'elle était alors structurée.⁸⁸ De façon plus importante, le conseil d'administration d'AU signala que l'ADM supportait ses efforts de solliciter une meilleure offre pour les actionnaires de la société, que ce soit auprès de SWP ou d'un autre soumissionnaire potentiel.

Étant donné cela, ainsi que l'investigation continue du Bureau canadien de la concurrence concernant les conséquences de la fusion proposée, le SWP prolongea la date limite de son offre au 7 mars 2007. En même temps, le SWP améliora aussi son offre initiale en incluant une composante en espèces.⁸⁹ Selon les termes de l'offre révisée, les actionnaires ordinaires d'AU pourraient désormais choisir de recevoir soit 11,33 \$ en espèces, soit 1,3601 action de SWP pour chaque action AU qu'ils détenaient, soit une combinaison de ces options.⁹⁰ Cette amélioration financière fut souscrite par deux offres de droits de souscription d'un montant de 225 M \$.

Malgré l'acrimonie apparente entre les parties, ainsi que la recommandation du conseil d'administration d'AU au début de février 2007 que l'offre révisée soit aussi rejetée, le SWP semblait loin d'être découragé dans ses efforts d'acquérir la société.⁹¹ En outre, le SWP affirmait que son plan progressait essentiellement comme prévu, et qu'il avait même été encouragé par le souhait apparent d'AU de considérer d'autres offres. Mais, dans une action qui surprit l'industrie, le conseil d'administration d'AU annonça le 21 février 2007 qu'il avait convenu de se combiner avec James Richardson International Limited (JRI) après avoir reçu ce qu'il considérait être une meilleure offre de la société-mère de JRI, James Richardson & Sons Limited, et du Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario.⁹²

Cet endossement semblait avoir sonné le glas pour le plan de SWP. Il est certain que, au-delà de prolonger la date limite de son offre révisée au 11 avril 2007, la réaction de SWP à ces développements se révéla plutôt être en sourdine. Puis, le 28 mars 2007, le SWP révéla que, s'il réussissait dans son offre d'achat d'AU, la société cèderait un certain nombre de ses silos à Cargill Limited selon les dispositions d'une convention

⁸⁸ Puisque l'offre de SWP dépendait de la remise de 75 % des actions ordinaires d'AU, la décision d'ADM de ne pas remettre son intérêt de 28 % dans la société bloqua effectivement l'offre publique d'achat de SWP.

⁸⁹ L'offre boursière initialement présentée par le SWP excluait tout paiement en espèces aux détenteurs des actions ordinaires et des débentures convertibles d'AU. Ceci avait été mentionné par le conseil d'administration d'AU comme l'une des carences principales de l'offre, et une qui contribuait à la sous-évaluation importante des titres de la société.

⁹⁰ Le 10 janvier 2007, AU racheta toutes ses débentures convertibles en souffrance avec des actions ordinaires de la société à droit de vote limité. De ce fait, la portion de l'offre de SWP stipulant que chaque 1 000 \$ de débentures convertibles en souffrance d'AU serait échangé contre 180 actions ordinaires de SWP ne fut pas prolongée.

⁹¹ Le conseil d'administration d'AU affirmait que l'offre révisée de SWP ne fournissait aucune augmentation de valeur intéressante et que, en tant que telle, elle n'adressait pas les raisons fondamentales présentées par le conseil lorsqu'il avait recommandé que l'offre initiale de SWP soit rejetée.

⁹² Selon l'offre présentée, les actionnaires d'AU recevraient 6,50 \$ en espèces et 0,509 action de la société combinée pour chaque action ordinaire à droit de vote limité qu'ils détenaient. Les détenteurs des actions privilégiées de la société recevraient 24,00 \$ en espèces. Lorsque la transaction serait exécutée, James Richardson & Sons Limited et le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario possèderaient la majorité des actions en circulation de la nouvelle entité (avec intérêts de 50,5 % et 20,0 % respectivement) tandis que les actionnaires existants d'AU détiendraient les autres 29,5 %.

d'expédient conclue avec le Bureau canadien de la concurrence.⁹³ Le jour suivant, le SWP annonça qu'il augmentait de façon importante son offre pour AU étant donné l'accord avec JRI conclu cinq semaines plus tôt. Selon la nouvelle offre, chaque actionnaire d'AU recevrait 8,00 \$ en espèces et 0,95 action de SWP pour chaque action ordinaire à droit de vote limité détenue. De façon comparative, ceci augmentait la valeur par action de l'offre de SWP à un niveau de plus de 4,00 \$ au-dessus de celle présentée dans l'accord avec JRI, soit une estimation de 17,86 \$ comparé à une estimation de 13,79 \$.⁹⁴

Peu après, le conseil d'administration d'AU déclara qu'il évaluait l'offre et qu'il conduirait des discussions avec le SWP sur ce sujet. Ceci fut suivi le 13 avril 2007 par des déclarations des deux parties indiquant que, étant donné le souhait de SWP d'augmenter son offre actuelle à 20,00 \$ par action, le conseil d'administration d'AU considérait maintenant cette offre comme supérieure à celle proposée par JRI. Mais avant de pouvoir conclure un accord d'achat avec le SWP, AU fut obligée de notifier d'abord JRI et de fournir à cette société l'opportunité d'égaliser ou de surpasser l'offre de SWP.⁹⁵ Elle le fit, et le 19 avril 2007 AU et JRI annoncèrent un plan renouvelé pour la fusion de leurs deux sociétés.

Le SWP prolongea à nouveau la date limite de sa dernière offre, cette fois jusqu'au 15 mai 2007. Toutefois, la société choisit de ne pas proposer directement une offre révisée à AU. Au lieu de cela, le SWP contacta d'abord JRI avec une proposition relative à la vente de certains biens d'AU à JRI en échange du support de JRI pour une offre finale de SWP.⁹⁶ Ayant obtenu l'accord de JRI de ne pas intervenir, le SWP soumit alors au conseil d'administration d'AU ce qu'il déclara être son offre finale : un rachat entièrement en espèces de 20,50 \$ par action ordinaire à droit de vote limité. De ce fait, le 9 mai 2007, l'accord d'achat existant entre AU et JRI fut résilié et le conseil d'administration d'AU recommanda que ses actionnaires acceptent l'offre de SWP.

Dans les semaines qui suivirent, le SWP révéla que plus de 80 % des actionnaires ordinaires d'AU avaient finalement remis leurs actions dans le cadre de l'offre d'achat de la société. L'achat fut formalisé au milieu de juin, date à laquelle AU devint une filiale à 100 % de SWP. En succession rapide, la société conclut la cession formelle des divers biens d'AU qu'elle s'était engagée à vendre à Cargill et JRI, ainsi que le silo terminal de Vancouver dont le Bureau de la concurrence avait ordonné à AU de se désinvestir six ans auparavant.⁹⁷ De façon plus importante, le SWP semblait anxieux de réaliser les synergismes financiers provenant de l'intégration de ce qui avait été deux organisations tout à fait différentes. Alors que la fin de la campagne agricole de 2006 à 2007 était proche, la société qui deviendrait bientôt Viterra semblait prête à assumer son rôle incontesté de plus grand manutentionnaire de grain dans l'Ouest du Canada.⁹⁸ Il était anticipé que la part de marché de Viterra dépasserait 40 % à cause de la fusion.

⁹³ La convention d'expédient stipulait que, en cas du succès de son offre pour AU, le SWP devait vendre un total de neuf silos de collecte, ainsi que son silo terminal de Vancouver, à Cargill Limited. En échange, Cargill remettrait à SWP son intérêt de 50 % dans le silo terminal Cascadia de Vancouver (dans lequel AU détenait aussi un intérêt de 50 %), ainsi qu'un paiement d'égalisation de 70 M \$.

⁹⁴ La valeur monétaire plus haute de l'offre de SWP était supportée par une autre offre de droits de souscription d'une valeur de 275 M \$.

⁹⁵ Selon l'accord d'achat déjà en place avec JRI, AU devait lui fournir une période de cinq jours ouvrables dans laquelle elle pourrait égaliser ou surpasser l'offre reçue de SWP. Au cas où JRI choisirait de ne pas le faire, AU serait obligée de payer à JRI une indemnité de rupture de 24 M \$.

⁹⁶ Le SWP conclut un accord définitif pour le transfert de 15 silos de grain appartenant à AU, ainsi que neuf de ses centres d'arrivée de récolte autonomes. En échange de ses biens, JRI accepta de payer à SWP 255 M \$ en espèces, plus les sommes associées aux stocks et autres ajustements de clôture estimés à 60 M \$. Cet accord était en plus de celui déjà conclu avec Cargill Limited.

⁹⁷ Le silo terminal de Vancouver mentionné spécifiquement ici était l'ancienne installation de la United Grain Growers Limited, dont la vente était une condition imposée par le Bureau de la concurrence pour son approbation de la fusion entre Agricore Cooperative Ltd. et United Grain Growers Limited en 2001. La vente de cette installation à l'Alliance Grain Terminal Ltd., un consortium représentant plusieurs petites sociétés céréalères, fut conclue le 29 juin 2007.

⁹⁸ Viterra fut dévoilé comme nouveau nom commercial de la société le 30 août 2007.

2.37 Les conditions climatiques extrêmes affectent le service ferroviaire

Au commencement du deuxième trimestre, la Colombie-Britannique a été fréquemment sujette aux vents violents, aux pluies pénétrantes et aux fortes chutes de neige. Au début de novembre 2006, une énorme tempête baptisée l'Pineapple Express a amené les vestiges du Typhon Cimaron, le plus fort à avoir frappé les Philippines en huit ans, vers la côte ouest. Ce qui s'est révélé être particulièrement inhabituel était l'intensité de la pluie – parfois de 10 à 15 mm de précipitation par heure, pendant 15 heures consécutives – ce qui a déclenché de sérieux problèmes d'inondation.

La tempête déchargea ses pluies les plus fortes sur Chilliwack, ce qui a fait grossir le fleuve Chilliwack à environ 20 fois son débit normal. Le niveau d'eau de chaque fleuve dans les basses-terres continentales, la côte sud et la partie sud de l'île de Vancouver, monta à une hauteur qui est constatée une fois tous les 50 ans. La pluie déclencha d'énormes glissements de terrain, emportements par les eaux et inondations qui bloquèrent les routes et causèrent l'évacuation de centaines de résidents de leur foyer.

Ceci fut suivi par d'autres tempêtes qui continuèrent de battre la côte avec encore plus de pluie et de vents violents. Finalement, une série de tempêtes de neige à la fin du mois a recouvert les basses-terres continentales avec des chutes de neige record et des températures exceptionnellement basses. Avec 350,8 mm de pluie et de fonte de neige dans la région de Vancouver, ce mois de novembre a été enregistré comme le plus pluvieux. Dans des conditions aussi extrêmes, une certaine perturbation du service ferroviaire devait être anticipée. Les glissements de terrain causés par ces fortes pluies ont conduit à la fermeture de la voie principale du CN par Fraser Canyon, ce qui a bloqué temporairement l'opération des trains entre Edmonton et Vancouver. Toutefois, ce ne fut pas avant le milieu de décembre, lorsque les basses-terres continentales furent à nouveau secouées par l'arrivée successive de trois fortes tempêtes – chacune avec des rafales de vent bien supérieures à 100 km/h – que le SMTG apparut affecté.

La force des vents associés à ces tempêtes abattit des milliers d'arbres, produisit plus de 100 M \$ de dommages matériels, interrompit les services résidentiels de base et paralysa presque le réseau électrique déjà fragile de la Colombie-Britannique.⁹⁹ La force destructrice de la dernière de ces tempêtes a été comparée à celle du Typhon Freda, dont les vestiges frappèrent durement la côte ouest en 1962. Le personnel d'urgence a décrit la tempête comme la plus destructrice de l'histoire de la province. Au plus fort, un record de 250 000 personnes étaient sans électricité, avec plusieurs milliers d'entre eux devant attendre plusieurs jours avant que les services d'électricité et de téléphone ne soient restaurés.

Ce type de conditions extrêmes continua à être éprouvé pendant plusieurs jours en janvier avant de se calmer. Même après, les trois premiers mois de 2007 se révélèrent être plus humides que la normale, le mois de mars ayant amené 214,8 mm de pluie dans Vancouver.¹⁰⁰ Ces conditions se sont reflétées dans les Rocheuses, ce qui, combiné à une forte accumulation de neige, a conduit à davantage d'avalanches affectant les chemins de fer. Il n'est pas surprenant que le cycle de rotation des wagons moyen des chemins de fer dans le corridor de Vancouver a augmenté régulièrement pendant cette période : d'une moyenne de 16,6 jours au premier trimestre, à 19,0 jours au deuxième, et finalement à 20,1 jours au troisième. En même temps, les sociétés céréalères ont signalé une forte baisse du nombre de wagons qui étaient mis à leur disposition pour les chargements à l'intérieur du pays.

L'impact sur le SMTG pouvait aussi être observé par l'allongement des temps moyens d'escale des navires dans le port, puisque ces conditions météo adverses ont fréquemment empêché les navires d'être chargés. Pour le port de Vancouver, ces escales ont augmenté d'un nombre moyen de 7,0 jours et 7,1 jours en novembre et décembre, respectivement, à 10,7 jours en janvier et 13,8 jours en février. Similairement, le temps d'escale le plus long de tout navire dans le port a augmenté de 18 jours en décembre à 34 jours en janvier.

⁹⁹ La tempête du 15 décembre 2006 a frappé le plus fort, en dépassant facilement en intensité les deux qui l'avaient précédée. Les records de vitesse furent fracassés par des vents qui abattirent des arbres qui étaient debout depuis près de deux siècles, y compris des milliers dans le Stanley Park renommé de Vancouver. BC Hydro, dont les employés s'étaient efforcés presque sans arrêt pendant un mois d'empêcher le réseau électrique surmené de craquer complètement, demandèrent l'assistance des équipes hydro hors de la province pour servir de renforts.

¹⁰⁰ Les moyennes mensuelles de 1971 à 2000 montrent que 114,3 mm de précipitation tombent normalement dans Vancouver en mars. Les pluies qui ont tombé en mars 2007 se sont révélées être presque le double de la normale.

Étant donné cela, les frais de surestaries pour les navires attendant d'être chargés dans le port ont apparemment augmenté jusqu'à 175 000 \$ par jour.

2.38 Les arrêts de travail perturbent le service ferroviaire

Dès février, le SMTG a dû adresser un arrêt de travail au CN, où les membres de l'United Transportation Union (UTU) – qui représentait environ 2 800 conducteurs et employés de manoeuvre dans l'ensemble du Canada – ont fait grève le 10 février 2007 à la suite de l'échec des négociations contractuelles un jour auparavant.¹⁰¹ Le CN, déclarant que les revendications de salaire de l'UTU étaient excessives, affecta immédiatement son personnel de gestion au service des trains et des triages dans un effort de conserver ses trains en mouvement. En même temps, le transporteur demanda aussi que la grève soit déclarée illégale par le Conseil canadien des relations industrielles.¹⁰² L'UTU refusa la demande du CN pour un délai de réflexion de deux mois, accompagnée d'un retour immédiat au travail des employés en grève et de la reprise de la négociation collective. À mesure que la situation s'éternisait, les expéditeurs dans tout le pays devenaient plus préoccupés. Dès le dixième jour de la grève, ils demandaient que le gouvernement fédéral agisse de façon décisive pour résoudre ce qu'ils commençaient à considérer comme un problème économique de plus en plus sérieux. À titre d'exemple, l'Administration portuaire de Vancouver estimait que des cargaisons d'une valeur de 730 M \$ étaient bloquées à cause du service détérioré du CN.

C'est à ce moment que le ministre du Travail désigna un médiateur pour aider les parties à régler leurs différences et terminer la grève. Mais cet effort échoua finalement et, le 23 février 2007, le ministre soumit la législation de retour au travail nécessaire pour mettre fin à l'action de l'UTU contre la CN. Toutefois, la considération du projet de loi C-46 fut suspendue après que les deux parties aient conclu un accord préliminaire le jour suivant. Étant donné cet accord, et un vote de ratification en instance prévu pour le 9 avril 2007, l'UTU demanda à ses membres d'éliminer toutes les lignes de piquetage et de reprendre le travail dès que possible.¹⁰³ Si cet accord avait été ratifié par les membres de l'UTU, il n'y aurait plus eu de perturbation dans le service du CN.

Toutefois, le 10 avril 2007, l'UTU notifia le chemin de fer que ses membres avaient rejeté l'accord préliminaire conclu six semaines auparavant. De ce fait, l'UTU informa le CN qu'une action de grève tournante reprendrait le jour suivant. Là où se formèrent les lignes de piquetage, le CN répondit en mettant en lock-out ses employés en grève et en demandant à son personnel de gestion d'assumer à nouveau leurs fonctions. Bien que d'autres tentatives de négocier un accord national aient suivi, elles échouèrent finalement.

Étant donné ces développements, et des appels renouvelés pour un règlement légiféré, le gouvernement fédéral agit pour continuer à soumettre sa législation suspendue de retour au travail, le projet de loi C-46, à l'attention du Parlement. La *Loi sur le maintien des services ferroviaires*, qui prévoyait une fin immédiate de la grève de l'UTU et du lock-out par le CN de ses employés, entra en vigueur le 19 avril 2007. Elle fut suivie quelques jours après par la désignation par le ministre fédéral du travail d'un arbitre pour la dispute.¹⁰⁴ En fin

¹⁰¹ Les membres de l'UTU qui étaient employés sur la voie d'intérêt local du Nord du Québec du CN, l'Algoma Central Railway dans le Nord de l'Ontario et le Mackenzie Northern Railway dans le Nord de l'Alberta étaient exclu de l'action de grève. Le CN et l'UTU convinrent aussi de l'entretien des opérations ferroviaires normales de banlieue sur les voies du CN dans les zones de Toronto et de Montréal pour la durée de l'action de grève.

¹⁰² Le CN affirma que la notification de grève donnée le 6 février 2007 était défectueuse et que, dans tous les cas, les présidents généraux ayant donné notification n'avaient pas été correctement autorisés à le faire par l'UTU. Le 19 février 2007, le Conseil canadien des relations industrielles rejeta la demande de CN de déclarer la grève illégale, en décidant que la notification de grève de l'UTU satisfaisait aux exigences de base du code du travail du Canada, et que la nature technique des omissions identifiées n'invalidaient pas la notification. Le conseil refusa aussi de considérer la question de savoir si l'agent de négociation correct avait émis la notification, en déclarant que c'était une question relevant du fonctionnement interne de l'UTU lui-même.

¹⁰³ Le vote de ratification fut initialement programmé pour le 26 mars 2007 au plus tard, mais il fut retardé de deux semaines afin d'accommoder l'envoi des bulletins aux membres de l'UTU qui avaient apparemment été omis de la liste d'adresses initiale.

¹⁰⁴ Andrew Sims, avocat basé à Edmonton, fut désigné par le ministre du Travail pour arbitrer la dispute entre l'UTU et le CN. La Loi sur le maintien des services ferroviaires établit une période de 90 jours pour que l'arbitre sélectionne l'une des meilleures « offres finales » présentées par les deux parties, cette sélection constituant la convention collective qui existerait entre elles. Toutefois, la désignation d'un arbitre n'empêcha pas les parties de retourner à la table de négociation et de conclure un accord avant qu'une décision ne soit prise.

de compte, l'arbitre décida en faveur de l'employeur plutôt que les employés, en sélectionnant l'offre finale de contrat du CN comme base d'une nouvelle convention collective qui durerait jusqu'en juillet 2010.

Malgré l'importance de la grève du CN, ce n'était pas le seul transporteur à avoir des problèmes de travail. Le 15 mai 2007, quelque 1 200 employés d'entretien des voies du CP firent grève dans une dispute largement centrée sur les salaires.¹⁰⁵ Toutefois, contrairement à la grève qui affecta le CN, l'impact de cette action sur le SMTG fut moins important du fait qu'une grande partie des mouvements de trains de la société ne furent pas directement affectés par l'absence de ces employés. Bien que les employés piqueteurs aient causé certains retards initiaux aux terminaux intermodaux principaux de la société, des restrictions imposées par la cour servirent plus tard à les minimiser. En outre, le CP avait pris la précaution de former quelque 1 300 autres employés pour assumer les fonctions des grévistes sur une base intérimaire, en les affectant principalement à l'entretien de la voie de la ligne principale de la société. Les efforts de médiation fédéraux au début de juin furent largement responsables pour l'accord contractuel préliminaire qui fut conclu entre les deux parties le 6 juin 2007.

2.39 Biocombustibles et le SMTG

Au cours des trois dernières années, les biocombustibles ont dominé les discussions de l'industrie et, comme signalé dans le rapport annuel de l'an dernier, plusieurs initiatives ont été entreprises en réponse aux politiques gouvernementales et à la demande du marché. Durant l'année passée, rien n'a indiqué que des changements seraient apportés aux projets programmés. En même temps, aucune annonce majeure n'a été faite concernant de nouvelles initiatives dans l'Ouest du Canada. Il existe de nombreuses raisons pour cela mais la première concernerait les principes économiques des stocks d'alimentation.

Un grand nombre des initiatives de l'Ouest du Canada pour produire l'éthanol ont considéré le maïs et le blé de fourrage comme stock d'alimentation logique. Depuis lors, le prix final de la CCB pour le blé de fourrage est monté à 176 \$ la tonne et, au début de la nouvelle campagne agricole, un prix de 300 \$ la tonne ne semblait pas hors de question. Le maïs aussi a subi des augmentations qui ont doublé sa valeur sur les marchés locaux et, ainsi, de nombreuses personnes ont commencé à remettre en question l'économie de l'éthanol avec les prix des stocks d'alimentation augmentant à des niveaux si hauts.

L'autre marché pour beaucoup de ces grains, le maïs en particulier, est le marché des aliments de bétail. À mesure que les prix ont monté, les industries des bovins et des porcs ont commencé à subir des diminutions de bénéfices car elles faisaient concurrence aux marchés de l'éthanol et des exportations pour les mêmes produits.

L'avenir des biocombustibles restent pour le moment un point d'interrogation. Il existe des projets et des initiatives concernant l'éthanol et le biodiesel aux États-Unis et en Europe qui ont été suspendus. Il ne fait aucun doute que, malgré les encouragements gouvernementaux dans l'ensemble du monde occidental, les prix des stocks d'alimentation resteront l'un des facteurs déterminants les plus importants pour le succès des marchés de biocombustibles d'aujourd'hui.

2.4 Observations sommaires

La campagne agricole 2006 à 2007 a été la septième pour le programme d'appels d'offres de la CCB (Commission canadienne du blé). De façon plus importante, ce fut la quatrième année dans laquelle la CCB se donna l'objectif d'amener un pourcentage déterminé de 40 % de ses transports de grain d'ensemble vers les quatre ports de l'Ouest du Canada en utilisant une combinaison d'appels d'offres et d'attributions de wagons à l'avance. Selon les termes de cet arrangement, environ la moitié de ce volume, représentant un maximum de 20 % de l'ensemble du mouvement des grains, devait faire l'objet d'appels d'offres.

La CCB émit un total de 260 appels d'offres pour l'expédition d'environ 3,8 millions de tonnes de céréales, soit 29,3 % de moins que l'année précédente. Comme par le passé, la grande majorité du grain mis en

¹⁰⁵ Les employés grévistes étaient représentés par la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Division des préposés à l'entretien des voies (CFTC – DPEV). La CFTC – DPEV représentait environ 3 200 employés qui construisent, inspectent et maintiennent les voies, les ponts et les structures utilisés par le Chemin de fer Canadien Pacifique. Le syndicat avait négocié avec le chemin de fer pendant plusieurs mois pour remplacer la convention collective qui avait expiré le 31 décembre 2006.

adjudication, soit 73,8 %, se rapportait au mouvement du blé. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, ceci concernait un transport potentiel de 2,8 millions de tonnes, 17,9 % de moins que les 3,4 millions de tonnes de la campagne agricole précédente. Le blé dur a recouvré sa position traditionnelle de deuxième produit pour lequel des appels d'offres ont été émis. Ceux-ci se sont élevés à 0,5 million de tonnes, représentant 14,4 % du total global par rapport à 12,7 % l'année précédente. Les appels d'offres portant sur l'orge, qui ont chuté à une part relative de 11,8 % du niveau de 23,8 % un an plus tôt, représentaient le solde de 0,4 million de tonnes.

Il y a eu également un passage notable des quantités comparatives que ces appels d'offres ont tenté de diriger vers les quatre ports de l'Ouest du Canada. 81,8 % du volume total visé par les appels d'offres était destiné à l'exportation par les ports de la côte ouest, Vancouver et Prince Rupert. Bien que cela ait été marginalement inférieur au pourcentage record de 84,6 % de la campagne agricole précédente, il y eut un changement supplémentaire de la répartition entre ces deux ports. La part de Prince Rupert a augmenté à un record de 41,5 %, comparé à 26,3 % un an auparavant, tandis que celle de Vancouver a baissé à 40,3 %, comparé à 58,3 %. La part accordée au port de Thunder Bay a aussi augmenté, bien que moins fortement, à 18,2 %, comparé à 15,4 % un an auparavant. Pour la deuxième année consécutive, aucun appel d'offres n'a été émis pour Churchill.

Les appels d'offres lancés par la CCB ont donné lieu à 862 soumissions relatives au mouvement de 6,8 millions de tonnes de grain, environ trois quarts de plus que la quantité recherchée. La plupart des soumissions, dans une proportion de 82,6 %, faisaient suite à des appels concernant le blé. 14,2 % des soumissions se rapportaient aux appels d'offres portant sur le blé dur, tandis que les autres 3,2 % touchaient aux appels d'offres portant sur l'orge. À l'exception de l'orge, les soumissions se sont révélées plus substantielles que pour la campagne agricole de 2005 à 2006, avec une préférence notable accordée au blé et au blé dur.

Au total, 323 contrats ont été adjugés pour le transport de presque 2,7 millions de tonnes de grain, seulement 70,4 % des volumes en appels d'offres. Cela représente 17,8 % des volumes expédiés par la CCB vers les ports de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, à peine moins que son objectif de 20 %. Des 2,7 millions de tonnes transportées, 46,4 % ont été expédié à Vancouver, 33,1 % à Prince Rupert et 20,5 % à Thunder Bay. À cause de l'augmentation du volume vers Prince Rupert, ce classement est très différent de celui observé lors de la campagne agricole 2004 à 2005. En plus d'indiquer une diminution du rôle de Vancouver et de Churchill dans le mouvement du grain soumissionné, ces résultats signalent la deuxième fois que Thunder Bay n'est pas au moins le deuxième plus grand point d'exportation pour les expéditions de grain soumissionné dans l'histoire du programme.

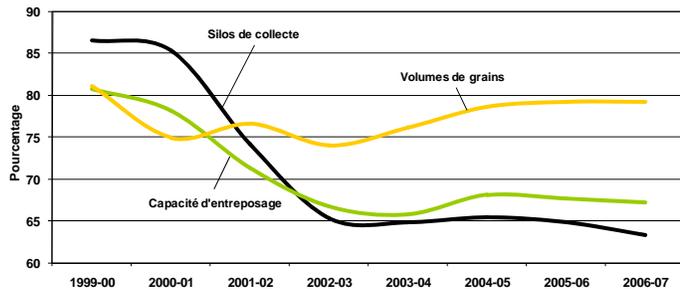
Les conditions améliorées du marché dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont conduit à une restauration des modèles de soumission qui avaient été observés dans les trois premières années du programme d'appels d'offres de la CCB. Les primes ont été effectivement éliminées et les rabais maximums offerts ont augmenté notablement comparé à ceux de la campagne précédente. Au deuxième trimestre, ces soumissions ont dépassé la valeur de référence d'il y a quatre ans de 23,04 \$ la tonne pour établir un nouveau record de 24,51 \$ la tonne. Ceci a été en grande mesure supporté par des soumissions similaires au troisième trimestre avant de retomber à un maximum de 16,73 \$ la tonne à la fin de l'année.

Avec une augmentation des rabais offerts par les sociétés céréalières dans leurs soumissions, ainsi qu'une élimination des primes payées pour des mouvements soumissionnés sélectionnés, les économies de transport accumulées par la CCB – et finalement reversées aux producteurs par l'intermédiaire de ses comptes en commun – ont augmenté considérablement dans la campagne agricole 2006 à 2007. La CCB estime que les économies nettes produites par ces activités ont augmenté de 53,7 %, à 35,2 M \$, comparé à 22,9 M \$ l'année précédente.

Au total, 2,4 millions de tonnes de grain ont été transportées dans le cadre du programme d'attributions de wagons à l'avance de la CCB pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Ceci représentait 15,8 % de toutes les expéditions de la CCB aux ports de l'Ouest du Canada, soit une augmentation de seulement 0,2 point de pourcentage par rapport à la part relative de 15,6 % enregistrée un an plus tôt. De concert avec le volume qui a été transporté dans le cadre de son programme d'appels d'offres, un total de 33,6 % des expéditions totales de la CCB a été transporté selon ces deux programmes. Ceci a été quelque peu inférieur aux 40 % qui avaient été ciblés, et marginalement supérieur aux 31,8 % atteints dans la campagne agricole de 2005 à 2006.

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

Figure 44 : Parts relatives des quatre plus importantes sociétés céréalières



Malgré la préoccupation soulevée par un certain nombre d'intervenants relativement à la capacité éventuelle des grandes sociétés céréalières d'écarter leurs concurrentes plus petites du marché, la part globale du marché détenue par les parts relatives des quatre principales sociétés céréalières est restée, de fait, pratiquement inchangée au cours des huit dernières campagnes agricoles, passant de 81,1 % à 79,2 %. En outre, elles dominent toujours le réseau des silos primaires. Au 31 juillet 2007, les sociétés céréalières majeures contrôlaient toujours plus de 63,3 % des silos, et 67,2 % de la capacité d'entreposage, bien que ceci constitue un repli marqué comparativement à leurs parts respectives de 86,5 % et 80,7 % à la fin de l'année initiale du PSG.

Ces évolutions vont à l'encontre des craintes exprimées par certains au début du PSG, à l'effet que la rationalisation de l'industrie réduirait considérablement la concurrence. Jusqu'à un certain point, les changements constatés indiquent même un relèvement du niveau de concurrence dans le SMTG. L'émergence de diverses opérations de silos indépendantes a sans doute aidé à développer la position des sociétés céréalières non majeures sur le marché. L'implantation d'installations exemptées de permis pour le chargement des wagons des producteurs a aussi contribué à cette tendance. Mais il reste à déterminer si la même résilience sera observée face à certains des changements avancés dans la campagne agricole de 2006 à 2007.

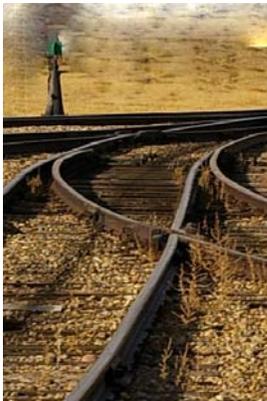
Parmi ceux qui étaient anticipés avoir un certain impact sur les activités commerciales du SMTG, on compte :

- Le gouvernement fédéral a décidé de fournir aux agriculteurs de l'Ouest du Canada un plus grand choix concernant le marketing de leurs propres céréales. Comme mesure initiale, le gouvernement a agi pour fournir d'abord ce choix au marketing de l'orge.
- Concernés par la perception d'un déclin dans l'uniformité et la fiabilité du service ferroviaire, les expéditeurs ont généralement poussé le gouvernement fédéral à apporter à la Loi sur les transports au Canada des changements qui ont été soumis à la Chambre des communes en tant que projet de loi C-58.
- Supporté en grande partie par des tarifs de fret réduits du CN et une meilleure attribution des wagons, Prince Rupert a constaté une croissance importante de son trafic, dont la plupart s'est faite aux dépens du grain traditionnellement acheminé par Vancouver.
- Le gouvernement fédéral a soumis une revue statutaire de la Commission canadienne des grains et de la Loi sur les grains canadiens. Beaucoup des recommandations provenant de cette revue ont le potentiel d'altérer de façon importante la manière avec laquelle le SMTG fonctionne aujourd'hui.
- Le Saskatchewan Wheat Pool a acheté sa rivale plus grande, Agricore United, pour créer une entité commerciale qui rivalise, en terme de sa taille, la puissance commerciale combinée des deux suivantes.

Section 3 : Efficacité du système

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

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



Points saillants – campagne agricole 2006 à 2007

Camionnage

- L'indice composé des tarifs marchandises pour le camionnage à courte distance a augmenté de 1,9 %.
 - Poussé par la montée continue des coûts de carburant et de main d'œuvre.
 - L'indice composé des tarifs marchandises a augmenté à 123,2 à la fin de l'année.

Silos de collecte

- La capacité pour la campagne agricole de 2006 à 2007 a augmenté de 4,2 % à un record de 33,5 millions de tonnes.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a augmenté de 4,8 % pour atteindre un record de 6,5 rotations.
 - Le rendement a été stimulé par une réduction de 1,3 million de tonnes de la capacité d'entreposage des silos au fil des huit dernières campagnes agricoles.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 6,2 % pour passer à 2,8 millions de tonnes.
 - Les augmentations des stocks étaient liées en grande partie à l'augmentation de la capacité de traitement.
 - La réduction à long terme tient compte de la sensibilité au déclin de la capacité d'entreposage.
- Le nombre moyen de jours de stockage a augmenté de 2,0 % à 30,7 jours.
 - La troisième moyenne parmi les plus basses enregistrées depuis le début du PSG.
- Le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition a augmenté de 4,7 % à 4,5.
 - Reflète la réduction des niveaux moyens des stocks.
 - La troisième moyenne parmi les plus basses enregistrées depuis le début du PSG.
- Les tarifs publiés pour les activités de manutention aux silos ont tous augmenté :
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,2 %.
 - Nettoyage – hausse de 3,2 %.
 - Entreposage – hausse de 2,0 %.

Opérations ferroviaires

- Le cycle moyen de rotation des wagons a baissé de 2,8 % à 16,8 jours.
 - Le temps de transit des wagons à vide a baissé de 1,3 % à 8,7 jours; celui des wagons chargés a baissé de 4,4 % à 8,2 jours.
 - Resserrement continu des cycles de rotation des wagons du CN et du CP.
- La proportion du grain transporté selon des programmes d'encouragement a diminué marginalement à 75,2 %.
 - La proportion des trains-blocs de 50 wagons ou plus a augmenté à 75,2 %.
 - A reflété l'élimination des derniers rabais sur les petits trains-blocs.
 - Paiements incitatifs des compagnies de chemin de fer estimés à 96,5 M \$ – en hausse de 7,3 %.
 - Poussé en grande partie par l'augmentation de l'utilisation de trains-blocs plus grands.
 - Le rabais moyen a augmenté de 12,3 % à 5,41 \$ la tonne.
- Le fret indiqué augmente considérablement.
 - Le CP augmente ses tarifs vers Vancouver d'environ 8,7 %; vers Thunder Bay d'environ 10,8 %.
 - Le CN restructure ses prix et augmente ses tarifs d'environ 7,0 %.
 - Tarifs pour les produits hors CCB convertis en charges par wagon.
 - Crée les tarifs préférentiels sur le grain expédié vers Prince Rupert.
- L'Office des transports du Canada a établi un plafond du revenu à 852,4 M \$.
 - Total des revenus de grain de 854,0 M \$; 1,7 M \$ de plus que ce qui est autorisé.
 - Le CN baisse de 2,1 M \$ au-dessous de son plafond.
 - Le CP dépasse son plafond de 3,8 M \$.
 - Les recettes moyennes ont augmenté de 6,9 % à 29,90 \$ la tonne.

Performance des silos terminaux et des ports

- Le débit des terminaux a diminué de 3,8 % pour s'établir à 22,8 millions de tonnes.
- Le rapport moyen capacité/rotation des silos a baissé de 4,6 % pour atteindre 8,3 rotations.
- Le niveau hebdomadaire moyen des stocks a augmenté de 8,1 % pour passer à 1,4 million de tonnes.
- Le temps moyen dans le port a augmenté de 10,4 % pour s'établir à 5,3 jours.
 - A reflété l'impact du mauvais temps d'hiver sur la côte ouest.
 - La moyenne du troisième trimestre a augmenté à une valeur record de 9,0 jours.
 - Thunder Bay a enregistré une moyenne basse record de 1,8 jours.
- Les taux de tarif publiés pour les activités de manutention des silos terminaux ont augmenté.
 - Réception, ensilage et chargement – augmentation de 2,7 %.
 - Frais d'entreposage – augmentation de 4,2 %.

Série de mesures 3 – Efficacité du système

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999 à 2000	2005 à 2006	2006 à 2007	ÉCART %	
Camionnage [sous-série 3A]							
3A-1	Indice composé des tarifs marchandises – transport par camion sur courtes distances		100,0	120,9	123,2	1,9 %	▲
Silos de collecte primaires [sous-série 3B]							
3B-1	Débit du volume de grain (milliers de tonnes)		32 493,9	32 105,2	33 452,6	4,2 %	▲
3B-2	Coefficient de rotation moyen aux silos de collecte		4,8	6,2	6,5	4,8 %	▲
3B-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos (milliers de tonnes)		3 699,3	2 651,2	2 814,7	6,2 %	▲
3B-4	Moyenne des journées d'entreposage (jours)		41,7	30,1	30,7	2,0 %	▲
3B-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain		6,2	4,3	4,5	4,7 %	▲
3B-6	Frais de manutention moyens – destination de livraison	(2)					
Opérations ferroviaires [sous-série 3C]							
3C-1	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – province		25 662,3	24 720,8	23 736,9	-4,0 %	▼
3C-2	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – produits primaires						
3C-3	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – analyse détaillée						▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons vides		10,7	8,8	8,7	-1,3 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit des wagons chargés		9,2	8,6	8,2	-4,4 %	▼
3C-4	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – temps de transit total des wagons		19,9	17,3	16,8	-2,8 %	▼
3C-5	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes non spéciales		19,3	17,2	16,6	-3,1 %	▼
3C-6	Cycle de rotation des wagons de chemin de fer (jours) – récoltes spéciales		25,8	19,5	20,0	2,7 %	▲
3C-7	Connexions de wagon (jours)						▼
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – non incitatif		12 715,9	6 037,9	5 888,5	-2,5 %	▼
3C-8	Volumes de grain des wagons-trémies (milliers de tonnes) – incitatif		12 945,5	18 682,9	17 848,4	-4,5 %	▼
3C-9	Volumes de grain des wagons-trémies (millions \$) – valeur de rabais incitatif		31,1 \$	89,9 \$	96,5 \$	7,3 %	▲
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau tributaire du transport du grain		442,5	439,0	418,0	-4,8 %	▼
3C-10	Densité du trafic (tonnes par route-mille) – réseau non tributaire du transport du grain		292,4	297,8	291,5	-2,1 %	▼
3C-10	Densité du trafic ferroviaire (tonnes par route-mille) – réseau total		330,3	330,5	320,1	-3,1 %	▼
3C-11	Tarifs marchandises composés – chemin de fer	(2)					▲
3C-12	Primes d'incitation aux expéditions par wagons multiples – chemin de fer	(2)					▲
3C-13	Tarifs marchandises effectifs – imposition d'un revenu admissible maximal en vertu de la LTC (\$ la tonne)		s.o.	27,97 \$	29,90 \$	6,9 %	▲
Performance des silos terminaux et des ports [sous-série 3D]							
3D-1	Débit annuel du port (milliers de tonnes) – grain		23 555,5	23 722,7	22 823,9	-3,8 %	▼
3D-2	Coefficient moyen de rotation aux silos terminaux		9,1	8,7	8,3	-4,6 %	▼
3D-3	Niveau de stock moyen hebdomadaire aux silos terminaux (milliers de tonnes)		1 216,2	1 281,8	1 385,3	8,1 %	▲
3D-4	Nombre moyen de jours en stockage – saison d'exploitation (jours)		18,6	17,9	19,2	7,3 %	▲
3D-5	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grain	(2)					▲
3D-6	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – grade	(2)					▲
3D-7	Temps moyen passé par les navires au port (jours)		4,3	4,8	5,3	10,4 %	▲
3D-8	Répartition du temps des navires au port	(2)					▲
3D-9	Répartition des amarrages par navire	(2)					▲
3D-10	Frais annuels de surestaries (millions \$)		7,6 \$	6,7 \$	15,1 \$	125,1 %	▲
3D-10	Primes de célérité annuelles (millions \$)		14,5 \$	15,2 \$	24,6 \$	62,0 %	▲
3D-11	Frais de manutention moyens – silos terminaux	(2)					▲

(1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2006 à 2007 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.

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

3.1 Camionnage [sous-série de mesures 3A]

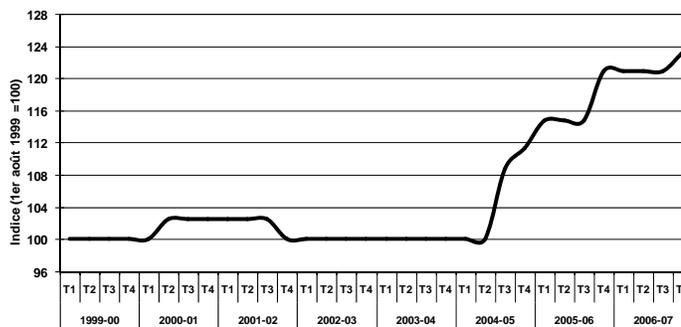
La première étape du transport du grain dans le SMTG est habituellement son expédition par camion vers un silo de collecte. Cette distance peut ne représenter que quelques milles, mais elle peut aussi atteindre et même dépasser les 100 milles. En outre, une vaste gamme d'équipements est utilisée pour accomplir cela. Ils comprennent non seulement des véhicules de producteur comparativement plus petits, mais aussi les camions de plus grande capacité utilisés dans les opérations de camionnage de location. De plus, un certain nombre de sociétés céréalères plus importantes offrent aussi leurs propres services de camionnage « internes ». Ceci fournit au producteur l'option de conclure un accord directement avec la société céréalère pour le ramassage à la ferme de ses céréales et leur livraison au silo.

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

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

Dans une large mesure, la surcapacité face à la demande réduite a également permis de contenir les tarifs. De plus, la concurrence entre les grandes sociétés céréalères qui offrent des services de camionnage commercial a joué dans la stabilisation des tarifs. Malgré cela, les coûts contractuels de ces services – tout particulièrement celui du carburant – ont augmenté régulièrement. En commençant avec la campagne agricole de 2004 à 2005, les tarifs du camionnage commercial ont augmenté assez rapidement, pour faire monter l'indice de prix du PSG pour le camionnage à courte distance de 20,9 % au cours des vingt-quatre mois suivants. Dans une grande mesure, ce choc des prix a reflété la décharge des pressions réprimées qui provenaient des hausses de coût de main d'œuvre et de carburant. L'augmentation des expéditions de grain, qui avait poussé la demande pour la capacité de transport, a aussi donné aux fournisseurs de service une certaine latitude pour transmettre ces coûts à leurs clients.

Figure 45 : Indice composé des tarifs marchandises – camionnage à courte distance



Pendant les neuf premiers mois de la campagne agricole de 2006 à 2007, les tarifs de camionnage commercial sont restés en grande mesure inchangés. Bien que le prix de vente du diesel se soit révélé être volatil, il s'est en général modéré face aux réductions du prix du pétrole brut. Cette modération des prix du carburant a aidé à compenser les hausses des salaires et d'autres coûts contractuels éprouvés dans les neuf premiers mois de la campagne agricole de 2006 à 2007. Pourtant, après avoir atteint une valeur basse de 47 \$ US par baril au milieu de janvier 2007, le prix de référence du pétrole brut West Texas Intermediate commença à nouveau à augmenter. À la fin du quatrième trimestre, le prix courant avait remonté à environ 75 \$ US par baril; comparable à ce qu'il avait été environ douze mois auparavant. Cette hausse provoqua une augmentation de 1,9 % des tarifs de camionnage commercial tard dans la campagne agricole, qui poussa l'indice des prix composites à 123,2 à la fin de la période. [Voir le tableau 3A-1 à l'Annexe 4.]

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

La campagne agricole 2006 à 2007 donna au PSG une occasion d'évaluer l'incidence des changements récents apportés au SMTG sur l'efficacité opérationnelle du réseau des silos de collecte primaires avec des volumes élevés. Ceci provenait du fait que le débit du système augmenta à un record du PSG de 33,5 millions de tonnes.¹⁰⁶ Bien que ceci représentait une augmentation de 4,2 % comparé aux 32,1 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, ce n'était que de 0,5 % supérieur au record précédent de 33,3 millions de tonnes qui avait été établi dans la campagne agricole de 2000 à 2001.

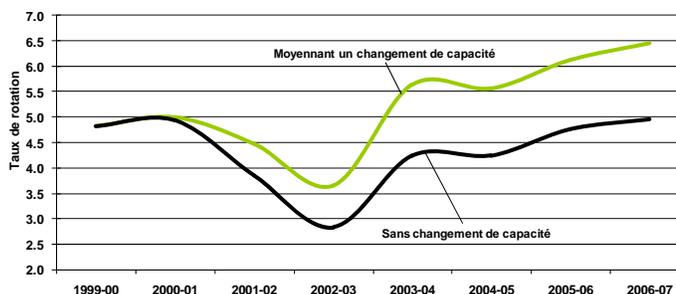
Toutes les provinces productrices, sauf celle de la Saskatchewan, enregistrèrent une augmentation de leurs expéditions de silo primaire par rapport à l'année précédente. Avec une augmentation de 33,5 % de son débit, le Manitoba a réalisé le gain relatif le plus imposant. En outre, son expédition de 5,8 millions de tonnes s'est révélée être la plus grande en trois ans. Elle fut ensuite suivie par l'Alberta qui, en plus de signaler une augmentation de 1,6 %, indiqua aussi un débit record de 10,4 millions de tonnes au sein du PSG. La Saskatchewan a signalé une diminution de 1,8 %, avec une baisse de débit à 16,9 millions de tonnes, comparé à 17,2 millions de tonnes lors de la campagne précédente. La Colombie-Britannique a été la dernière avec 0,3 million de tonnes de débit de silos primaires. Toutefois, une augmentation de 10,6 % sur la campagne précédente s'est en fait classée deuxième parmi les provinces productrices. [Voir le tableau 3B-1 à l'Annexe 4.]

Rotation aux silos

L'effet des fluctuations survenues à la fois dans le débit et la capacité d'entreposage se reflète dans le taux de rotation aux silos primaires. Avec le débit de la campagne agricole 2006 à 2007 ayant augmenté de 4,2 %, le rapport augmenta de 4,8 % à 6,5 rotations, la plus haute valeur enregistrée dans le cadre du PSG. Ce gain comparativement plus grand était dû en grande partie à l'influence exercée par une autre réduction de 140 700 tonnes en capacité d'entreposage.

On a observé des changements importants en ce qui concerne les rapports des provinces. Celui de l'Alberta a continué de grimper, affichant une hausse supplémentaire de 2,7 % pour atteindre 7,6 rotations, comparativement aux 7,4 rotations record de la campagne agricole précédente. On a également enregistré une augmentation par le Manitoba, où l'on a consigné 6,4 rotations comparativement à 4,7 rotations un an plus tôt. Le gagnant final était la Colombie-Britannique, où une augmentation de 16,3 % fit passer le rapport de 4,3 à 5,0. Ces améliorations étaient principalement motivées par l'accroissement de la débit provinciale que nous avons déjà mentionnée. Pour la Saskatchewan, seule province à avoir éprouvé une réduction de débit, le rapport a baissé de 3,3 % à 5,9 rotations, comparé à 6,1 rotations lors de la campagne précédente. [Voir le tableau 3B-2 à l'Annexe 4.]

Figure 46 : Changement de capacité – impact sur le taux de rotation



Les gains réalisés depuis la campagne agricole 2002 à 2003 sont en grande partie liés au volume, mais l'amélioration réelle du taux de rotation depuis le début du PSG est principalement conséquence d'une réduction de 1,3 million de tonnes (18,0 %) de la capacité d'entreposage. Dans une perspective plus large, cette réduction est l'effet des programmes de rationalisation des silos des sociétés céréalières, et de leurs efforts pour mieux exploiter ces éléments d'actif.

Le déclin progressif du débit au fil des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 a eu pour effet de masquer les gains réalisés en efficacité. En fait, si la capacité d'entreposage n'avait pas été réduite pendant cette période, on aurait enregistré pour la campagne agricole 2006 à 2007 un taux de rotation de 5,0 plutôt que

¹⁰⁶ Pour mesurer le débit du réseau des silos de collecte, le PSG tient compte des expéditions par camion et par chemin de fer depuis les silos primaires. Les volumes de grain transitant par les silos de transformation sont exclus de ce calcul.

de 6,5 rotations. Cet écart de 1,5 rotation souligne le fait que le réseau de silos primaires a rehaussé son efficacité de manutention de 30,2 %, selon les estimations, au fil des huit dernières campagnes agricoles.

Stocks des silos

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

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

La campagne agricole de 2006 à 2007 a vu une continuation de l'augmentation des stocks commencée lors de la campagne précédente, avec la moyenne augmentant de 6,2 % à 2,8 millions de tonnes. En outre, ce résultat a reflété les effets des stocks qui avaient augmenté à 3,0 millions de tonnes au troisième trimestre avant de baisser à 2,4 millions de tonnes au quatrième trimestre à cause du resserrement de l'approvisionnement en grain à la fin de l'année.

Il y a lieu de souligner que la réduction nette de 23,9 % des stocks de silos de collecte primaires, au cours des huit dernières campagnes agricoles, dépasse la réduction correspondante de 20,6 % de la capacité d'entreposage. Cela veut dire que, malgré les diminutions périodiques des stocks moyens, la quantité de grain conservée en stock par unité de capacité d'entreposage dans la campagne agricole de 2006 à 2007 a été comparable à celle observée au commencement du PSG, soit 54,0 % au lieu de 54,3 % respectivement.

Figure 47 : Changements relatifs dans la capacité d'entreposage des silos primaires et les niveaux de stock moyens

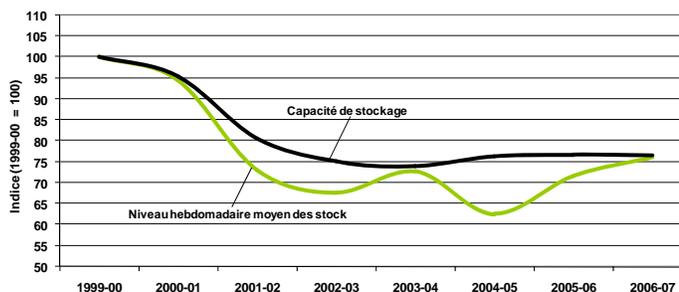
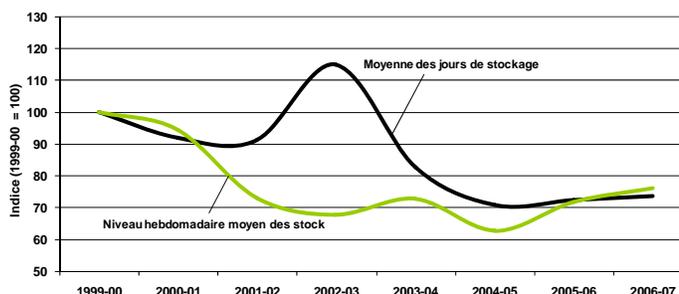


Figure 48 : Changements relatifs dans les niveaux de stock hebdomadaires moyens et le nombre moyen de jours en entrepôt



Tout comme les stocks moyens ont généralement diminué, il en est de même de la durée moyenne d'entreposage du grain. De la durée repère de 41,7 jours enregistrés pour l'année de référence du PSG à la valeur consignée pour la campagne agricole 2004 à 2005, soit 29,5 jours, le nombre moyen de jours de stockage a diminué de 29,3 %.¹⁰⁷ Toutefois, comme pour les stocks, le nombre moyen de jours que le grain est resté en stock a augmenté depuis lors. Pour la campagne agricole de 2005 à 2006, la moyenne a augmenté à une valeur légèrement plus haute de 30,1 jours. La campagne agricole de 2006 à 2007 a produit une augmentation additionnelle de 2,0 %, avec la moyenne atteignant 30,7 jours. Les fluctuations dans les valeurs trimestrielles suivirent le modèle présenté plus haut pour les stocks : augmentation à une valeur moyenne de 35,2 jours au troisième trimestre, avant de retomber à une valeur basse de 24,4 jours au quatrième.¹⁰⁸ [Voir le tableau 3B-4 à l'Annexe 4.]

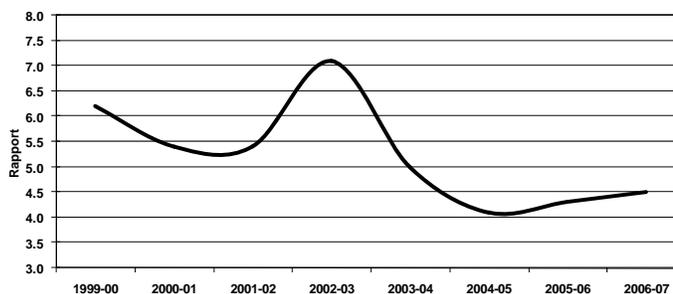
Certains des changements notables dans les moyennes signalées par les provinces et les grains particuliers sont résumés ci-dessous :

Province	Jours en stockage	Variation	Grain	Jours en stockage	Variation
Manitoba	32,1 jours	Baisse de 20,1 %	<u>Grains CCB</u>		
Saskatchewan	30,8 jours	Hausse de 4,4 %	Blé dur	35,2 jours	Baisse de 15,2 %
Alberta	29,2 jours	Hausse de 9,4 %	Orge	19,5 jours	Baisse de 3,5 %
Colombie-Britannique	41,9 jours	Hausse de 12,9 %	Blé	37,5 jours	Hausse de 1,9 %
			<u>Grains hors CCB</u>		
			Avoine	26,3 jours	Baisse de 10,2 %
			Canola	21,4 jours	Hausse de 7,0 %
			Pois	21,2 jours	Hausse de 18,4 %
			Lin	29,4 jours	Hausse de 42,7 %

Le caractère adéquat des stocks des silos de collecte peut s'évaluer en comparant leur niveau à la fin d'une semaine d'expédition quelconque et les expéditions par camion et voie ferrée effectués dans les sept jours suivants. Si le rapport entre ces deux valeurs s'établit exactement à 1,0, cela signifie que les stocks des silos de collecte correspondaient exactement aux expéditions réalisées la semaine suivante. Un rapport supérieur dénote un approvisionnement excédentaire aux besoins à court terme.¹⁰⁹

L'examen des rapports stocks-expédition hebdomadaires moyens consignés dans le cadre des cinq premières campagnes du PSG révèle que la moyenne trimestrielle a rarement été inférieure à 5,0. À ce titre, les stocks disponibles à la clôture d'une semaine donnée étaient généralement supérieurs selon un facteur d'au moins cinq à la quantité exigée la semaine suivante. Indépendamment du caractère anormal de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsque le fléchissement des ventes de grains a entraîné une accumulation des stocks dans les silos de collecte primaires, laquelle a considérablement accru le

Figure 49 : Silos primaires – rapport stock-expédition



¹⁰⁷ Cette tendance à la baisse a été perturbée au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, lorsqu'une réduction marquée des programmes de ventes de grains CCB, et de grains hors CCB, a porté la durée moyenne à 47,9 jours.

¹⁰⁸ La moyenne de 24,4 jours enregistrée au quatrième trimestre est la troisième plus basse observée dans le cadre du PSG. Le quatrième trimestre de la campagne agricole 2003 à 2004 produisit une valeur basse record de 22,7 jours.

¹⁰⁹ Il faut noter que la valeur « 1,0 » constitue la limite minimale en ce qui concerne le rapport stocks-expéditions établi en vertu du PSG. Cette limite s'explique par le fait que les expéditions provenant des silos de collecte primaires sont restreintes en fonction de la quantité de grains en stocks.

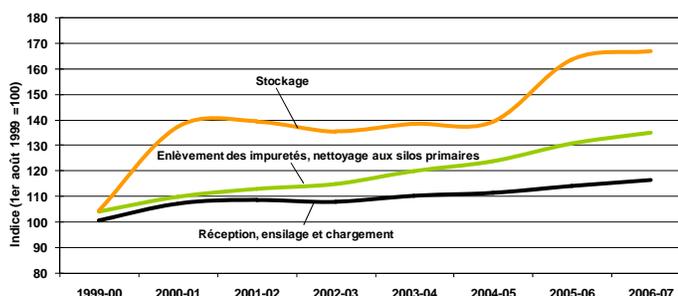
rapport, à la campagne agricole 2005 à 2006, la moyenne annuelle avait diminué de 30,6 % passant de 6,2 à 4,3.¹¹⁰

Les facteurs qui ont entraîné l'augmentation des niveaux de stock au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 ont également contribué à une augmentation de 4,7 % du rapport de cette campagne. Cette pression a été particulièrement évidente dans le troisième trimestre, lorsque le rapport stock-expédition hebdomadaire moyen a augmenté à une valeur crête de 5,2. Et bien que le rapport ait ensuite baissé de concert avec la diminution des stocks à une valeur basse de 3,5 dans le quatrième trimestre, les plus hautes valeurs trimestrielles initiales ont aidé à faire monter la moyenne annuelle à 4,5. [Voir le tableau 3B-5 à l'Annexe 4.]

Frais moyens de manutention

Les frais perçus par les sociétés céréalieres pour une diversité d'activités de manutention aux silos primaires varient grandement. Ces différences découlent non seulement des services particuliers offerts, ensilage, nettoyage ou stockage, mais aussi de la diversité des grains en cause et de la province où le service est dispensé. Compte tenu de la foule de taux tarifaires individuels, le PSG n'a d'autre choix que le recours à un indice composite pour suivre l'évolution de ces taux.¹¹¹

Figure 50 : Fluctuation relative des frais de manutention des silos



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

Les taux de ces services augmentent régulièrement depuis le début du PSG. Les taux tarifaires de réception, d'ensilage et de chargement du grain ont connu la progression la plus lente. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, ces taux avaient augmenté d'un total de 13,8 %. Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, une nouvelle hausse de 2,2 % a porté l'augmentation cumulative pour les huit dernières ans à 16,3 %.¹¹²

Les tarifs existants pour l'extraction des impuretés sont les seuls qui aient enregistré des augmentations pour chacune des huit dernières campagnes agricoles.¹¹³ Pour la campagne agricole 2006 à 2007, ces taux ont augmenté d'environ 3,2 %. Ceci a conduit à une hausse de l'indice des prix composés pour l'extraction des impuretés d'un total de 34,8 % dans le PSG.

La hausse la plus appréciable observée jusqu'ici dans le cadre du PSG a trait aux frais de stockage dans les silos. À vrai dire, la majeure partie de la hausse globale est intervenue vers la fin de la campagne agricole 2000 à 2001, avec une augmentation de près du tiers. Bien que les taux aient affiché un recul modéré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003, des hausses ont été appliquées à chacune des trois dernières campagnes agricoles. La campagne agricole de 2006 à 2007 a constaté une montée additionnelle des coûts

¹¹⁰ Le rapport stocks-expéditions hebdomadaire le plus élevé dans le cadre du PSG, soit 7,1, a été enregistré au cours de la campagne agricole 2002 à 2003. Un rapport trimestriel record de 8,8 a également été enregistré au troisième trimestre de la même campagne agricole.

¹¹¹ Pour les besoins de notre analyse, la fluctuation des prix relativement à une activité particulière de manutention est fondée sur un indice composite de tarifs nominaux.

¹¹² Pour servir de comparaison, l'Indice des prix des produits industriels augmenta de 13,2 % pendant cette période.

¹¹³ Les frais d'enlèvement des criblures (nettoyage d'installations terminales) relevant des dispositions du tarif des silos de collecte primaires autorisés et sont établis au moment de l'expédition des grains par les producteurs.

d'entreposage, avec les tarifs augmentant d'environ 2,0 %. De ce fait, les frais d'entreposage en vigueur à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007 étaient réellement 66,6 % plus élevés qu'au début du PSG. [Voir le tableau 3B-6 à l'Annexe 4.].

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

Le volume de grains transporté par wagons-trémies couverts durant la campagne agricole 2006 à 2007 affichait une baisse sur 12 mois de 4,0 %, passant à 23,7 millions de tonnes comparativement à 24,7 millions de tonnes un an plus tôt.¹¹⁴ À l'exception du Manitoba, les expéditions ferroviaires de toutes les provinces de l'Ouest du Canada ont aussi baissé. La baisse nette la plus importante a été enregistrée en Saskatchewan, où les expéditions par voie ferroviaire ont baissé de 1,0 million de tonnes, ou 7,4 %, passant à 12,2 millions de tonnes. La seconde diminution de volume a été signalée par l'Alberta, qui a vu ses expéditions ferroviaires baisser d'une valeur beaucoup moins élevée de 0,1 million de tonnes, soit 0,9 %. Bien que la Colombie-Britannique ait enregistré une réduction de 5,2 % en volume ferroviaire, ses expéditions totales se sont élevées à un peu moins de 0,2 million de tonnes.¹¹⁵ Le Manitoba a signalé des résultats opposés, puisqu'une hausse de volume de 0,1 million de tonnes a fait augmenter les expéditions totales de 3,2 % à 2,5 millions de tonnes.

Des diminutions importantes de la quantité de grain expédiée vers les deux plus grands ports du SMTG, Vancouver et Thunder Bay, ont aussi été relevées. Les expéditions à destination de Vancouver ont diminué de 8,9 %, passant de 13,5 millions de tonnes l'année précédente à 12,3 millions de tonnes, ce qui représentait une part de 51,9% du volume total transporté par chemin de fer. L'installation de Thunder Bay a vu son volume diminuer de 8,7 %, passant de 6,5 millions de tonnes la campagne précédente à 6,0 millions de tonnes. Après une augmentation de 17,2 % comparé aux 4,2 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, les expéditions par chemin de fer vers Prince Rupert dans le cadre du PSG ont atteint le record de 4,9 millions de tonnes. Les transports à destination de Churchill étaient en quatrième place, avec une augmentation de 15,2 % pour atteindre 0,5 million de tonnes. [Voir les tableaux 3C-1, 3C-2 et 3C-3 à l'Annexe 4.]

Cycles de rotation des wagons

Dans le cadre du SMTG, le cycle de rotation des wagons mesure le temps qu'il faut à une compagnie de chemin de fer pour livrer un chargement de grain à un port désigné dans l'Ouest du Canada et rapatrier le wagon vide dans les Prairies pour y être rechargé. Le cycle moyen de rotation des wagons des chemins de fer pour la campagne agricole 2006 à 2007 est tombé de 2,8 % à 16,8 jours, comparé à 17,3 jours l'année précédente.¹¹⁶ Cette moyenne s'est révélée être la troisième plus basse signalée dans le PSG.¹¹⁷

¹¹⁴ Le volume global de grain cité aux présentes comme ayant été transporté par train vers des points d'exportation de l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 ne concorde pas avec les 24,3 millions de tonnes mentionnées à la section 1.2. Le second volume correspond à une évaluation globale qui englobe les grains transportés par wagons couverts, remorques et conteneurs. À des fins de comparaisons plus cohérentes, les valeurs citées dans la présente section (ainsi que dans les tableaux 3C-1 à 3C-3) touchent exclusivement le volume de grains transporté à bord de wagons-trémies couverts et par le biais du réseau de silos terminaux uniquement. Ce type de rajustement représente généralement une réduction inférieure à 5,0 % du nombre global de tonnes.

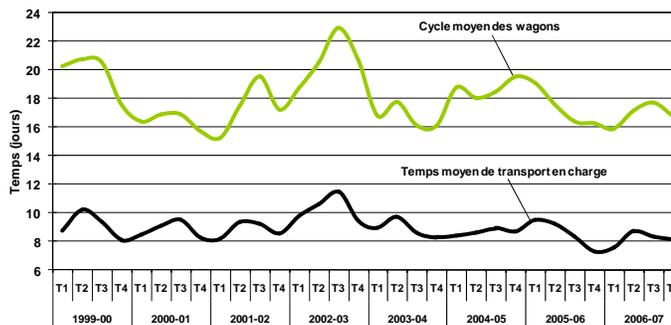
¹¹⁵ Les statistiques relatives au transport des grains par chemin de fer dans l'Ouest du Canada portent sur les volumes manutentionnés par les transporteurs de compétence fédérale. Étant donné qu'une bonne part des grains provenant de Colombie-Britannique est transportée par BC Rail, les volumes transportés par les chemins de fer de compétence fédérale, avant l'acquisition de BC Rail par le CN, en juillet 2004, se sont révélés relativement restreints, puisqu'ils ont été nettement inférieurs à 100 000 tonnes par an. Par suite de l'acquisition du CN, toutes les céréales transportées à partir des lieux précédemment desservis par BC Rail sont maintenant réglementées par le gouvernement fédéral. Le volume cité pour la campagne agricole 2006 à 2007 illustre la troisième année complète de statistiques touchant les mouvements de grain par chemin de fer de la Colombie-Britannique.

¹¹⁶ Le cycle moyen de rotation des wagons dans l'Ouest du Canada, qui est de 16,8 jours, a été calculé à partir de 181 488 mouvements : 71 433 dans le corridor de Vancouver, 61 103 dans le corridor de Thunder Bay et 48 952 dans celui de Prince Rupert. La pondération relative de ces mouvements dépend du nombre de registres acceptables reçus, qui peuvent varier d'une période à l'autre. Les statistiques présentées ici ont pour objectif de dégager des tendances générales sur le temps qu'il faut aux wagons-trémies couverts pour transporter des grains dans l'Ouest du Canada.

¹¹⁷ Le cycle moyen de rotation des wagons annualisé le plus bas de l'histoire du PSG, soit 16,4 jours, a été relevé dans la campagne agricole de 2000 à 2001. Les baisses de productivité des wagons-trémies découlant de la sécheresse ont été largement responsables de la prolongation du cycle de rotation des wagons observée au cours des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002

Toutefois, les conditions météo d'hiver extrêmes ont eu un impact négatif sur les cycles de rotation des wagons au cours des deuxième et troisième trimestres, avec les moyennes de ces périodes atteignant 17,2 jours et 17,7 jours respectivement. Malgré l'augmentation de ces valeurs trimestrielles, les bons résultats du premier trimestre ont aidé à réduire leur impact négatif sur la moyenne d'ensemble pour la campagne agricole de 2006 à 2007. Des perturbations de service plus notables ont été dues à des glissements de terrain dans les Rocheuses et une grève nationale contre le CN, qui s'est révélée être particulièrement préoccupante pour les transports vers la côte ouest.

Figure 51 : Cycle moyen de rotation des wagons



Le corridor de Vancouver, qui a été le plus affecté, a signalé une augmentation par rapport à la campagne précédente de 1,4 % dans son cycle moyen de rotation des wagons, lequel a augmenté à 18,6 jours, comparé à 18,3 jours lors de la campagne précédente. De même, le corridor de Prince Rupert a vu sa moyenne monter de 1,6 %, augmentant à 15,9 jours comparé à la moyenne de 15,6 jours de la campagne agricole précédente. Contrairement à ces résultats, le corridor de Thunder Bay a signalé une diminution de ses mouvements de 9,3 %, le cycle moyen de rotation des wagons baissant à 15,6 jours comparé à 17,2 jours lors de la campagne précédente. [Voir le tableau 3C-4 à l'Annexe 4.]

Une baisse de 4,4 % du temps total de transport en charge, qui passa d'une valeur moyenne de 8,6 jours l'année précédente à 8,2 jours, s'avéra être le facteur clé ayant forcé la réduction du cycle global de rotation des wagons de 0,5 jours. À ceci s'ajouta une réduction de 1,3 % du temps moyen de transport à vide, qui baissa à 8,7 jours, comparé à 8,8 jours l'année précédente.

Ces gains se sont appuyés sur des améliorations des cycles de rotation des wagons du CN et du CP, qui ont baissé de 2,5 % et 1,7 % respectivement. L'amélioration la plus notable s'est reflétée dans une diminution de 2,8 % dans le temps de transport moyen en charge signalé par le CP, alors que la moyenne pour le CN baissait de 2,6 %. Les résultats étaient moins prononcés en ce qui concerne leur temps de transport moyen à vide, qui ont baissé de 2,3 % pour le CN et 0,8 % pour le CP.

Le cycle moyen de rotation des wagons pour les expéditions de récoltes non spéciales atteignait 16,6 jours pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Cette valeur s'est révélée être 17,0 % inférieure à la moyenne de 20,0 jours associée aux récoltes spéciales. Dans l'ensemble, ces résultats montrent les différences structurelles associées à la manutention des denrées¹¹⁸ spéciales. Des différences similaires ont été relevées pour les moyennes signalées dans les corridors de Vancouver et de Thunder Bay. Pour les mouvements vers Vancouver, le cycle moyen des récoltes non spéciales s'est élevé à 18,3 jours alors que celui des récoltes spéciales était 15,3 % plus long à 21,1 jours. Pour le corridor de Thunder Bay, la différence s'est révélée être moins importante : 15,6 jours pour les mouvements des récoltes non spéciales et 16,1 jours pour les récoltes spéciales. [Voir les tableaux 3C-5 et 3C-6 à l'Annexe 4.]

Ces différences structurelles étaient également évidentes dans les temps de transport en charge et à vide des deux groupes. Dans le cas des temps de transport en charge, il y avait un avantage de 2,5 jours pour les transports des récoltes non spéciales, qui avaient une moyenne de 8,0 jours, comparé à 10,5 jours pour les récoltes spéciales. L'avantage pour les temps de transport à vide s'est révélé être un peu moindre, avec une

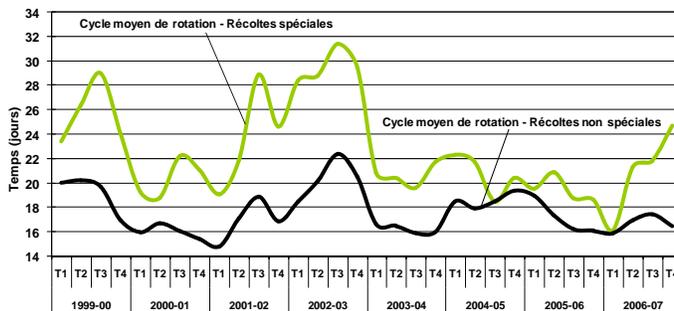
à 2003. Depuis, l'accroissement de la circulation du grain a eu une incidence favorable sur le cycle moyen de rotation des wagons, et l'on a observé des améliorations dans tous les corridors.

¹¹⁸ Les récoltes spéciales sont typiquement transportées en petits blocs en provenance des installations de traitement et à destination des opérations de transbordement des ports, hors de la zone portuaire. À chaque extrémité du transport, le service de manœuvres ferroviaires peut ne pas être aussi fréquent ou efficace que des installations de silos de collecte à forte capacité ou des opérations de terminaux portuaires.

valeur de 1,0 jour, les récoltes non spéciales signalant une moyenne de 8,6 jours comparé à celle de 9,6 jours pour les récoltes spéciales.

La demande de capacité de transport ferroviaire augmente typiquement au moment de la récolte. En outre, plus la récolte est importante, plus la contrainte résultante sur le SMTG devient intense. Avec ce qui s'est révélé être un mouvement de grain record du PSG au premier trimestre, cela a sans doute augmenté la pression sur les ressources ferroviaires du système. Ceci s'est reflété dans des temps de transport moyens en charge qui se sont allongés régulièrement, selon un modèle qui a souvent été observé dans le PSG. Toutefois, s'ajoutant à cela, des charges additionnelles de perturbation de service ont été causées par des conditions météo défavorables sur la côte ouest et une grève du CN au cours des deuxième et troisième trimestres. Malgré cela, les moyennes trimestrielles signalées dans la campagne agricole de 2006 à 2007 ont été classées parmi les meilleures valeurs relevées dans le PSG. Le CN en particulier a fait des progrès importants pour réduire l'écart de performance qu'il avait éprouvé par rapport au CP près de deux ans auparavant.¹¹⁹ Bien qu'une importance plus grande accordée aux opérations de train unitaire dans les corridors de Vancouver et de Thunder Bay ait été cruciale pour cela, l'augmentation de volume de grain expédié vers Prince Rupert – et qui maintenant signale continuellement quelques-unes des moyennes de corridor les plus basses – a eu un effet pareillement important sur l'amélioration de l'efficacité d'ensemble.

Figure 52 : Cycle moyen de rotation des wagons – récoltes spéciales et non spéciales

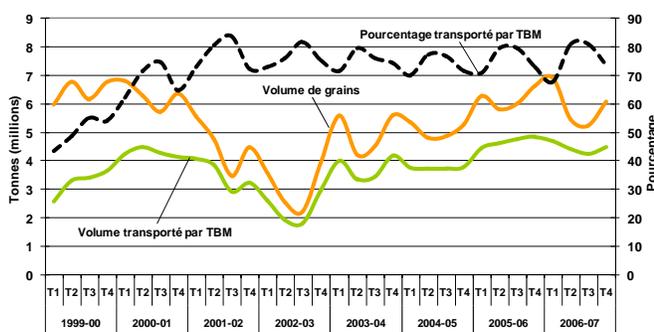


Trains-blocs multiples

Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, les compagnies de chemin de fer ont manutentionné 17,8 millions de tonnes de grain en vertu des programmes d'encouragement qu'elles offrent pour encourager les expéditions en trains-blocs multiples plus importants. Ceci a représenté une diminution de 4,8 % comparé au record de 18,7 millions de tonnes manutentionnées dans le cadre de ces programmes lors de la campagne précédente.

Bien que la sécheresse des campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 ait affecté négativement les volumes manutentionnés dans le cadre de ces programmes, les changements structurels apportés à ces programmes eurent aussi un impact sur leur utilisation. L'un de ceux-ci fut la décision du CN d'éliminer son rabais pour les expéditions en blocs de 25 à 49 wagons au début de la campagne agricole 2003 à 2004. Au commencement de la campagne agricole de 2006 à 2007, le CP a aussi abandonné ces rabais.

Figure 53 : Volumes ferroviaires avec rabais incitatifs



Malgré cela, la proportion d'ensemble de grain qui a gagné des rabais d'encouragement est restée essentiellement inchangée. Dans la campagne agricole de 2006 à 2007, cette proportion a atteint une valeur estimée de 75,2 % et a très peu différée des

¹¹⁹ À la suite de la reprise par le CN de la pratique d'utiliser le grain pour remplir ses trains réguliers au début de la campagne agricole de 2004 à 2005, il y eut une augmentation importante de ses temps de transport en charge et à vide. Ceci s'est finalement traduit par un avantage de performance mesurable pour le CP, qui a continué à se concentrer sur les opérations de train unitaire. Depuis qu'il a abandonné cette approche au début de la campagne agricole de 2005 à 2006, le CN a réussi à réduire régulièrement cet écart de performance.

valeurs moyennes relevées dans chacune des cinq campagnes précédentes. En outre, les plus grands gains ont été obtenus dans les trois premières campagnes du PSG lorsque cette proportion a augmenté d'une valeur estimée de 50,4 % pour l'année de base à 76,9 % dans la campagne agricole de 2001 à 2002.¹²⁰ Bien que les valeurs trimestrielles montrent un plus grand degré de variance saisonnière, les données suggèrent qu'un plafond de l'ordre de 80 % s'est désormais créé.¹²¹ [Voir le tableau 3C-8 à l'Annexe 4.]

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

Toutefois, à cause de la restructuration des rabais d'encouragement offerts par le CN et le CP dans la campagne agricole 2004 à 2005, le Surveillant ne peut plus examiner ces expéditions de façon cohérente.¹²² L'élimination ou la re-définition des blocs de wagons utilisés dans les deux programmes a plutôt réduit effectivement le nombre de comparaisons directes qui peuvent être faites à deux : les expéditions d'encouragement dans des blocs de moins de 50 wagons, et celles dans des blocs de 50 wagons ou plus.

Depuis que le PSG a commencé, le pourcentage du volume total transporté en blocs de 50 wagons ou plus a augmenté de 27,8 % à 75,2 %. Bien que les augmentations des rabais d'encouragement payables sur ces expéditions de trains-blocs plus grands aient largement causé cette migration, il y a peu de doute qu'une baisse simultanée des rabais applicables aux expéditions dans les blocs de 25 à 49 wagons y a aussi contribué. Jusqu'à ce que ces rabais plus petits soient éliminés complètement dans la campagne agricole de 2006 à 2007, la proportion d'expéditions qui les gagnait avait baissé régulièrement, d'une proportion estimée de 22,6 % lors de la première campagne du PSG à 4,2 % seulement dans la campagne de 2005 à 2006.

La valeur annuelle des rabais obtenus par les expéditeurs de grain, estimée en économies brutes annuelles dans les frais de transport des compagnies de chemin de fer, a triplé au cours des huit dernières années,

Figure 54 : Composition des trains-blocs multiples avec incitatifs

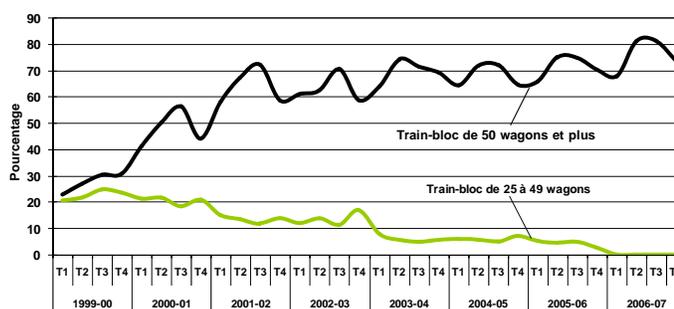
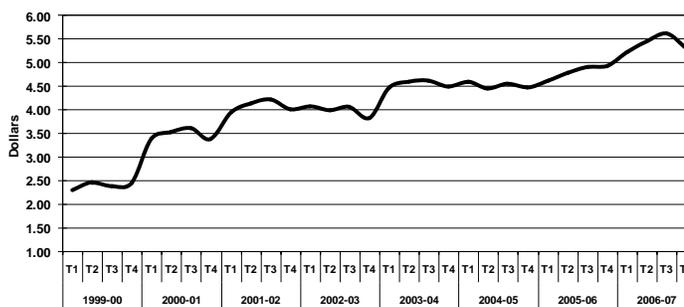


Figure 55 : Rabais moyen consenti (dollars par tonne)



¹²⁰ Les proportions annualisées pondèrent la fluctuation observée des valeurs trimestrielles, qui sont allées de 43,6 % au premier trimestre de la campagne agricole 1999 à 2000 à 83,9 % au troisième trimestre de la campagne agricole 2001 à 2002.

¹²¹ Les mouvements non visés par des rabais incitatifs ont représenté environ le quart des expéditions totales de grain dans chacune des six dernières campagnes agricoles.

¹²² Une partie des modifications importantes apportées à la structure des programmes d'encouragement est présentée d'une manière plus détaillée dans l'analyse des tarifs de fret ci-dessous.

passant de 31,1 M \$ à une valeur estimée de 96,5 M \$. Pourtant, seulement 11,8 M \$ ou 18,0 % de cette augmentation de 65,4 M \$ était due au volume additionnel de grain expédié selon ces programmes. La majorité, soit 53,6 M \$, provenait de la plus grande utilisation des trains-blocs plus longs, qui transportaient les plus grands rabais par tonne offerts par les chemins de fer.

Le rabais moyen consenti souligne les gains progressifs réalisés par les sociétés céréalières. Entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2005 à 2006, le rabais moyen consenti en vertu de ces programmes a grimpé de 2,40 \$ la tonne jusqu'à une moyenne annualisée estimative de 4,81 \$ la tonne.¹²³ Pendant la campagne agricole 2006 à 2007, cette moyenne augmenta de 12,3 % de plus, pour atteindre le record de 5,41 \$ la tonne. Là encore, cette augmentation reflète largement la croissance du pourcentage des transports qui se font en blocs de 50 wagons ou plus. [Voir le tableau 3C-9 à l'Annexe 4.]

Densité du trafic

La densité du trafic constitue un indicateur général de l'efficacité du réseau ferroviaire. Avec une moyenne trimestrielle de 320,1 tonnes par route-mille, la densité globale au cours de la campagne agricole 2006 à 2007 a été inférieure de 3,1 % aux 330,5 tonnes par route-mille observées un an plus tôt. Une différence similaire a été notée avec la moyenne de 330,3 tonnes par route-mille relevée dans la première année du PSG.¹²⁴

La transformation limitée du réseau ferroviaire au cours des huit dernières années a largement sensibilisé cet indicateur aux changements du volume de trafic.¹²⁵ Ceci est évident si l'on compare les changements trimestriels de la densité du trafic avec ceux du volume de céréales, modèles qui sont pratiquement impossibles à distinguer. Pour cette même raison, tout examen de la densité du trafic, qu'il s'agisse des différences entre les catégories de chemin de fer ou les catégories de lignes de chemin de fer, finira aussi par amplifier les fluctuations afférentes aux volumes.

Si l'on examine la densité du trafic par catégorie de chemin de fer, on constate une volatilité relativement plus prononcée chez les transporteurs de catégories 2 et 3 que chez leurs homologues de catégorie 1. Initialement, ceci reflétait largement les changements sous-jacents plus importants de leur infrastructure, que ce soit par suite de

Figure 56 : Fluctuation relative de la densité du trafic et des volumes de grain

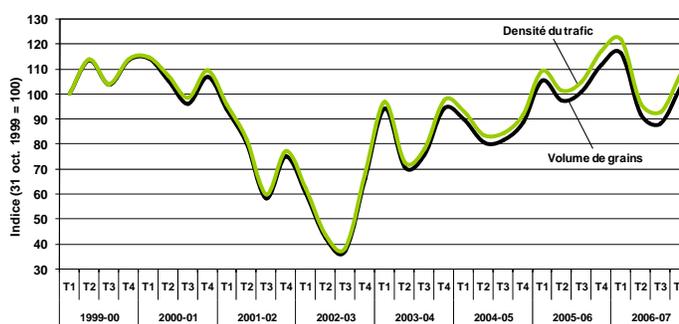
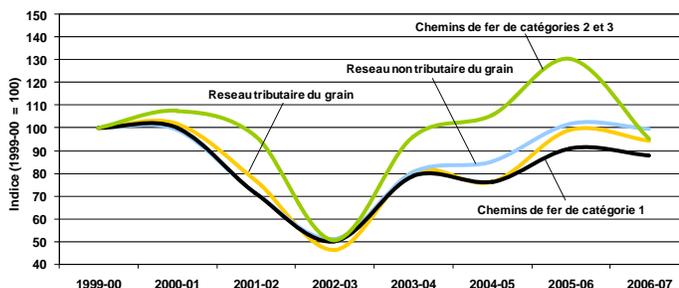


Figure 57 : Fluctuation relative de la densité du trafic ferroviaire



¹²³ Le rabais estimatif la tonne porte exclusivement sur les mouvements incitatifs à destination des quatre ports situés dans l'Ouest du Canada.

¹²⁴ On détermine la densité du trafic selon le lien entre les volumes de grain transportés au cours d'une période prescrite et le nombre de routes-milles du réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada à la fin de la même période. Bien que les valeurs sur 12 mois soient comparables, on ne peut les évaluer directement selon les valeurs trimestrielles. On utilise donc plutôt la moyenne des valeurs trimestrielles de l'année.

¹²⁵ Avec le volume du trafic maintenu constant, l'effet résultant de tous les changements de l'infrastructure ferroviaire a été une amélioration de 5,0 % de la densité du trafic dans le cadre du PSG.

vente ou d'abandon. Bien que cela soit toujours vrai, la diminution presque de moitié du réseau régional et d'intérêt local a causé une mesure qui est plus sensible aux changements de volume. Une diminution de 38,0 % du tonnage trimestriel moyen pour les transporteurs de catégories 2 et 3 a été la force principale qui a causé la baisse de 27,0 % de la densité du trafic de ces groupes dans la campagne agricole de 2006 à 2007.

De telles fluctuations sont largement pondérées si les réseaux examinés sont moins sujets à une redéfinition continue, comme c'est le cas lorsque les densités des réseaux tributaires et non tributaires du grain sont comparées. Jusqu'à la fin de la campagne agricole 2003 à 2004, l'évolution de la densité du trafic sur ces lignes a semblé largement parallèle. Cette tendance découlant, non pas de fluctuations semblables sur les plans des infrastructures sous-jacentes ou du volume de trafic, mais du fait que la baisse plus marquée touchant l'infrastructure des réseaux tributaires du transport du grain a pondéré l'incidence de la réduction plus importante du volume produit.

Ceci n'était pas le cas dans la campagne agricole 2004 à 2005 lorsqu'un gain de volume pour le réseau non tributaire du transport du grain, combiné à une réduction de celui du réseau tributaire du transport du grain, commença à faire évoluer les densités de trafic en sens opposé. Malgré l'augmentation de volume pour les deux réseaux depuis lors, la faiblesse relative des expéditions tributaires du grain s'est reflétée par des valeurs de densité comparativement plus basses. Dans l'ensemble, ces mesures reflètent les effets d'une érosion supplémentaire dans la base de trafic existante du réseau céréalier. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, une baisse de 8,1 % en volume – pondérée par une réduction de 3,4 % en infrastructure – a conduit à la baisse de la densité du trafic du réseau tributaire du grain de 4,8 %, à une moyenne de 418,0 tonnes par route-mille. Inversement, une baisse de 2,2 % en volume pour le réseau non tributaire du grain a produit une réduction moindre de la densité, qui a baissé de 2,1 % à 291,5 tonnes par route-mille. [Voir le tableau 3C-10 à l'Annexe 4.]

Tarifs ferroviaires marchandises

Dans le cadre de ses réformes visant à donner une orientation plus commerciale, plus concurrentielle et plus responsable au SMTG, le gouvernement fédéral a mis fin à sa politique de longue date qui consistait à réglementer les tarifs ferroviaires marchandises maximums s'appliquant au transport du grain dans l'Ouest du Canada. À la place, il a adopté une politique offrant aux chemins de fer une marge de manœuvre plus importante pour l'établissement des prix, même s'il a limité les recettes générales qu'ils pouvaient engranger au titre du transport du grain dans l'Ouest du Canada.¹²⁶

Pour respecter ce plafond, les chemins de fer ont opté pour une démarche en deux temps qui consiste à ajuster leurs taux tarifaires publiés par wagon simple, ainsi que les rabais d'encouragement proposés pour le transport du grain en trains-blocs multiples. Comme indiqué dans les rapports précédents du Surveillant, bien que le plafond du revenu ait accordé au CN et au CP une plus grande liberté pour fixer les tarifs de fret, leurs prix restèrent largement similaires jusqu'à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003, avec le fret nominal augmentant d'environ 3,8 % par rapport aux niveaux de la campagne agricole 1999 à 2000.¹²⁷ En même temps, ils augmentèrent aussi les rabais d'encouragement applicables aux transports avec les blocs de wagons plus grands.¹²⁸

¹²⁶ Le « plafond du revenu » a été établi à 18 % sous les revenus estimatifs liés aux grains que l'on aurait réalisés sans la réforme; il est entré en vigueur le 1^{er} août 2000. Le plafond des recettes comporte des limites annuelles précises à l'égard du CN et du CP et a été établi aux termes de la Loi sur les transports au Canada (2000) à un niveau global de 710,9 M \$. Chaque année, l'Office des transports du Canada rajuste ce « niveau annuel de référence » selon les fluctuations découlant de l'inflation, des mouvements réels de grains en tonnes et la distance moyenne parcourue dans le cadre des mouvements.

¹²⁷ L'augmentation de 3,8 % citée représente une moyenne composite fondée sur les tarifs publiés du CN et du CP.

¹²⁸ Depuis le 1^{er} août 2000, les expéditions en trains-blocs de 25 à 49 wagons obtiennent un rabais de 1,00 \$ la tonne par rapport aux taux tarifaires publiés pour le transport par wagon simple, de 4,00 \$ la tonne pour les trains-blocs de 50 à 99 wagons, et de 6,00 \$ la tonne pour les trains-blocs de 100 wagons et plus. En plus des rabais généraux mentionnés, les chemins de fer prévoient aussi des rabais d'encouragement lorsqu'un expéditeur s'engage à déplacer des trains entiers de wagons multiples (au moins 100 wagons) au cours d'une période déterminée. Apparentés génériquement à des « services de navette » par le Surveillant, les mouvements d'au moins 100 wagons bénéficient d'un rabais supplémentaire de 0,50 \$ la tonne. Outre ces rabais, le CP consent un autre rabais de 0,50 \$ la tonne lorsque des trains complets d'au moins 112 wagons sont garantis.

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

Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, les deux chemins de fer ont instauré des augmentations de tarif qui correspondaient essentiellement au facteur d'augmentation de 6,6 % approuvé par l'indice des prix composite rattaché au volume de l'Office des transports du Canada.¹²⁹ Bien que le CN ait établi une augmentation d'ensemble de 7,0 % pour tous les corridors, il a limité les augmentations applicables pour certains silos à forte capacité transportant le grain vers Prince Rupert à environ 3,8 %.¹³⁰ En outre, le CN a aussi pris une mesure initiale vers son but déclaré de publier ces tarifs sous forme de charges par wagon, plutôt que par tonne. Bien que les tarifs par tonne aient été conservés pour le transport des grains de la CCB, les tarifs applicables à toutes les autres commodités ont été convertis en charges par wagon.¹³¹ À titre de comparaison, le CP a conservé sa structure existante de tarif par tonne, augmentant ses tarifs dans les corridors de Vancouver et Thunder Bay d'environ 6,0 % et 6,5 % respectivement. Toutefois, le 1^{er} juin 2007, le transporteur établit des augmentations secondaires de 2,5 % et 4,0 % sur ces transports, ce qui amena l'augmentation totale effective depuis le début de la campagne agricole de 2006 à 2007 à 8,7 % dans le corridor de Vancouver et 10,8 % dans le corridor de Thunder Bay.¹³²

Pour la durée totale du PSG, les tarifs de fret de wagon simple dans les corridors de Thunder Bay et Vancouver ont augmenté d'environ 16,1 % et 18,0 % respectivement, les tarifs du CN ayant excédé marginalement ceux du CP.¹³³ [Voir le tableau 3C-11 à l'Annexe 4.]

Le fait que le CN a graduellement réduit ses tarifs pour Prince Rupert est d'un intérêt particulier. Au début du PSG, ces tarifs dépassaient généralement ceux applicables au transport de grain vers Vancouver par un facteur de 13 %. Pour certains groupes, cette différence était considérée discriminatoire, et nuisible au transport du grain vers Prince Rupert. Toutefois, à partir de la campagne agricole de 2000 à 2001, le CN commença à baisser ses tarifs dans ce corridor. À la fin de la campagne agricole de 2004 à 2005, le CN avait effectivement égalisé ses tarifs pour les transports vers Prince Rupert et Vancouver. Dans une certaine mesure, cette diminution graduelle semble avoir aidé à stimuler l'expédition du grain vers celui des deux ports situé le plus au Nord. Bien que de plus grands approvisionnements en grain aient sans doute contribué à cela,

¹²⁹ Le plafond des recettes est rajusté annuellement en regard de l'inflation par l'Office des transports du Canada. Pour la campagne agricole 2006 à 2007, l'Office a déterminé que l'indice des prix composite afférent au volume utilisé à cette fin serait augmenté de 6,6 %.

¹³⁰ En limitant l'augmentation à ces points stratégiques, le CN fut capable de donner aux transports spécifiques vers Prince Rupert un avantage financier d'au moins 1,00 \$ la tonne comparé à ceux de Vancouver.

¹³¹ L'adoption des tarifs par wagon n'est pas exclusive pour le grain, dans la mesure où l'industrie ferroviaire s'est dirigée régulièrement vers l'utilisation des charges par wagon afin de simplifier ses processus de comptabilité depuis plusieurs années. Toutefois, en adoptant des tarifs par wagon, le CN a regroupé les tarifs des produits spécifiques en fonction de leurs densités de produit. Ainsi, les tarifs par wagon publiés pour les grains plus lourds sont différents de ceux publiés pour les produits d'une densité moyenne ou légère.

¹³² Le CP fut le seul transporteur à instituer une deuxième série d'augmentations de tarif dans la campagne agricole 2006 à 2007. Les tarifs de wagon simple affichés par le CN sont restés inchangés pendant toute la campagne agricole 2006 à 2007.

¹³³ Les corridors de Thunder Bay et de Vancouver sont réputés être les plus concurrentiels car le CN et le CP offrent tous deux des services ferroviaires directs à destination de ces ports. Malgré des différences mineures, les augmentations de taux signalées ici sont destinées à illustrer les mesures de tarification des deux transporteurs dans ces deux corridors. Comme seulement un transporteur dessert les ports de Churchill et de Prince Rupert, il n'est pas possible de faire des comparaisons quant aux changements de taux entre les transporteurs. L'examen des taux publiés du CN pour ces ports pendant cette même période montre des augmentations nettes d'environ 19,1 % pour Churchill et 1,6 % pour Prince Rupert.

la part de Prince Rupert dans le transport ferroviaire total a continué à gagner du terrain comparé à celle de Vancouver.

Les augmentations de tarif sélectives du CN ainsi que l'attribution de davantage de wagons au corridor semblent avoir eu un effet encore plus prononcé dans la campagne agricole de 2006 à 2007, où les expéditions par wagons-trémies vers Prince Rupert ont augmenté de 17,2 % à 4,9 millions de tonnes, comparé à 4,2 millions de tonnes lors de la campagne précédente. En outre, la part du port dans les transports de la côte ouest a augmenté à un record de 28,5 % dans le PSG.

Il y a eu aussi quelques changements dans les programmes d'encouragement offerts par les chemins de fer. Dans le cas du CP, bien que le transporteur ait choisi de conserver le rabais de 4,00 \$ la tonne qu'il avait offert sur les transports en blocs de 50 à 111 wagons, il augmenta le seuil minimum pour ces transports à 56 wagons.¹³⁴ Aucun changement ne fut noté concernant le maximum de 7,50 \$ la tonne que le CP avait offert sur les expéditions en blocs de 112 wagons.¹³⁵ À titre de comparaison, le CN choisit de réduire ses rabais sur les transports en blocs de 50 à 99 wagons de 4,00 \$ la tonne à 3,00 \$ la tonne, tout en conservant le rabais pour les transports en blocs de 100 wagons ou plus à 7,00 \$ la tonne. [Voir le tableau 3C-12 à l'Annexe 4.]

Toutefois, les deux transporteurs ont donné davantage d'importance aux options de réservation à l'avance qu'ils avaient promues au cours des dernières années.¹³⁶ Il est utile de rappeler que la perception d'une discrimination dans ces options, bien qu'il s'agisse plus particulièrement de celles des produits vendus par le CN, était à la base de la plainte de niveau de service déposée au troisième trimestre par la Great Northern Grain Terminals Ltd. (voir la section 2.32)

Plafond des recettes

En vertu du plafond des recettes imposé par le gouvernement fédéral, ce dernier a stipulé que les recettes admissibles du CN et du CP pour le transport annuel des grains réglementés ne devaient pas dépasser des maximums respectifs de 348,0 M \$ et 362,9 M \$. Ces montants ont été établis à partir de mouvements annuels estimés à 12,4 millions de tonnes pour le CN et 13,9 millions de tonnes pour le CP, sur des distances moyennes respectives de 1 045 milles et 897 milles respectivement.¹³⁷

Le plafond des recettes de chaque transporteur ne constitue cependant pas un objectif immuable. Chaque année, les limites attribuables au CN et au CP sont rajustées en tenant compte des volumes de grain effectivement manutentionnés, de la distance moyenne parcourue par ces volumes, et de l'effet de l'inflation sur les coûts ferroviaires. À l'exception de la composante d'inflation, ces ajustements sont déterminés par l'Office des transports du Canada à la suite d'une analyse détaillée des données de trafic qui lui sont soumises par le CN et le CP.¹³⁸ Pour la campagne agricole 2006 à 2007, ces ajustements conduisirent à l'octroi au CN et au CP de plafonds de revenu individuels respectifs de 419,0 M \$ et 433,4 M \$, soit une somme combinée de 852,4 M \$.¹³⁹ [Voir le tableau 3C-13 à l'Annexe 4.]

¹³⁴ Le rabais de 4,00 \$ la tonne mentionné ici a été en fait réduit temporairement par le CP à 3,75 \$ la tonne au milieu de juin 2006, et restauré au commencement de la campagne agricole de 2006 à 2007.

¹³⁵ Pour toucher le rabais maximal de 7,00 \$ la tonne, un expéditeur doit charger les 112 wagons dans un délai de 10 heures. Les expéditeurs qui ne sont pas en mesure de le faire touchent, à la place, le rabais de 7,00 \$ la tonne offert pour les wagons chargés dans un délai de 24 heures.

¹³⁶ Ces programmes, qui sont supportés par une série diversifiée de récompenses et de pénalités monétaires, permettent aux expéditeurs de conclure des contrats avec les chemins de fer pour les mouvements de train unitaire sur une période prolongée.

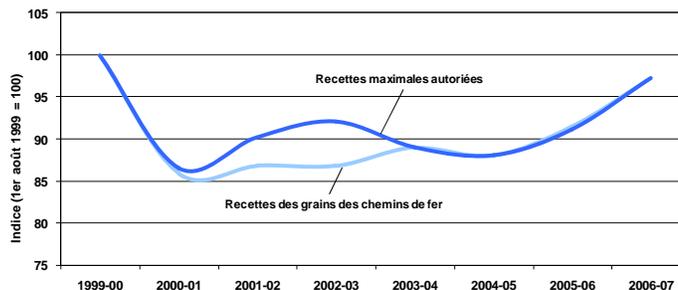
¹³⁷ Les valeurs citées servant à établir le plafond des recettes proviennent des statistiques de trafic ferroviaire pour l'année civile 1998.

¹³⁸ L'Office des transports du Canada définit chaque année, avant le début de la campagne agricole, un indice composite des prix rattaché au volume, qui s'applique aux rajustements en fonction de l'inflation dans le régime de plafond des recettes. Pour la campagne agricole 2006 à 2007, l'Office a établi à 1,1252 son indice composite des prix rattaché au volume, ce qui représentait une hausse sur 12 mois de 6,6 %. Voir décision n° 253-R-2006 de l'Office des transports du Canada datée du 28 avril 2006.

¹³⁹ Voir décision n° 655-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 28 décembre 2007.

En même temps, l'Office établit à 416,9 M \$ et à 437,1 M \$ respectivement les recettes prescrites sur les céréales du CN et du CP, soit 854,0 M \$ combinés. Cela veut dire que les recettes sur les céréales de l'industrie étaient de 1,7 M \$ supérieures au maximum autorisé. Dans ce cas, les recettes du CN baissèrent en fait de 2,1 M \$ au-dessous de sa limite, tandis que celles du CP ont totalisé 3,8 M \$ de plus qu'il n'était autorisé. En conséquence, l'Office ordonna au CP de verser leurs recettes excédentaires, ainsi qu'une pénalité de 5 %, à la Fondation de recherche des céréales de l'Ouest.

Figure 58 : Conformité au plafond du revenu des chemins de fer



Pour une quatrième année consécutive, le résultat collectif révèle que les recettes des compagnies de chemin de fer représentaient une fraction minimale seulement des gains qu'elles pouvaient réaliser selon le plafond du revenu. En fait, la marge comparative avec laquelle ces revenus ont excédé leur limite admissible s'est légèrement réduite, de 0,43 % l'année précédente à 0,19 %. De façon plus importante, ces valeurs continuent à dénoter des marges d'erreur beaucoup plus petites que celles qui avaient été initialement atteintes dans les campagnes agricoles 2000 à 2001 jusqu'à 2002 à 2003.¹⁴⁰

Dans une certaine mesure, l'élargissement initial de cette marge dans la campagne agricole 2002 à 2003 était attribuable à la plus grande utilisation par les sociétés céréaliers des rabais d'encouragement applicables aux céréales expédiées en blocs de 25 wagons ou plus. Mais il faut se souvenir que les revenus statutaires sont dérivés non seulement de l'évaluation des tarifs de fret applicables et de tout rabais réalisé, mais aussi de divers autres éléments.¹⁴¹ Le caractère relativement fixe, plutôt que variable, de certains de ces éléments contribua aussi certainement à l'élargissement de cette marge pendant une période où les volumes de céréales diminuaient à cause de la sécheresse.¹⁴² Malgré que l'accroissement des volumes de grain ait beaucoup contribué à réduire l'écart entre les recettes admissibles et les recettes réelles des chemins de fer, l'étroitesse des marges des campagnes agricoles 2003 à 2004 jusqu'à 2006 à 2007 indique que les deux transporteurs sont devenus très habiles à gérer leurs recettes depuis l'entrée en vigueur du régime de plafond du revenu. Cette capacité améliorée peut être tracée en grande partie à l'adoption par les transporteurs des ajustements de tarifs secondaires comme mécanisme pour assurer que les revenus réels soient aussi proche que possible des limites imposées par le plafond du revenu.

Il est utile de mentionner que l'une des questions les plus contentieuses à être posée récemment concernant le plafond du revenu a été celle de l'allocation accordée à l'entretien du parc gouvernemental de wagons-trémies couverts. Ceci s'est manifesté nettement lorsque la Farmer Rail Car Coalition soumit une offre pour acheter ces wagons en 2004.¹⁴³ La proposition de la FRCC était fondée en grande partie sur le principe selon lequel

¹⁴⁰ Les marges enregistrées pendant cette période avaient augmenté de 0,8 % dans la campagne agricole 2000 à 2001, à 3,8 % dans la campagne agricole 2001 à 2002, et à 5,6 % dans la campagne agricole 2002 à 2003.

¹⁴¹ Le calcul des recettes des grains prescrites pour les chemins de fer en vertu du plafond des recettes tient compte d'un certain nombre d'éléments secondaires, comme les sommes perçues pour assurer l'approvisionnement en wagons ou un service supérieur. En outre, la soustraction de certains montants de ces recettes est aussi autorisée, notamment les montants amortis pour l'agrandissement des installations liées au grain dont le chemin de fer n'est pas propriétaire (contributions au titre du Fonds de développement industriel) et les montants payés pour les manœuvres terminales inter réseaux. Pour une liste complète des éléments compris dans le calcul des recettes statutaires du grain, veuillez consulter la décision 114-R-2001 de l'Office des transports du Canada.

¹⁴² L'Office des transports du Canada ne rend pas publics les renseignements touchant la composition précise des réductions appliquées dans le calcul des recettes statutaires liées aux grains du CN ou du CP. Néanmoins, une réduction annuelle fixe, notamment une réduction susceptible d'être comprise dans les contributions annualisées d'une compagnie de chemin de fer à partir de son fonds de développement industriel, suppose que l'écart s'accroîtrait en cas de diminution des volumes de grains. De même, l'augmentation des volumes de grains devrait entraîner une réduction de l'écart.

¹⁴³ De plus amples informations sur les efforts de la Farmer Rail Car Coalition pour acheter ces wagons se trouvent dans les rapports annuels du Surveillant pour les campagnes agricoles de 2004 à 2005 et 2005 à 2006.

les coûts pouvaient être réduits pour atteindre une moyenne annuelle estimative de 1 500 \$ par wagon, comparativement aux 4 329 \$ auxquels les compagnies ferroviaires étaient fournies selon le plafond du revenu.¹⁴⁴ Un examen ultérieur de ces coûts suggéra que les coûts réels d'entretien du chemin de fer étaient bien inférieurs à l'allocation qui avait été accordée.

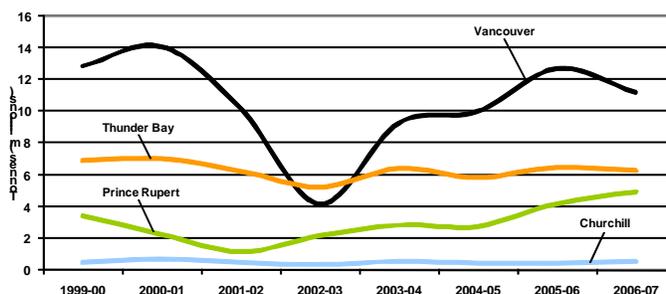
Étant donné cela, l'une des dispositions présentées par la suite par le gouvernement fédéral dans le cadre du projet de loi C-11 concernait un amendement de la *Loi sur les transports au Canada* de façon à permettre à l'Office des transports du Canada de faire un ajustement approprié aux allocations d'entretien accordées au CN et au CP dans le cadre du plafond du revenu.¹⁴⁵ En alignant plus étroitement cette indemnité avec le coût réel de l'entretien des wagons-trémies dans le service réglementé des grains, il fut estimé que les revenus permis des transporteurs pourraient être réduits de jusqu'à 2,00 \$ la tonne. En juin 2007, le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Communautés lança cette ré-évaluation en demandant formellement que l'Office ajuste une seule fois, selon que nécessaire, l'indice composite des prix lié au volume.

Lorsque la campagne agricole de 2006 à 2007 prit fin, ce processus était en cours d'exécution. En outre, l'Office avait déjà informé le CN et le CP que son ajustement s'appliquerait aux recettes gagnées par les transporteurs pendant toute la campagne agricole de 2007 à 2008. Toutefois, puisqu'une détermination finale n'était pas anticipée bien avant la fin de janvier 2008, l'Office publia une décision intérimaire informant les chemins de fer qu'il diminuerait l'indice composite de prix lié au volume déterminé précédemment pour la campagne agricole de 1,1611 à 1,0884.¹⁴⁶

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

Les débits des ports, mesurés en tant que volumes de céréales expédiées depuis les installations de silos terminaux et de chargement en vrac situées aux quatre ports occidentaux du Canada, se sont élevés à 22,8 millions de tonnes dans la campagne agricole 2006 à 2007.¹⁴⁷ Ceci a indiqué une légère diminution de 3,8 % par rapport à l'année précédente, lorsque les volumes étaient de 23,7 millions de tonnes. [Voir le tableau 3D-1 à l'Annexe 4.]

Figure 59 : Ports de l'Ouest du Canada – débit des grains



Des diminutions de débit ont été notées pour les deux ports primaires du SMTG. Les expéditions maritimes totales du port de Vancouver, le plus grand de ces ports, ont diminué de 12,0 % à 11,1 millions de tonnes, comparé aux 12,7 millions de tonnes de la campagne précédente. En outre, ces expéditions ont représenté juste au-dessous de la moitié, à 48,8 %, du débit total du SMTG. La perte de 4,5 points de pourcentage de la part de Vancouver

¹⁴⁴ La moyenne annuelle de 4 239 \$ par wagon mentionnée a été établie par l'Office des transports du Canada, à la demande de Transports Canada, selon les coûts établis en 1992; elle représente une estimation des coûts d'entretien connexes enchâssés dans les plafonds du revenu du CN et du CP pour la campagne agricole 2003 à 2004. Il faut noter que cette estimation concernait spécifiquement la proposition de la FRCC et que, par conséquent, elle ne prenait pas en compte d'autres éléments de coût pour lesquels certaines dispositions d'entretien auraient pu être exclues.

¹⁴⁵ Le projet de loi C-11, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence*, reçut la sanction royale le 22 juin 2007.

¹⁴⁶ Voir décision n° 388-R-2007 de l'Office des transports du Canada datée du 31 juillet 2007.

¹⁴⁷ Englobe les grains, les oléagineux et les cultures spéciales visés par la Loi sur les grains du Canada selon les registres de la Commission canadienne des grains. Ces données peuvent différer des données sur le trafic d'origine fournies par les compagnies ferroviaires.

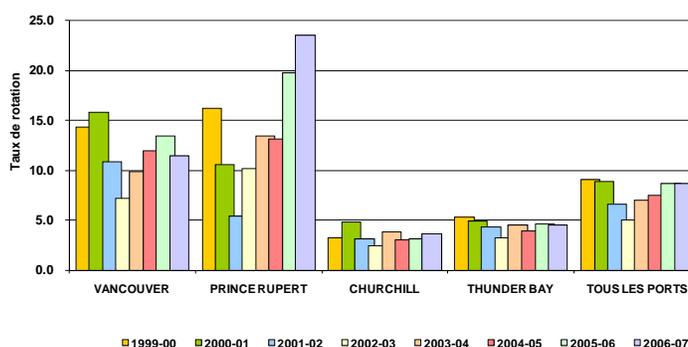
a été récupérée en grande partie par Prince Rupert, où les expéditions ont augmenté à leur plus haut niveau selon le PSG, soit une augmentation de 18,5 % à un record de 4,9 millions de tonnes, comparé à 4,2 millions de tonnes lors de la campagne précédente. Globalement, le volume traversant ces deux ports de la côte ouest s'est élevé à 70,4 % du total général. Bien que ce soit conforme à la part de 70,9 % que ces deux ports avaient obtenue lors de la campagne précédente, cela a marqué la deuxième année consécutive que cette part a en fait atteint un niveau au-dessus des 68,8 % obtenus lors de la première année du PSG.

Étant donné la portée limitée de ce changement net, il a eu un impact minimal sur la part accordée aux deux autres ports du SMTG. Bien sûr, la part obtenue par les ports de Thunder Bay et Churchill est restée largement inchangée par rapport à celle constatée huit ans auparavant, ayant baissé à 29,1 % comparé à 31,2 % au début de cette période. À Thunder Bay, le port principal de l'Est, le débit dans la campagne agricole de 2006 à 2007 a baissé de 3,5 % à 6,2 millions de tonnes, comparé à 6,5 millions de tonnes lors de la campagne précédente. Churchill, le port qui a toujours enregistré les débits les plus bas, a vu son débit augmenter de 17,0 % à 516 300 tonnes, par rapport à 441 100 tonnes.

Rotation aux silos

La diminution du volume traversant les ports dans la campagne agricole de 2006 à 2007 a été la force sous-jacente poussant une réduction d'ensemble de 4,6 % dans le taux de rotation aux silos du système de silos terminaux, qui a baissé à une moyenne de 8,3 rotations comparé à 8,7 rotations lors de la campagne précédente.¹⁴⁸ Pourtant, les ports n'ont pas tous signalés un repli. Le rapport pour le port de Prince Rupert proprement dit augmenta de 18,7 %, en atteignant un record de 23,5 rotations, comparé à 19,8 rotations l'année précédente. De même, Churchill, avec une augmentation de 15,2 %, enregistra le deuxième plus grand gain, avec 3,7 rotations comparé à 3,2 rotations l'année précédente. Pour la plupart, ces gains reflétaient des augmentations dans les volumes traités. Les ports avec une diminution de débit signalèrent des baisses correspondantes de leur taux de rotation. Thunder Bay signala une diminution de 1,2 % à 4,5 rotations, tandis que Vancouver enregistra une diminution de 13,9 % à 11,5 rotations. [Voir le tableau 3D-2 à l'Annexe 4.]

Figure 60 : Moyenne de rotation aux silos terminaux



En raison de la transformation limitée du réseau de silos terminaux au cours des huit dernières années, le taux de rotation des silos s'est montré hautement sensible aux changements de débit des silos terminaux. Une comparaison des changements dans ces mesures indique des tendances pratiquement indifférentielles.¹⁴⁹

Stocks des silos terminaux

Au cours de l'existence du PSG, la quantité de grain stockée aux silos terminaux s'est montrée sensible aux changements dans le nombre total de manutentions du système, s'éloignant rarement d'un pourcentage de 6 % du débit total. Cependant, malgré une diminution de débit de 3,8 % pour la campagne agricole 2006 à 2007, le niveau moyen hebdomadaire des stocks augmenta de 8,1 % à près de 1,4 million de tonnes. Ceci était dû

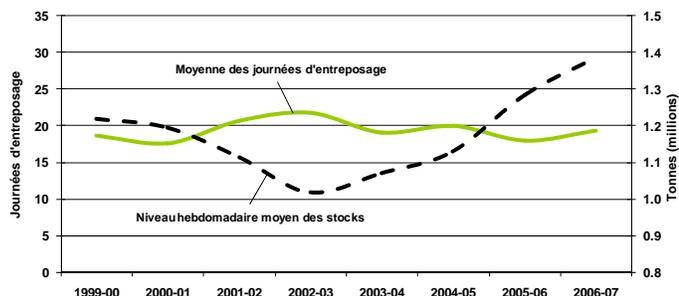
¹⁴⁸ Le taux de rotation aux silos du réseau de silos terminaux est une moyenne simple basée sur les manutentions de chaque installation. Les mesures pour Vancouver et Thunder Bay, ainsi que le SMTG dans son ensemble, peuvent être faussées par les valeurs excentriques. L'ordre de grandeur des changements annuels indiqués ici ne correspond pas nécessairement aux changements attribuables au débit seul.

¹⁴⁹ Le seul changement matériel au taux de rotation des silos a été le retrait de l'agrément du terminal « M » d'Agricore United à Thunder Bay à la fin de la campagne agricole 2002 à 2003. L'élimination de la capacité d'entreposage inutilisée de 91 000 tonnes de l'installation a aidé à améliorer l'efficacité du port et du réseau de silos terminaux dans son ensemble. Le retrait de l'agrément de ce terminal constitue une amélioration de 3,3 % à l'efficacité de manutention du système.

principalement à une augmentation rapide des stocks à Thunder Bay et Churchill, qui ont augmenté de 25,8 % et 22,8 % respectivement. Ces augmentations ont été pondérées par des réductions à Prince Rupert et Vancouver, où les stocks moyens ont baissé de 7,9 % et 10,9 % respectivement.

Les stocks de blé ont habituellement représenté à peu près la moitié des stocks du réseau. Toutefois, ils ont été partiellement remplacés par d'autres produits au cours des dernières années. Ayant augmenté de 9,5 % pour atteindre presque 0,6 million de tonnes, le pourcentage du total global détenu par le blé augmenta légèrement à 42,7 %, comparé à 42,1 % l'année précédente. Les stocks de canola, auxquels la deuxième plus grande capacité d'entreposage a été allouée, ont augmenté de 15,7 % à une moyenne de 0,3 million de tonnes. Les augmentations relatives de stock les plus importantes ont été enregistrées pour le lin et l'orge, qui ont augmenté de 71,5 % et 37,9 % respectivement, et qui ont représenté plus de 0,2 million de tonnes collectivement. Les autres 0,3 million de tonnes de stock, constituées principalement de blé dur, mais incluant aussi l'avoine et les pois, ont été réduites d'environ 13,7 % comparé à la campagne précédente. [Voir le tableau 3D-3 à l'Annexe 4.]

Figure 61 : Silos terminaux – niveau hebdomadaire des stocks et journées d'entreposage



Dans une grande mesure, l'augmentation des stocks des silos terminaux s'est accompagnée d'une augmentation de la durée d'entreposage des grains. Le nombre moyen de journées d'entreposage au cours de la campagne 2006 à 2007 affiche une hausse sur 12 mois de 7,3 %, augmentant à 19,2 jours contre 17,9 jours l'année précédente. Cependant, cette augmentation de 1,3 jour ne reflétait pas une hausse générale des temps moyen d'entreposage. Il faut mentionner le fait qu'une diminution de 1,7 jour à Prince Rupert fit beaucoup pour modérer la pression à la hausse qui s'est produite du fait des grandes augmentations à Thunder Bay et Churchill, qui ont augmenté de 4,6 jours et 4,0 jours respectivement. [Voir le tableau 3D-4 à l'Annexe 4.]

Dans une large mesure, l'ampleur de l'activité dans les ports de la côte ouest permet aux stocks de Vancouver et Prince Rupert de subir des rotations plus rapides que ceux de Thunder Bay et Churchill. En fait, la moyenne de 15,3 jours enregistrée par Vancouver, ainsi que la moyenne record de 7,4 jours de Prince Rupert, continuaient à être parmi les valeurs les plus basses enregistrées pour ces ports dans le cadre du PSG. Certains des changements plus accentués enregistrés pour la campagne agricole de 2006 à 2007 sont résumés dans le tableau ci-dessous :

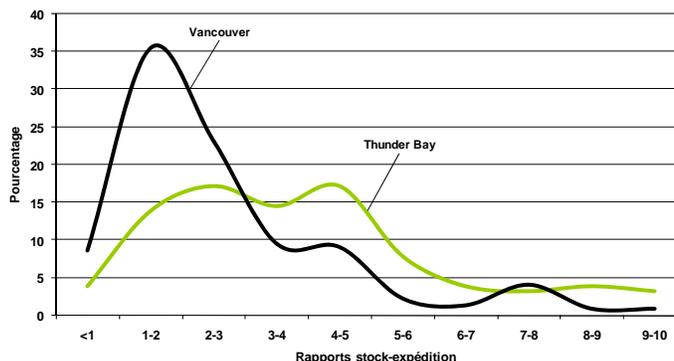
	Durée d'entreposage	Changement	Commentaires
Ports terminaux			
Prince Rupert	7,4 jours	Baisse de 18,7 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Vancouver	15,3 jours	Hausse de 2,0 %	
Thunder Bay	31,6 jours	Hausse de 17,0 %	
Churchill	31,9 jours	Hausse de 14,3 %	
Grains notables			
Avoine	15,9 jours	Baisse de 38,4 %	Plus faible nombre moyen de jours d'entreposage
Blé	17,0 jours	Baisse de 0,6 %	
Canola	18,1 jours	Hausse de 24,0 %	Nombre moyen le plus élevé de jours d'entreposage
Lin	38,5 jours	Hausse de 38,0 %	
Orge	33,4 jours	Hausse de 97,6 %	

Pour savoir si ces stocks ont suffi à répondre à la demande à court terme, on peut se fonder sur le rapport hebdomadaire moyen stock-expédition. Ce rapport fournit une indication de la relation entre les niveaux de

stock des terminaux et le volume de céréales chargées sur les navires pour une semaine donnée.¹⁵⁰ Pour Vancouver, les rapports moyens stock-expédition atteignaient une valeur confortablement au-dessus de 2,0. Mis à part les stocks de blé, de blé dur et des pois, qui indiquaient des diminutions de 1,8 %, 60,3 % et 12,7 % respectivement, tous ces rapports indiquaient des augmentations. Ces augmentations allaient d'une valeur basse de 12,9 % pour le lin à une valeur haute de 106,4 % pour l'orge. [Voir le tableau 3D-5 à l'Annexe 4.]

Comme à Vancouver, les rapports moyens à Thunder Bay dépassaient aussi facilement 2,0. Toutefois, puisque les stocks du port ont augmenté face à une réduction de débit, tous les rapports ont augmenté. Ces augmentations allaient d'une valeur statistiquement insignifiante de 0,2 % pour les pois à 67,3 % pour l'avoine. À Prince Rupert, où le débit a augmenté considérablement, les rapports moyens pour le blé et le blé dur ont baissé de 27,4 % et 50,8 % respectivement.¹⁵¹ Les rapports enregistrés par Churchill augmentèrent de 42,6 % à 2,7 dans le cas du blé, tout en baissant de 24,6 % à 3,1 dans le cas du blé dur.

Figure 62 : Répartition du rapport hebdomadaire stock-expédition



Dans l'ensemble, ces mesures affirment que des stocks de terminal suffisants étaient en général conservés face à la demande prédominante, bien que les mesures indiquent aussi que des pénuries de stock se sont aussi manifestées périodiquement. Et si les rapports stock-expédition fondés sur la qualité montrent une plus grande variabilité, ils confirment aussi que les stocks conservés ont généralement suffi à satisfaire à la demande au cours d'une bonne partie de la campagne agricole. [Voir le tableau 3D-6 à l'Annexe 4.]

Lorsqu'on examine la fréquence avec laquelle les rapports hebdomadaires stock-expédition tombent au-dessous de 1,0, on voit que les ports de Vancouver et de Thunder Bay ont subi une incidence plus élevée de ces événements dans la campagne agricole 2006 à 2007.¹⁵² Dans le cas de Vancouver, ceci se produisit dans 8,6 % de tous les cas, soit 25 % plus fréquemment que ne l'indiquerait le taux de 6,7 % de la campagne agricole précédente. À Thunder Bay, l'incidence de ce phénomène a augmenté plus rapidement, à 4,0 % comparé à 0,6 % seulement lors de la campagne précédente.

Opérations portuaires

Un total de 769 navires ont mouillé pour charger du grain dans les ports de l'Ouest du Canada durant la campagne agricole 2006 à 2007. Il s'agissait d'une diminution de 1,4 % par rapport aux 780 navires qui ont mouillé pour charger du grain dans la campagne précédente. Bien que conforme à une réduction de débit de 3,8 %, cela a aussi suggéré que les gros navires jouaient un rôle quelque peu réduit dans le transport du grain d'exportation. Cela était particulièrement le cas pour le transport du grain depuis Prince Rupert, où 73,8 % des 107 navires arrivés ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes, comparativement à 85,5 % l'année précédente.¹⁵³

¹⁵⁰ À titre de multiple du volume de grain expédié dans une semaine donnée, le rapport stock-expédition présente une mesure objective du caractère suffisant ou non des stocks disponibles au terminal pour satisfaire la demande à court terme. Un rapport d'un ou plus dénote des stocks disponibles suffisants. Ainsi, un rapport de 2,5 signifierait que deux fois et demi le volume de grain expédié au cours d'une semaine était en stock au début de cette même semaine.

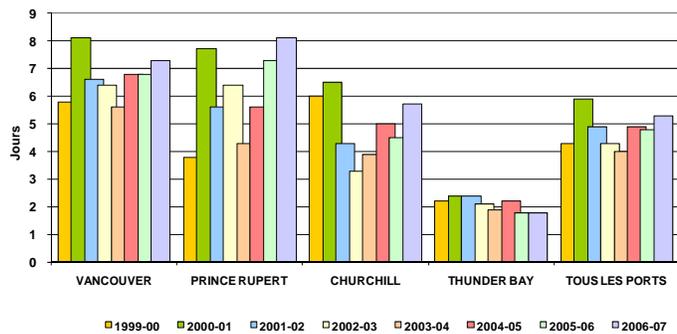
¹⁵¹ Le blé représente le seul grain ayant connu des expéditions suffisamment régulières depuis Prince Rupert pour permettre le calcul de rapports stock-expédition à l'égard de chacune des sept campagnes agricoles du PSG.

¹⁵² Un rapport stock-expédition de moins de 1,0 ne signifie pas que les silos terminaux du port n'étaient pas capables de satisfaire à la demande des navires. Il implique plutôt que les stocks existants de céréales étaient insuffisants et que la pénurie devrait être corrigée en utilisant les livraisons ferroviaires futures. Les expéditions ferroviaires directes peuvent accommoder efficacement la demande tout en éliminant le besoin même de stockage du grain.

¹⁵³ Le blé de fourrage et l'orge de fourrage ont représenté une grande partie de l'augmentation de volume de grain manutentionné par Prince Rupert au cours des dernières années. Ces marchandises sont en général expédiées en plus grandes quantités que le

Malgré la variation de volume observée au cours des cinq premières années du PSG, le temps passé au port par les navires a généralement varié entre 4,0 et 4,5 jours.¹⁵⁴ Toutefois, les moyennes trimestrielles signalées depuis la campagne agricole de 2004 à 2005 ont montré un degré comparativement plus haut de variance. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, ceci a été constaté à nouveau, la moyenne trimestrielle ayant augmenté à un record de 9,0 jours au troisième trimestre avant de baisser ensuite à un niveau bas record de 3,1 jours au quatrième. L'impact d'ensemble a été une hausse rapide de la moyenne pour la campagne agricole, qui a augmenté de 10,4 % à 5,3 jours comparé à 4,8 jours lors de la campagne précédente. Dans l'ensemble, les temps d'attente ont augmenté en moyenne de 30,0 % à 2,6 jours, tandis que la période de temps nécessaire pour le chargement actuel de ces navires s'est réduite de 3,6 % à une valeur moyenne de 2,7 jours.¹⁵⁵

Figure 63 : Temps moyen passé par les navires au port



La raison pour cela provient en grande partie des effets des intempéries sur la côte ouest, et lorsque les retards de chargement se sont révélés essentiellement responsables des plus longues périodes dans le port.¹⁵⁶ À Vancouver, la moyenne annualisée a augmenté de 7,4 % à 7,3 jours, une valeur voisine du record.¹⁵⁷ À Prince Rupert, le temps moyen passé au port a augmenté de 11,0 % à 8,1 jours, par rapport à 7,3 jours l'année précédente.

La moyenne pour Churchill a aussi augmenté fortement de 26,7 % à une moyenne de 5,7 jours, par rapport à 4,5 jours l'année précédente. Ce résultat a été dû entièrement à une augmentation de 31,6 % de la période de temps de chargement des navires au port, qui a augmenté à une valeur moyenne de 5,0 jours, comparé à 3,8 jours un an auparavant.

Avec une moyenne de 1,8 jour, la période totale de temps pour les navires à Thunder Bay est restée inchangée par rapport à celle de l'année précédente. En outre, cette moyenne a égalé la plus basse enregistrée dans le PSG. Les moyennes élémentaires sont aussi restées inchangées, la période de temps d'attente pour charger restant égale en moyenne à 0,5 jour et la moyenne pour les chargements actuels restant égale à 1,3 jour. Les moyennes de Thunder Bay continuent à représenter les valeurs les plus basses des quatre ports dans l'Ouest du Canada. Ceci est dû principalement à la régularité supérieure des mouvements des navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'ample capacité d'entreposage du port et aux retards limités subis par les navires qui attendent pour accoster. [Voir le tableau 3D-7 à l'Annexe 4.]

grain de haute qualité. Comparativement, seulement 66,2 % des navires qui ont été chargés à Prince Rupert au cours de la campagne agricole 2003 à 2004 ont pris des chargements de plus de 30 000 tonnes. Ce pourcentage est passé à 83,9 % dans la campagne agricole 2004 à 2005, et à 85,5 % dans la campagne agricole 2005 à 2006, à cause du changement de tendance vers une plus grande manutention de ces marchandises. Toutefois, la campagne agricole de 2006 à 2007registra une baisse comparative des expéditions de ces denrées de grade inférieur, et une réduction correspondante du nombre de gros navires qui faisaient escale.

¹⁵⁴ Au cours du PSG, il est arrivé que la moyenne trimestrielle dépasse effectivement 4,5 jours. Les écarts trimestriels les plus importants par rapport à cette valeur ont été observés au cours de la campagne agricole 2000 à 2001.

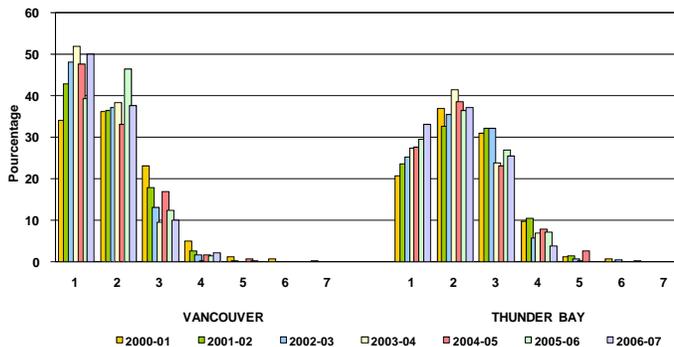
¹⁵⁵ Pour déterminer le nombre de jours d'attente d'un navire, on utilise la différence entre le moment où le navire a été inspecté par le gardien du port et l'Agence canadienne d'inspection des aliments et celui où le chargement a commencé.

¹⁵⁶ Voir la section 2.37 pour une discussion plus approfondie des effets des conditions météo extrêmes sur les expéditions de grain dans la campagne agricole de 2006 à 2007.

¹⁵⁷ Pour la campagne agricole 2000 à 2001, le temps moyen passé par les navires à Vancouver a atteint un record de 8,1 jours.

Malgré les moyennes plus élevées indiquées ci-dessus, la répartition des temps des navires au port montre que légèrement moins de navires avaient besoin de plus de cinq jours avant d'être libre de partir. À Vancouver, cette proportion a baissé à 48,5 %, comparé à 50,5 % un an auparavant. À Prince Rupert, cette proportion est passée de 53,0 % à 47,7 % au cours de la même période. À Thunder Bay, où cette proportion est habituellement encore plus réduite, 2,1 % des navires ont eu besoin d'un tel séjour prolongé, comparativement à 2,4 % un an plus tôt. Contrairement à ces tendances, Churchill a vu la proportion de navires au port pendant plus de cinq jours augmenter fortement à 46,2 %, au lieu de 13,3 % l'année précédente. [Voir le tableau 3D-8 à l'Annexe 4.]

Figure 64 : Nombre d'amarrages par navire



Ces changements semblent avoir été causés en partie par le nombre réduit de navires ayant besoin d'accoster à plus d'un silo terminal afin de charger leur cargaison. La proportion de navires exigeant des amarrages multiples à Vancouver a baissé depuis la campagne précédente, de 60,6 % à 49,9 %. À Thunder Bay, la proportion est restée largement inchangée, avec une baisse marginale de 70,4 % à 66,9 % pour la même période.¹⁵⁸ [Voir le tableau 3D-9 à l'Annexe 4.]

Surestaries et primes de célérité

Les membres de la WGEA et de la CCB ont fourni au Surveillant le total des frais de surestaries des navires et des primes de célérité.¹⁵⁹ Ce qui suit est conçu pour fournir quelques indications de l'efficacité avec laquelle le grain traversait les ports de l'Ouest du Canada. Pour la campagne agricole de 2006 à 2007, les revenus nets ont augmenté de 12,1 % par rapport à ce qu'ils avaient été lors de la campagne précédente, à 9,5 M \$ comparé à 8,5 M \$

Malgré cette amélioration, le gain a été pondéré par une augmentation de 125,1 % des coûts de surestaries, qui ont augmenté à 15,1 M \$ comparé à 6,7 M \$ l'année précédente. Cette augmentation a été causée par une augmentation de 122,4 % des coûts de surestaries le long du littoral pacifique. Ces coûts ont augmenté de 6,2 M \$ à 13,8 M \$. Par rapport à la côte ouest, les frais découlant du retard des navires à Churchill, Thunder Bay et le long de la voie maritime du Saint-Laurent ont augmenté d'une valeur encore plus grande de 157,3 % au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, passant à 1,3 M \$ contre 0,5 M \$ l'année précédente.

Les primes de célérité totales pour la campagne agricole 2006 à 2007 ont augmenté de 62,0 %, s'établissant à 24,6 M \$ contre 15,2 M \$ un an plus tôt. Sur la côte ouest, les primes de célérité ont augmenté de 66,0 % à 15,9 M \$. Une augmentation de 55,1 % des primes de célérité a été affichée pour Churchill, Thunder Bay et la voie maritime du Saint-Laurent, avec une augmentation de 8,7 M \$, par rapport à 5,6 M \$ l'année précédente. [Voir le tableau 3D-10 à l'Annexe 4.]

La forte hausse des coûts de surestaries survenue dans la campagne agricole de 2006 à 2007, ainsi qu'une augmentation aussi forte de la période de temps que les navires ont passé au port, suggère qu'un nombre important de navires n'ont pas pu être chargés conformément au nombre de jours de planche prévus dans leur contrat d'affrètement. Néanmoins, leur nombre était inférieur au nombre plus grand de navires qui ont pu être libérés plus rapidement que prévu.

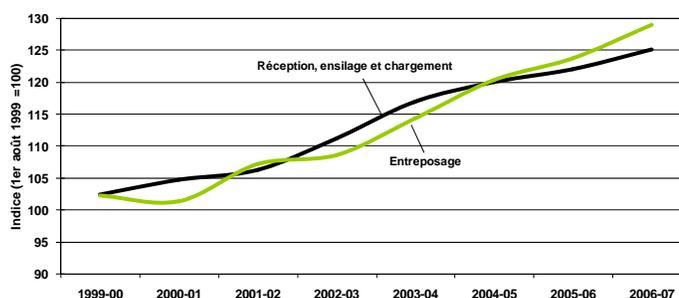
¹⁵⁸ Il faut savoir que le nombre d'amarrages que peut effectuer un navire avant d'encourir des sanctions financières est négocié dans le contrat d'affrètement. Un navire de plus grande taille peut être autorisé à effectuer des amarrages plus fréquents avant de s'exposer à des sanctions.

¹⁵⁹ 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.

Frais moyens de manutention

À l'instar des taux publiés au sujet des activités de manutention des silos de collecte, ceux qui se rapportent aux activités des silos terminaux varient beaucoup. Dans ce cas également, toute analyse des fluctuations des prix doit se faire au moyen d'un indice composé. Comme c'était le cas pour les activités de manutention de silos primaires, les tarifs pour la réception, l'ensilage et le chargement du grain sont les plus coûteux du système de silos terminaux. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, ceux-ci étaient compris entre une valeur basse de 8,08 \$ la tonne pour le blé livré à Churchill, et une valeur haute de 13,71 \$ pour le lin expédié à Vancouver. Les frais quotidiens d'entreposage se chiffraient entre 0,07 \$ et 0,13 \$ la tonne.

Figure 65 : Fluctuation relative des frais de manutention aux silos



Pour ce qui est des tarifs affichés au sujet de la réception, de l'ensilage et du chargement des grains, des hausses ont été relevées pour pratiquement toutes les denrées pendant la campagne agricole 2006 à 2007. Les augmentations affichées par les silos terminaux de Vancouver allaient de 2,9 % à 6,9 %. À Prince Rupert, cette hausse allait de 2,4 % à 2,9 %. Thunder Bay a affiché des augmentations allant de 1,6 % à 3,5 %. Churchill, dont les tarifs sont restés inchangés pendant une troisième année consécutive, s'est avéré être l'exception. L'indice composite des prix utilisé par le Surveillant montre que le coût de ces services a effectivement augmenté d'une valeur supplémentaire de 2,7 % dans la dernière campagne agricole. Il a aussi montré que la valeur combinée de toutes les augmentations depuis le début du PSG a atteint 25,0 %. [Voir le tableau 3D-11 à l'Annexe 4.]

Les frais d'entreposage dans les silos terminaux ont également augmenté depuis le début du PSG. Au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, ils ont progressé de 4,2 %, pour une augmentation cumulative des prix de 28,9 % au fil des huit dernières années. Vancouver a déclaré les hausses les plus marquées, avec une augmentation de 6,7 %. Les silos terminaux à Thunder Bay et à Prince Rupert ont suivi avec des

augmentations moyennes de 5,4 % et 2,9 % respectivement. L'augmentation générale de l'indice composé des prix a été tempérée par le fait que Churchill a également choisi de prolonger ses tarifs d'entreposage existants pour une troisième année consécutive.¹⁶⁰

3.5 Observations sommaires

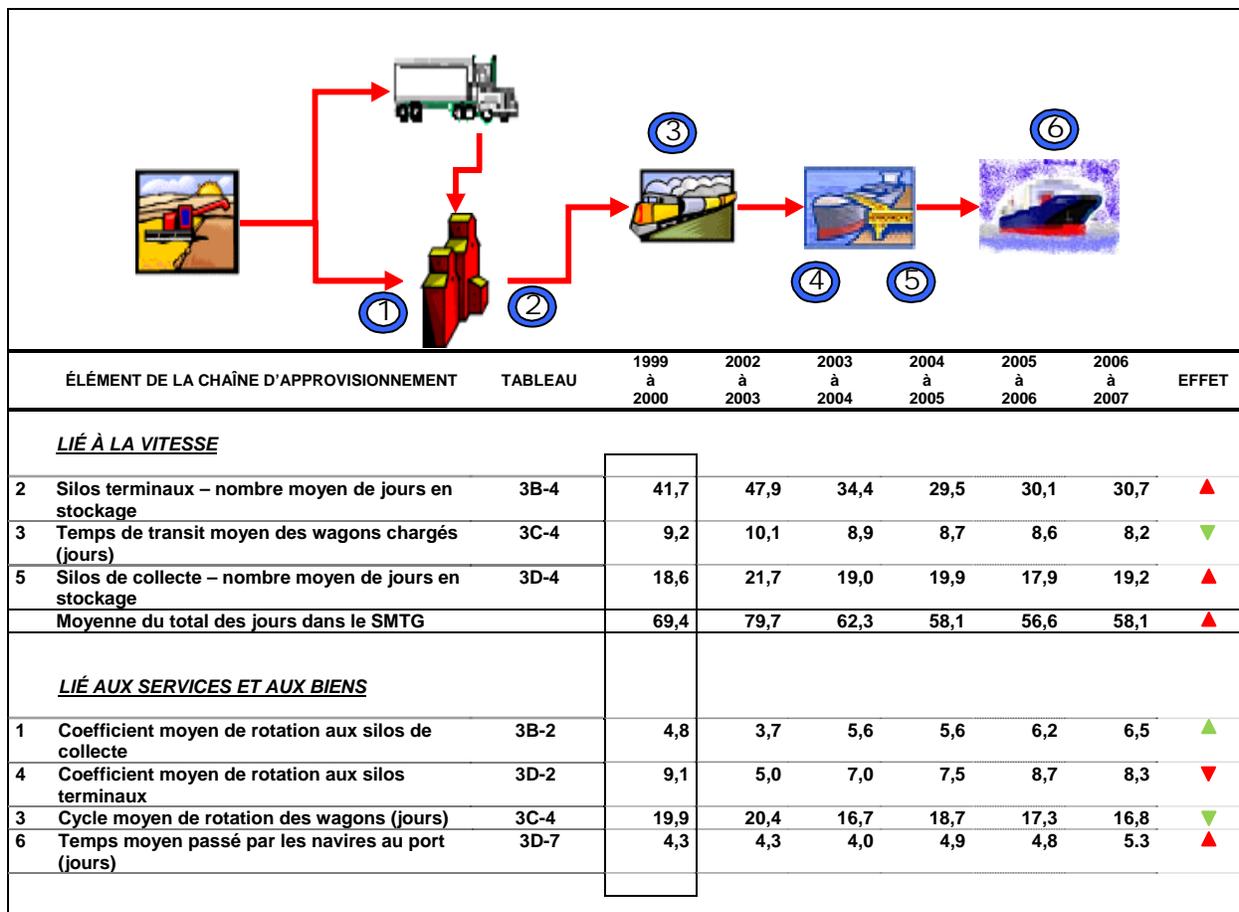
Comme on le mentionnait dans les éditions antérieures des rapports trimestriels et annuels du Surveillant, le modèle de chaîne d'approvisionnement constitue un cadre utile à la lumière duquel on peut analyser la vitesse avec laquelle le grain se déplace dans le SMTG. À cet égard, le rapport annuel du Surveillant pour la campagne agricole de 2005 à 2006 a conclu que la durée de transport du grain dans la chaîne d'approvisionnement avait chuté à son plus bas niveau depuis l'entrée en vigueur du PSG, à 56,6 jours.

Ce résultat avait été dû en grande partie à une réduction de deux jours dans la période de temps pendant laquelle le grain était stocké dans le système de silos terminaux, qui a baissé à son niveau le plus bas de 17,9 jours. Ceci a aussi été facilité par certaines des plus basses valeurs enregistrées pour les périodes de temps

¹⁶⁰ Il faut signaler que ces observations reposent exclusivement sur les silos terminaux qui n'ont pas adopté un régime *d'escalade des frais d'entreposage*. Ces chiffres doivent donc être interprétés comme une estimation inférieure des hausses des taux affichés. Cinq silos terminaux – deux à Thunder Bay et trois sur la côte ouest – ont affiché des tarifs reposant sur un régime d'escalade des frais d'entreposage, qui définit une série de taux progressivement supérieurs au fur et à mesure que le temps d'entreposage augmente. À défaut de disposer de données sur le nombre moyen de journées en entreposage au sujet des silos terminaux qui appliquent ces taux, il est impossible de calculer un taux précis pour l'incorporer dans les moyennes générales des ports.

d'entreposage dans les silos de collecte et de transport ferroviaire en charge, qui s'élevaient à 30,1 jours et 8,6 jours respectivement.

Figure 66 : Chaîne d'approvisionnement du SMTG



Bien que le temps moyen de transport en charge des chemins de fer ait été réduit de 0,4 jour de plus dans la campagne agricole de 2006 à 2007, ce n'a pas été suffisant pour compenser les augmentations nettes des temps d'entreposage dans les silos de collecte et terminaux, qui ont augmenté d'une valeur combinée de 1,9 jour. En conséquence, le déplacement du grain dans la chaîne d'approvisionnement a exigé une moyenne de 58,1 jours, au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. Bien que cela se soit révélé être 1,5 jour de plus que la moyenne de la campagne agricole de 2005 à 2006, elle reste l'une des meilleures valeurs enregistrées dans le PSG. Pourtant, quelques autres observations concernant la performance de la chaîne d'approvisionnement pendant la campagne agricole doivent être faites.

- Premièrement, malgré une réduction de 7,6 % dans l'approvisionnement de grain, qui s'est élevé à 61,7 millions de tonnes, comparé aux 66,8 millions de tonnes de la campagne agricole précédente, il s'est révélé être l'un des plus grands qui aient été disponibles pour le transport dans le cadre du PSG. En outre, jusqu'à ce que les volumes baissent fortement au troisième trimestre, le débit des ports de l'Ouest du Canada différait des valeurs record précédentes par seulement quelques points de pourcentage. De ce fait, les pressions exercées sur le SMTG au début de la campagne agricole de 2006 à 2007 peuvent être considérées comparables à celles des périodes les plus actives survenues jusqu'à présent dans le cadre du PSG.
- Deuxièmement, la qualité du grain qui a été transporté dans le SMTG était supérieure à celle du grain transporté pendant chacune des deux campagnes agricoles précédentes. Ainsi, le mélange de grains et

de grades traversant le système a ressemblé plus étroitement à ceux décrits au début du PSG. Pourtant, les changements dans le marché international ainsi que ceux de l'environnement concurrentiel, qui sont peut-être exemplifiés au mieux par l'augmentation de la demande en canola ainsi que par les efforts du CN de diriger davantage de trafic vers Prince Rupert, agissent pour altérer ces flux de trafic traditionnels.

- Finalement, l'évidence suggère que le grain traverse la chaîne d'approvisionnement à une cadence notablement plus rapide qu'il ne le faisait huit ans auparavant. Cette amélioration est en grande partie liée à une réduction de la période de temps pendant laquelle le grain est stocké dans le réseau des silos de collecte. Bien que cela ait été évidemment causé par la rationalisation de ces installations, l'amélioration est maintenant aussi observée dans les temps de transport en charge signalés par les chemins de fer. Bien que la moyenne de 8,2 jours notée pour la campagne agricole de 2006 à 2007 rivalise certaines des meilleures relevées jusqu'à présent dans le cadre du PSG, les problèmes concernant l'approvisionnement des wagons et le service ferroviaire ont continué à préoccuper un grand nombre d'intervenants du SMTG.

Section 4 : Fiabilité du service

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



Points saillants – campagne agricole 2006 à 2007

Performance des ports

- *La fiabilité globale s'est traduite par :*
 - *Des niveaux de stocks suffisants dans les silos aux ports de Vancouver et de Thunder Bay.*
 - *Les rapports des exigences stock-navire et stock-expédition se sont généralement maintenus à des niveaux bien supérieurs à 2,0.*
- *Les inventaires de grain en hausse se sont traduits par des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire généralement plus élevés.*
 - *Vancouver*
 - *Blé – 3,3; baisse de 1,9 % par rapport à la dernière campagne*
 - *Canola – 2,8; hausse de 21,0 %*
 - *Thunder Bay*
 - *Blé – 7,0; hausse de 4,7 % par rapport à la dernière campagne agricole*
 - *Canola – 5,3; hausse de 20,1 %*
- *Les rapports stocks/expédition ont révélé des changements modestes similaires.*
 - *Vancouver*
 - *Grains CCB – 2,9; baisse de 9,0 % par rapport à la dernière campagne agricole*
 - *Grains hors CCB – 3,6; hausse de 11,8 %.*
 - *Thunder Bay*
 - *Grains CCB – 6,2; baisse de 9,9 % par rapport à la dernière campagne agricole*
 - *Grains hors CCB – 4,4; hausse de 22,8 %.*
- *Les recettes de manutention aux terminaux ont baissé de 8,3 % pour s'établir à 286,4 M \$.*
 - *Les recettes du terminal de Vancouver ont totalisé 202,9 M \$.*
 - *Baisse de 10,0 % par rapport à la dernière campagne*
 - *Les recettes du terminal de Thunder Bay ont totalisé 83,5 M \$.*
 - *Baisse de 3,9 % par rapport à la dernière campagne*
- *Les coûts d'entreposage de la CCB ont baissé de 3,0 % pour s'établir à 129,8 M \$.*
 - *Les coûts d'entreposage le long du littoral pacifique ont totalisé 93,9 M \$.*
 - *Baisse de 1,6 % par rapport à la dernière campagne*
 - *Les coûts d'entreposage à Thunder Bay ont totalisé 35,9 M \$.*
 - *Baisse de 6,7 % par rapport à la dernière campagne*

Série de mesures 4 – Fiabilité du service

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	CAMPAGNE AGRICOLE (1)			
			1999 à 2000	2005 à 2006	2006 à 2007	ÉCART %
Performance des ports [sous-série 4A]						
4A-1	Rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire – Vancouver – blé		3,1	3,4	3,3	-1,9 %
4A-1	Rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire – Vancouver – canola		2,5	2,3	2,8	21,0 %
4A-1	Rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire – Thunder Bay – blé		5,6	6,6	7,0	4,7 %
4A-1	Rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire – Thunder Bay – canola		2,8	4,4	5,3	20,1 %
4A-2	Rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire – grade	(2)				
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains CCB		3,5	3,2	2,9	-9,0 %
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Vancouver – grains hors CCB		3,6	3,2	3,6	11,8 %
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains CCB		4,6	6,8	6,2	-9,9 %
4A-3	Rapport hebdomadaire moyen stock-expédition – Thunder Bay – grains hors CCB		3,3	3,6	4,4	22,8 %
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Vancouver		192,7 \$	225,5 \$	202,9 \$	-10,0 %
4A-4	Revenus de manutention des silos terminaux (millions \$) – Thunder Bay		82,1 \$	86,9 \$	83,5 \$	-3,9 %
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Littoral pacifique		63,3 \$	95,4 \$	93,9 \$	-1,6 %
4A-4	Frais d'entreposage de la CCB (millions \$) – Thunder Bay		31,3 \$	38,5 \$	35,9 \$	-6,7 %

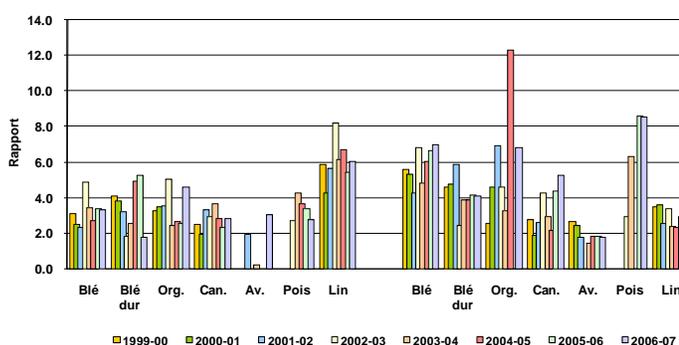
- (1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2006 à 2007 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.
- (2) – Les modifications des données indiquées ne peuvent être décrites dans le cadre de ce sommaire. On encourage le lecteur à consulter les données détaillées figurant à l'Annexe 4 au besoin.

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

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire sont calculés pour les principaux grains à Vancouver et Thunder Bay d'après les rapports hebdomadaires sur les volumes en stock dans les silos terminaux et d'après les prévisions des arrivées de navires au cours de la semaine à venir. Si l'on compare les stocks des silos terminaux à la demande des navires dont on prévoit l'arrivée, on peut alors mesurer l'approvisionnement à court terme par rapport à la demande à court terme. À titre d'exemple, un rapport de 2,5 indique que 2,5 tonnes de grains étaient en stock pour chaque tonne de grains à charger à bord des navires devant arriver la semaine suivante.¹⁶¹

Pour ce qui est des rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire des grains entreposés au port de Vancouver, la campagne agricole 2006 à 2007 a produit certains changements marqués par rapport à la campagne précédente. Parmi les grains de la CCB, le rapport affiché pour le blé a reculé de 1,9 %, à 3,3 comparativement à 3,4 l'année précédente. On a également observé une diminution de 65,8 % du rapport moyen pour le blé dur, qui est passé de 5,2 à 1,8. Le rapport pour l'orge, d'un autre côté, a augmenté de 79,8 % à 4,6, comparé à 2,6 l'année précédente. Dans le cas des grains hors CCB, les résultats se sont révélés être semblablement mixtes : des gains de 21,0 % et 11,5 % pour le canola et le lin, respectivement; et une réduction de 17,8 % pour les pois.

Figure 67 : Rapport des exigences stock-navire



Les changements d'une année à l'autre dans les rapports de Thunder Bay étaient aussi mixtes, mais de façon moins dramatique. Dans le cas des grains CCB, le rapport pour le blé a augmenté de 4,7 % à 7,0, tandis que celui du blé dur a baissé de 2,4 % à 4,1. Parmi les grains hors CCB, les rapports pour le canola et le lin ont

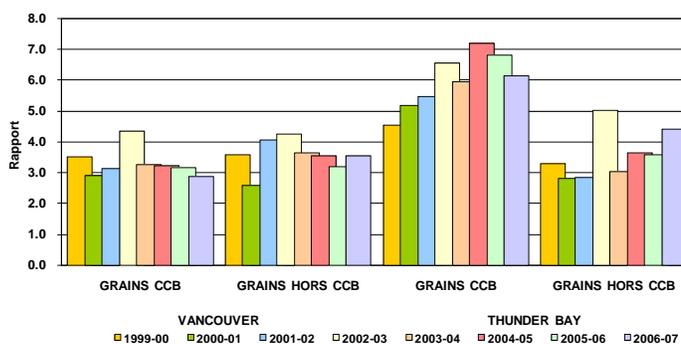
¹⁶¹ Des rapports d'au moins un dénotent un volume suffisant disponible pour répondre à la demande à court terme. Les fluctuations à la hausse ou à la baisse du rapport indiquent un changement relatif du niveau des stocks à court terme. Il faut signaler que ces rapports peuvent afficher une grande variabilité, à cause du caractère inégal des grains qui arrivent et transitent dans les ports.

augmenté de 20,1 % et de 43,1 %, respectivement, alors que le rapport de l'avoine a diminué de 4,3 %. Aucun des rapports moyens, sauf celui de l'avoine, n'est tombé sous la valeur de 2,0. [Voir le tableau 4A-1 à l'Annexe 4.]

Les rapports hebdomadaires moyens des exigences stock-navire par grade ont été calculés selon des méthodes similaires. La variance de ces rapports hebdomadaires est encore plus extrême, et largement altérée par le mélange, qui est nécessaire pour l'expédition du « blé de l'Ouest du Canada ». Pourtant, un nombre comparativement faible des moyennes spécifiques des grades ont baissé au-dessous de la valeur de 1,0. Celles qui l'ont fait étaient en grande partie confinées au littoral pacifique et généralement limitées aux grades inférieurs de blé et de blé dur. [Voir le tableau 4A-2 à l'Annexe 4.]

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

Figure 68 : Rapport stock-expédition



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

Le rapport moyen stock-expédition pour les grains de la CCB à Vancouver a diminué de 9,0 % pendant la campagne 2006 à 2007, baissant de 3,2 à 2,9 de l'année précédente. D'un autre côté, le rapport moyen pour les grains hors CCB a augmenté de 11,8 %, passant de 3,2 à 3,6. À Thunder Bay, le rapport moyen pour les grains de la CCB a diminué de 9,9 %, passant de 6,8 à 6,2. Une augmentation de 22,8 % dans la moyenne pour les grains hors CCB a fait augmenter le rapport à 4,4, comparé à 3,6 l'année précédente. Ces valeurs indiquent clairement que les stocks disponibles suffisaient amplement à satisfaire la demande à court terme. [Voir le tableau 4A-3 à l'Annexe 4.]

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

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

Les recettes totales du terminal pour la campagne agricole 2006 à 2007 ont diminué de 10,0 % à Vancouver, passant de 225,5 M \$ à 202,9 M \$. À Thunder Bay, les recettes totales du terminal ont légèrement moins baissé à 3,9 %, passant de 86,9 M \$ à 83,5 M \$.

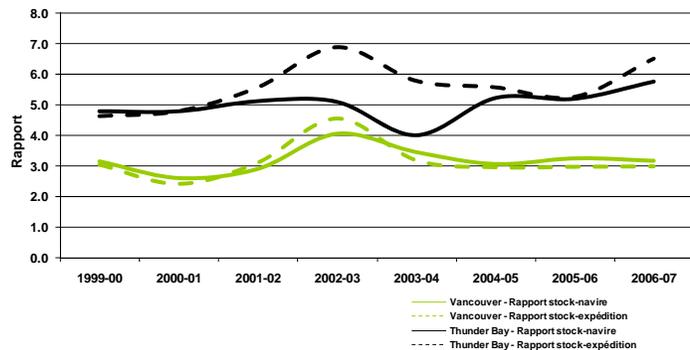
Le total des coûts d'entreposage de la CCB le long du littoral du pacifique a légèrement baissé dans la campagne agricole de 2006 à 2007, en diminuant de 1,6 % seulement à 93,9 M \$, comparé à 95,4 M \$ l'année précédente. À Thunder Bay, ces coûts d'entreposage ont diminué d'un pourcentage plus important de 6,7 %, baissant à 35,9 M \$ comparé à 38,5 M \$ l'année précédente.

4.2 Observations sommaires

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

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

Figure : 69 : Moyennes des rapports des exigences stock-navire et des rapports stock-expédition – Vancouver et Thunder Bay



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

Section 5 : Conséquences sur les producteurs

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

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



Points saillants – campagne agricole 2006 à 2007

Revenu net des producteurs et méthode d'échantillonnage

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

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

- Revenu net des producteurs :
 - Augmentations largement dues au prix
 - Blé – augmentation de 10,5 % à 156,04 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 16,9 % à 174,13 \$ la tonne
- Prix final réalisé :
 - Augmentations modestes attribuables à des approvisionnements en grain plus limités
 - Blé – augmentation de 9,1 % à 212,89 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 14,1 % à 227,55 \$ la tonne
- Seuil d'exportation :
 - Blé – augmentation de 2,2 % à 63,20 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 4,9 % à 76,18 \$ la tonne
- Coûts directs moyens :
 - Augmentation des frais de transport pondérés applicables de 6,8 % pour le blé, et de 8,0 % pour le blé dur
 - Augmentation des coûts de camionnage de 7,2 %
 - Augmentation des coûts des silos de collecte de 2,6 % pour le blé, et de 3,2 % pour le blé dur
 - Coûts bruts de la CCB :
 - Blé – baisse de 11,1 %
 - Blé dur – hausse de 4,4 %
- Avantages totaux des producteurs :
 - Primes au camionnage moyennes :
 - Blé – augmentation de 12,9 % à 5,15 \$ la tonne
 - Blé dur – augmentation de 13,9 % à 5,42 \$ la tonne
 - Les économies de transport de la CCB ont été augmentées de 35,6 % à 1,79 \$ la tonne.

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

- Revenu net des producteurs :
 - Augmentations largement dues au prix
 - Canola – hausse de 37,0 % à 321,45 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 39,2 % à 165,26 \$ la tonne
- Les prix des produits hors CCB ont augmenté à cause de la hausse de la demande.
 - Canola – hausse de 32,9 % à 367,25 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 32,5 % à 227,43 \$ la tonne
- Seuil d'exportation moyen de l'Ouest du Canada pour les produits hors CCB :
 - Canola – hausse de 9,7 % à 45,80 \$ la tonne
 - Pois jaunes – hausse de 17,4 % à 62,17 \$ la tonne

Chargement des wagons par les producteurs

- Le nombre d'installations de chargement des wagons par les producteurs a baissé de neuf à 474.
 - Les chemins de fer de catégorie 1 ont enregistré un gain de 14 sites à la suite de l'acquisition de chemins de fer d'intérêt local.
 - A enregistré 368 sites, soit une augmentation de 4,0 %.
 - Les ventes et les abandons des chemins de fer d'intérêt local conduisent à une réduction nette de 23 sites.
 - Le nombre total baisse à 106 sites; valeur la plus basse enregistrée dans le cadre du PSG.
- Les expéditions de wagons des producteurs ont augmenté de 10,4 % à 12 529 wagons.
 - Des wagons chargés par des producteurs, indiquent le volume le plus important enregistré depuis l'existence du PSG.
 - La part du transport total par wagon-trémie est montée à 4,8 %.
 - La part du transport par la CCB est montée à 7,4 %.

Série de mesures 5 – Conséquences sur les producteurs

Tableau	Description de l'indicateur	Remarques	RÉFÉRENCE			
			1999 à 2000	2005 à 2006	2006 à 2007	ÉCART %
Seuil d'exportation [sous-série 5A]						
Est du Manitoba						
5A-1A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,20 \$	59,64 \$	61,92 \$	3,8 % ▲
5A-1B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	60,29 \$	65,42 \$	69,37 \$	6,0 % ▲
5A-1C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	61,58 \$	37,08 \$	47,44 \$	27,9 % ▲
5A-1D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	52,44 \$	61,53 \$	17,3 % ▲
Ouest du Manitoba						
5A-2A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,80 \$	64,80 \$	64,89 \$	0,1 % ▲
5A-2B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,37 \$	70,82 \$	74,82 \$	5,6 % ▲
5A-2C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,67 \$	41,80 \$	51,04 \$	22,1 % ▲
5A-2D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	51,40 \$	61,53 \$	19,7 % ▲
Nord-Est de la Saskatchewan						
5A-3A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	58,10 \$	67,36 \$	68,81 \$	2,2 % ▲
5A-3B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,31 \$	74,46 \$	79,53 \$	6,8 % ▲
5A-3C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,38 \$	47,93 \$	54,03 \$	12,7 % ▲
5A-3D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	52,51 \$	62,39 \$	18,8 % ▲
Nord-Ouest de la Saskatchewan						
5A-4A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	56,42 \$	64,60 \$	64,74 \$	0,2 % ▲
5A-4B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	70,53 \$	76,69 \$	79,21 \$	3,3 % ▲
5A-4C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,88 \$	45,97 \$	49,22 \$	7,1 % ▲
5A-4D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,84 \$	52,89 \$	62,07 \$	17,3 % ▲
Sud-Est de la Saskatchewan						
5A-5A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	59,40 \$	67,73 \$	69,98 \$	3,3 % ▲
5A-5B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	65,22 \$	70,96 \$	74,15 \$	4,5 % ▲
5A-5C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,47 \$	44,41 \$	50,71 \$	14,2 % ▲
5A-5D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,72 \$	53,05 \$	62,19 \$	17,2 % ▲
Sud-Ouest de la Saskatchewan						
5A-6A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	57,22 \$	61,66 \$	63,32 \$	2,7 % ▲
5A-6B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	68,12 \$	72,09 \$	75,97 \$	5,4 % ▲
5A-6C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	55,75 \$	40,06 \$	43,45 \$	8,5 % ▲
5A-6D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,66 \$	52,97 \$	62,13 \$	17,3 % ▲
Nord de l'Alberta						
5A-7A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,20 \$	58,36 \$	58,35 \$	0,0 % ▲
5A-7B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,67 \$	76,24 \$	81,18 \$	6,5 % ▲
5A-7C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	50,39 \$	37,84 \$	40,46 \$	6,9 % ▲
5A-7D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,29 \$	52,82 \$	62,35 \$	18,0 % ▲
Sud de l'Alberta						
5A-8A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,81 \$	56,28 \$	54,31 \$	-3,5 % ▼
5A-8B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	66,06 \$	68,04 \$	69,22 \$	1,7 % ▲
5A-8C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	48,07 \$	34,41 \$	36,33 \$	5,6 % ▲
5A-8D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	53,03 \$	62,41 \$	17,7 % ▲
Peace River						
5A-9A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	53,57 \$	61,44 \$	62,87 \$	2,3 % ▲
5A-9B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	71,00 \$	78,29 \$	82,15 \$	4,9 % ▲
5A-9C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,14 \$	42,04 \$	46,95 \$	11,7 % ▲
5A-9D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,93 \$	52,98 \$	62,41 \$	17,8 % ▲
Ouest du Canada						
5A-10A	Blé CWRS n° 1 (\$ la tonne)	(2)	54,58 \$	61,81 \$	63,20 \$	2,2 % ▲
5A-10B	Blé dur CWA n° 1 (\$ la tonne)	(2)	67,63 \$	72,61 \$	76,18 \$	4,9 % ▲
5A-10C	Canola Canada n° 1 (\$ la tonne)	(2)	52,51 \$	41,76 \$	45,80 \$	9,7 % ▲
5A-10D	Gros pois jaunes du Canada – n° 2 ou supérieur (\$ la tonne)	(2)	54,76 \$	52,94 \$	62,17 \$	17,4 % ▲
Chargement par les producteurs [sous-série 5B]						
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs de catégorie 1		415	354	368	4,0 % ▲
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – transporteurs de catégories 2 et 3		122	129	106	-17,8 % ▼
5B-1	Installations de chargement par les producteurs (nombre) – tous les transporteurs		537	483	474	-1,9 % ▼
5B-2	Expéditions par les wagons de producteurs (nombre) – wagons-trémies couverts		3 441	11 345	12 529	10,4 % ▲

- (1) – Afin de permettre des comparaisons plus directes, les valeurs pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 jusqu'à 2006 à 2007 représentent la valeur cumulative au 31 juillet, sauf indication contraire.
- (2) – Le seuil d'exportation comprend les coûts suivants : transport ferroviaire (ajusté pour la FAF et le RTFPC), camionnage, ensilage, enlèvement des impuretés, pesée et inspection, coûts de la CCB, primes au camionnage et économies de transport de la CCB.

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

L'un des objectifs principaux établis pour le PSG par le gouvernement du Canada concernait l'évaluation du coût logistique d'ensemble associé au transport du grain des prairies vers les marchés, ce qui est appelé couramment le « seuil d'exportation », et le « revenu net » qui en résulte pour les producteurs.¹⁶² Par définition, autant le calcul du seuil d'exportation que celui du revenu net des producteurs est propre à un emplacement donné et comprend les frais d'ensilage, de nettoyage et d'entreposage dans les silos, ainsi que les frais de transport (qu'il s'agisse de transports terrestres, ferroviaires ou maritimes). Ces charges prennent aussi en compte tout encouragement ou rabais qui peut être applicable.

Compte tenu des centaines de postes de livraison disséminés dans les prairies et des quatre grands ports d'exportation, le nombre de différentes paires origine-destination qui peuvent servir à transporter le grain de l'Ouest du Canada dépasse le millier.¹⁶³ De plus, compte tenu de la grande diversité des grains, des grades, des frais de service des compagnies céréalères et des tarifs marchandises, les permutations inhérentes au calcul du seuil d'exportation et des revenus nets des divers producteurs revêtent des dimensions inimaginables. Ces calculs peuvent facilement se métamorphoser en centaines de milliers d'estimations distinctes. La seule façon pratique de gérer ces calculs consiste à normaliser les estimations autour d'un échantillon représentatif de grains et de postes de livraison des grains.

Cela étant, les responsables du PSG ont délibérément limité ces estimations à quatre grains en particulier : le blé, le blé dur, le canola et les pois.¹⁶⁴ De plus, un modèle d'échelle pondérée a alors servi à sélectionner 43 postes distincts de livraison des grains comme échantillon représentatif pour le calcul du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs. Ces postes de livraison ont ensuite été regroupés en neuf zones géographiques, dont chacune compte entre quatre et six postes de livraison, à savoir :¹⁶⁵

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

Ces zones sont illustrées à la figure 70. Dans ce contexte élargi, ces 43 postes de livraison des grains comportent actuellement :¹⁶⁶

¹⁶² Sous sa forme élémentaire, le revenu net des producteurs équivaut à ce qui reste après avoir défalqué les coûts logistiques du prix de vente des grains.

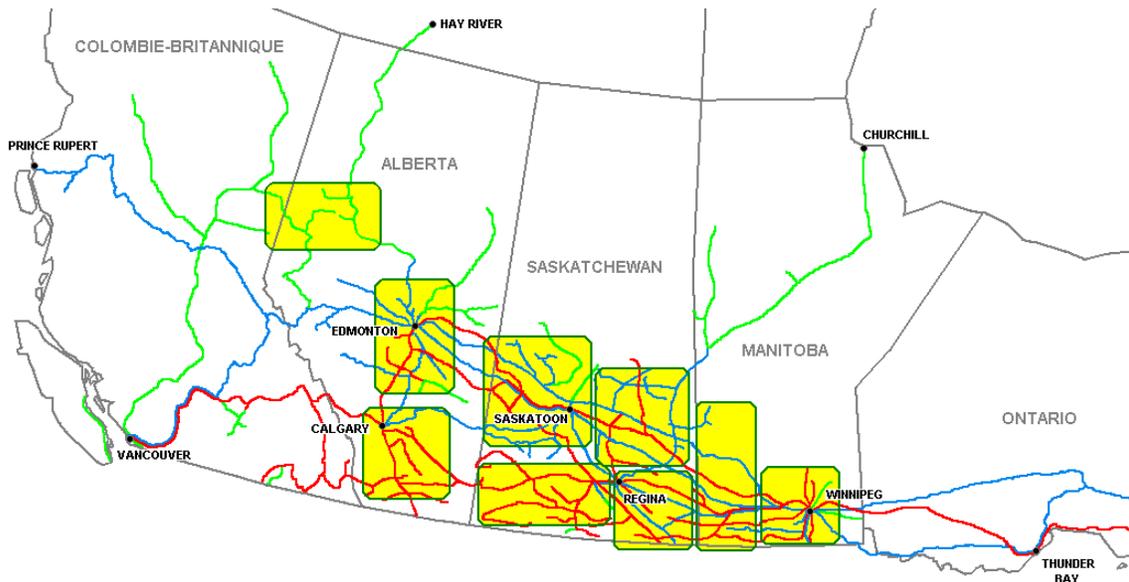
¹⁶³ Les postes de livraison des grains désignent les emplacements où est situé au moins un silo terminal agréé. En sont exclues les installations de chargement des producteurs désignées par les chemins de fer.

¹⁶⁴ Outre les grains proprement dits, le PSG précise aussi les grades à utiliser, à savoir : 1 blé CWRS; 1 blé dur CWA; canola Canada n° 1; et gros pois jaunes canadiens (n° 2 ou supérieur).

¹⁶⁵ Compte tenu des pressions concurrentielles, bon nombre des intervenants du SMTG recourent à une certaine forme d'incitatif financier pour attirer des volumes de grains vers leurs installations (c.-à-d. les silos de collecte) ou leurs réseaux (c.-à-d. les chemins de fer). Bon nombre de ces incitatifs sont de nature commerciale hautement confidentielle. Pour protéger ces renseignements, les estimations du seuil d'exportation et du revenu net des producteurs sont établies à un niveau de regroupement plus élevé que le poste de livraison des grains.

¹⁶⁶ Au cours du PSG, des changements dans l'infrastructure des silos et des chemins de fer ont altéré l'éventail des postes originaux. Au départ, cet éventail incluait 30 postes avec un ou plusieurs silos de grain de haut débit; 27 postes avec un ou plusieurs silos de grain classiques; 19 postes qui étaient desservis localement par le réseau d'embranchements tributaires du grain; et 10 postes qui étaient directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Figure 70 : Secteurs d'échantillonnage



- 31 postes avec au moins un silo de forte capacité;
- 18 postes avec au moins un silo de grain classique;
- 11 postes locaux du réseau d'embranchements ferroviaires tributaire du grain; et
- 4 postes directement desservis par des transporteurs ferroviaires régionaux et d'intérêt local.

Éléments du calcul

La méthode employée par le Surveillant pour calculer à la fois le seuil d'exportation et le revenu net des producteurs a été conçue à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants du SMTG. Bien qu'un certain nombre de suggestions aient été avancées et que bon nombre d'entre elles aient été suivies d'effets, il s'est avéré impossible en définitive d'opter à l'unanimité pour une méthode particulière. La méthode adoptée par le Surveillant pour calculer les valeurs qui suivent a été approuvée pour être utilisée dans le cadre du PSG durant l'été 2002.¹⁶⁷

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

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

¹⁶⁷ La méthode a été approuvée par Transports Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, et elle est présentée dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « *Report on the development and formulation of a methodology for the calculation of Producers' net revenues Measures* », mai 2002. Les lecteurs que ce rapport intéresse peuvent le télécharger sur le site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net).

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

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

ÉLÉMENT	PRODUITS DE LA CCB	PRODUITS HORS CCB
Écart de prix		<p>Pour le canola Canada n° 1, un écart est calculé entre le prix au comptant pondéré de Vancouver et le prix au comptant moyen pondéré de chacune des neuf zones.</p> <p>Pour les pois jaunes, un écart de prix est calculé en se servant du prix de clôture moyen hebdomadaire du courtier, voie ferrée de Vancouver, et du prix de clôture moyen hebdomadaire du cultivateur pour les mois d'octobre et de novembre.</p> <p>Ces écarts de prix représentent effectivement les coûts intégrés la tonne de transport ferroviaire, d'ensilage, de stockage et de tout autre élément accessoire. Ces coûts englobent une grande partie du seuil d'exportation.</p>
Associations des cultivateurs de légumineuses et de canola		<p>Toutes les livraisons de canola au Manitoba sont assujetties à un prélèvement de 0,50 \$ la tonne pour les frais de cotisation de l'association provinciale de canola. Le prélèvement applicable aux livraisons faites en Saskatchewan et en Alberta est un peu plus élevé, 0,75 \$ la tonne et 1,00 \$ la tonne respectivement.⁸</p> <p>De même, un montant représentant 0,5 % est déduit pour la Pulse Growers Association du Manitoba sur la livraison des pois jaunes, tandis qu'un montant de 1,0 % est déduit pour les Pulse Growers Associations de la Saskatchewan et de l'Alberta.⁹</p>
Primes au camionnage	<p>Les sociétés céréalières indiquent les primes au camionnage qu'elles paient aux producteurs à chacune des installations figurant dans la méthode d'échantillonnage.¹⁰ Les montants indiqués correspondent à la valeur moyenne la tonne de toutes les primes payées pour le grade désigné de blé ou de blé dur à l'intérieur de la zone visée par le rapport.</p>	<p>Les sociétés céréalières utilisent leur seuil (l'écart entre leur encaisse et le prix à terme à échéance la plus proche) comme mécanisme pour attirer les livraisons des producteurs. Le rétrécissement du seuil, aboutissant à un rendement plus élevé pour les producteurs, est le signal qu'une compagnie a besoin d'un produit. Inversement, un seuil important indique l'absence de demande pour le produit. Toutefois, certaines compagnies offrent des primes au-dessus de leur seuil pour attirer des livraisons de quelques produits hors Commission. Ces primes, sous la forme de primes au camionnage, sont donc prises en compte dans le seuil d'exportation du PSG et sont présentées comme un avantage pour le producteur. Lorsque ces primes sont pondérées en fonction du tonnage applicable et prises en compte au niveau régional, on arrive à des sommes relativement peu élevées étant donné le nombre limité de compagnies qui utilisent ce mécanisme.</p>
Économies de transport de la CCB	<p>Les économies de transport de la CCB constituent un montant réparti la tonne représentant les rendements financiers totaux aux comptes de mise en commun à la suite de la soumission de la compagnie céréalière, aux rabais des silos terminaux et de transport et de toute pénalité pour non-exécution.</p>	
Autres déductions	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>	<p>D'autres déductions comme les frais de séchage, la TPS sur les services, etc. peuvent aussi être appliquées au bon au comptant de toute livraison de grain et figurer sur le bon en tant qu'inscription distincte. Nous n'avons pas tenté d'intégrer ces déductions au cadre employé ici.</p>

- 1) – La Bourse des marchandises de Winnipeg relève les prix au comptant de Vancouver et les prix au comptant de certains emplacements de silos de collecte chaque semaine.
- 2) – En raison des dispositions de contrat à terme et de livraison différée, il est impossible de pondérer de façon exacte les données touchant le prix du canola. Des essais ont été effectués sur les données hebdomadaires de livraison des producteurs et les données d'exportation mensuelles. En consultation avec la Bourse des marchandises de Winnipeg, la pondération en fonction des exportations mensuelles a été jugée la méthode la plus adéquate.
- 3) – Données présentées par Stat Publishing. Une période ponctuelle de deux mois au cours de l'automne, lorsque les prix de la nouvelle récolte sont relativement élevés, a été jugée une représentation adéquate des prix des producteurs, permettant ainsi d'éviter l'intégration d'un facteur de pondération.
- 4) – Les tarifs marchandises par wagon simple employés correspondent à ceux trouvés parmi les tarifs affichés à la fin de chaque campagne agricole (31 juillet).
- 5) – Les facteurs d'ajustement du fret (FAF) ont été établis au cours de la campagne agricole 1995 à 1996 pour prendre en compte un changement relatif à la mise en commun pour l'Est, depuis Thunder Bay jusqu'au Bas-Saint-Laurent, et l'avantage relatif à l'emplacement des expéditions coordonnées depuis les postes de livraison près de Churchill et les marchés aux États-Unis. Les FAF sont établis avant le début de chaque campagne agricole pour dénoter les changements touchant les possibilités de ventes, les tendances des cultures et les tarifs marchandises de la Voie maritime.
- 6) – Un examen des coûts de camionnage réels des producteurs a été recommandé dans l'étude de Quorum Corporation intitulée « Report on the Identification of Producer Impacts Over and Above those Identified in the Producer Netback Methodology », mai 2002, qui peut être téléchargée à partir du site Web du Surveillant (www.quorumcorp.net). La question des coûts de camionnage est analysée plus en détail à la section 5.5.
- 7) – Les coûts publiés dans le rapport annuel de la CCB sont nets des économies de transport. Depuis la campagne agricole de 2002 à 2003, les rapports annuels de la CCB ont publié les recettes aux « prix des contrats ». Afin de fournir un horaire cohérent, la CCB fournit au Surveillant des rapports ajustés reflétant les recettes et les coûts « en entreposage » à Vancouver ou au Saint-Laurent.
- 8) – Le prélèvement de Saskatchewan a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 0,75 \$ la tonne au 1er janvier 2005. Le prélèvement d'Alberta a été augmenté de 0,50 \$ la tonne à 1,00 \$ la tonne au 1er août 2003.
- 9) – Les prélèvements sont remboursables pour les producteurs du Manitoba et de l'Alberta. Le prélèvement antérieur de 0,5 % pour la Saskatchewan a augmenté à 0,75 % le 1er août 2002 et à 1,00 % le 1er août 2003. Le prélèvement de l'Alberta a aussi augmenté à 1,0 % le 1er août 2003.
- 10) – Diverses expressions sont utilisées par les sociétés céréalières pour décrire les primes qu'elles offrent aux producteurs dans un effort d'attirer les livraisons vers leurs installations, c'est-à-dire primes au camionnage, primes de marchandisage et primes d'emplacement. Toutefois, l'expression la plus répandue reste la « prime au camionnage » et est utilisée génériquement dans le calcul du seuil d'exportation.

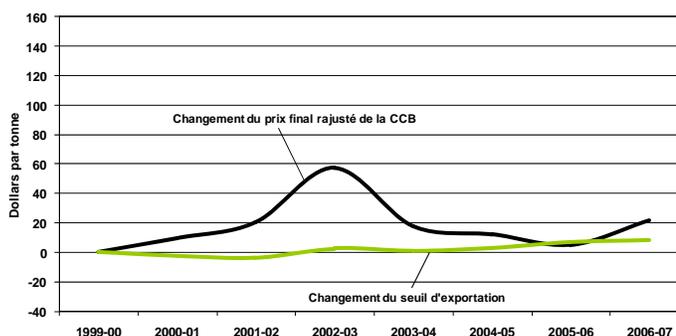
5.2 Seuil d'exportation et revenu net des producteurs – produits de la CCB (blé et blé dur)

5.21 Blé CWRS n° 1

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

Les gains faits au cours de cette période ont commencé à s'éroder un an plus tard, lorsqu'une baisse marquée du prix du blé CWRS n° 1 s'est révélée largement responsable d'une réduction de 19,1 % du revenu net des producteurs, qui a baissé à 160,28 \$ la tonne. Si cette pression à la baisse s'est relâchée quelque peu au cours des deux campagnes suivantes, le prix du CWRS n° 1 a continué à diminuer. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, le prix final était tombé à 195,14 \$ la tonne. Avec d'autres augmentations additionnelles dans le seuil d'exportation, le revenu net des producteurs avait baissé à un niveau bas du PSG de 141,17 \$ la tonne.

Figure 71 : Changement dans les composantes du revenu net – CWRS n° 1



Largement à cause d'une hausse du prix du blé CWRS n° 1 dans la campagne agricole de 2006 à 2007, le revenu net des producteurs a augmenté à nouveau au-dessus du niveau de 143,25 \$ la tonne atteint dans l'année de base du PSG, pour atteindre 156,04 \$ la tonne. La hausse récente dans le prix du blé CWRS n° 1 a ajouté 21,41 \$ de plus la tonne, ou 10,8 % en recettes nettes, au chiffre référencé huit ans auparavant. Pourtant, une augmentation de 8,62 \$ la tonne, ou 15,8 %, dans le seuil d'exportation pendant cette même période a fait baisser ce gain de prix. Il convient de souligner que cette augmentation du seuil d'exportation des producteurs a également été tempérée par des primes au camionnage et des économies de la CCB plus élevées. Quand même, ces avantages ont été considérablement moindres au cours des trois dernières campagnes, laissant à découvert une portion plus importante des coûts directs accrus contre lesquels ils avaient été un rempart depuis le début du PSG. Ces changements sont résumés ci-dessous.

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

	1999 à 2000	2002 à 2002	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2006 à 2007/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART %
Prix final de la CCB	192,43 \$	250,20 \$	211,14 \$	205,10 \$	195,14 \$	212,89 \$	20,46 \$	10,6 %
Plus : Coûts (nets) de la CCB	5,40 \$	5,02 \$	4,65 \$	5,01 \$	7,84 \$	6,35 \$	0,95 \$	17,6 %
Prix final de la CCB rajusté	197,83 \$	255,22 \$	215,79 \$	210,11 \$	202,98 \$	219,24 \$	21,41 \$	10,8 %
Coûts directs	56,90 \$	63,81 \$	62,90 \$	62,94 \$	67,69 \$	70,14 \$	13,24 \$	23,3 %
Moins : Primes au camionnage	-2,32 \$	-3,96 \$	-4,25 \$	-3,68 \$	-4,56 \$	-5,15 \$	-2,83 \$	122,0 %
Économies de la CCB	0,00 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,79 \$	-1,79 \$	s.o.
Seuil d'exportation	54,58 \$	57,15 \$	55,51 \$	57,77 \$	61,81 \$	63,20 \$	8,62 \$	15,8 %
Revenu net des producteurs	143,25 \$	198,07 \$	160,28 \$	152,34 \$	141,17 \$	156,04 \$	12,79 \$	8,9 %

Prix final réalisé

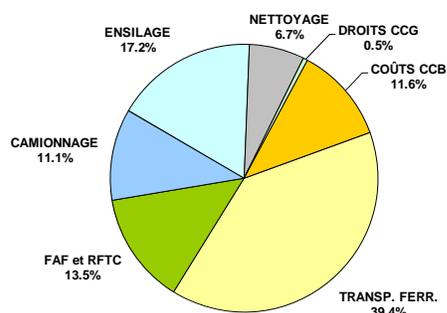
Comme nous l'avons déjà mentionné, le mouvement à la hausse des prix a été la principale raison de l'amélioration du revenu net visible des producteurs pour le blé CWRS n° 1 pendant une grande partie du PSG. À partir d'une valeur initiale de 192,43 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à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

Le prix final réalisé pour le blé CWRS n° 1 (13,5 % de protéine) a baissé au cours des trois campagnes suivantes, atteignant une valeur basse de 195,14 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole de 2005 à 2006. Toutefois, les prix commencèrent à augmenter dans la première moitié de la campagne agricole de 2006 à 2007 du fait d'une réduction de la production australienne causée par la sécheresse. En outre, l'augmentation de la demande pour les exportations canadiennes face aux approvisionnements mondiaux de blé moins abondants servit aussi à compenser les impacts négatifs d'un dollar plus fort. Ainsi, le prix final réalisé pour le blé CWRS n° 1 dans la campagne agricole de 2006 à 2007 augmenta de 9,1 % pour atteindre 212,89 \$ la tonne, la valeur la plus haute depuis quatre ans.

Seuil d'exportation

Si le seuil d'exportation a augmenté depuis le début du PSG, les cinq dernières campagnes agricoles ont produit les changements les plus importants. En fait, jusqu'à la fin de la campagne agricole 2001 à 2002, le seuil d'exportation pour le blé CWRS n° 1, a diminué de 6,8 % à 50,88 \$ la tonne, par rapport à sa valeur de référence de 54,58 \$ la tonne. Depuis lors, le seuil d'exportation a augmenté de 12,32 \$ la tonne, ou 24,2 %. À 63,20 \$ la tonne, le seuil d'exportation de la campagne agricole 2006 à 2007 est la plus haute valeur atteinte depuis le début du PSG.

Figure 72 : Seuil d'exportation du blé – coûts directs



Dans la prise en considération des forces qui ont mené à ce résultat, il est important de reconnaître que le seuil d'exportation comporte deux composantes structurelles distinctes. La première est constituée des coûts directs supportés par les producteurs pour livrer le grain au marché. Ces coûts incluent le transport ferroviaire, le camionnage, l'ensilage, le nettoyage, la pesée et l'inspection par le CGC, ainsi que les coûts de fonctionnement connexes de la CCB. Le second volet inclut la totalité des avantages financiers consentis aux producteurs sous la forme de compensations accordées pour ces dépenses. Ces avantages incluent typiquement toute prime au camionnage versée aux producteurs par les sociétés céréalières, ainsi que toute économie de transport transmise par la CCB par l'entremise de ses comptes de livraison en commun.¹⁶⁸ En outre, c'est l'augmentation de ces derniers éléments qui a effectivement contenu la hausse des coûts directs et une augmentation potentiellement plus importante du seuil d'exportation lui-même.

Au cours des huit dernières campagnes agricoles, le volet coûts directs du seuil d'exportation a augmenté de 23,3 %, d'une moyenne de 56,90 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 70,14 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. L'élément de coût le plus considérable est le transport ferroviaire applicable, qui inclut non seulement les frais pour une expédition moyenne par chemin de fer, mais également le facteur d'ajustement du fret (FAF) de la CCB ainsi que le rabais au titre du transport de marchandises par le port de Churchill (RTFC). Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, le transport

¹⁶⁸ Ces économies, qui se composent des économies réalisées grâce aux soumissions acceptées dans le cadre du processus d'appels d'offres, des rabais sur le transport ferroviaire et les frais de manutention dans les silos terminaux, et des sanctions financières en cas de mauvais rendement, sont versées aux producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB.

ferroviaire applicable pondéré moyen pour le blé CWRS n° 1 dans l'Ouest du Canada s'était élevé à 31,87 \$ la tonne ce qui représentait 56,0 % des coûts directs totaux. Même si la moyenne la tonne a grimpé à 37,11 \$ à la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, son importance par rapport aux coûts directs totaux a décliné légèrement à 52,9 %.

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

- Coûts de camionnage : On estime que les coûts pour un trajet de 40 milles ont augmenté de 30,6 % au cours des huit dernières années, passant de 5,94 \$ la tonne au début du PSG à 7,76 \$ la tonne dans la campagne agricole 2006 à 2007. Bien que des surcharges de carburant aient été utilisées temporairement dans les campagnes agricoles 2000 à 2001 et 2001 à 2002, une hausse importante du prix du carburant a conduit à des augmentations plutôt fortes de tarif dans chacune des trois dernières campagnes agricoles. Malgré l'ampleur du gain d'ensemble, le pourcentage des coûts directs globaux associé au camionnage a seulement augmenté marginalement, de 10,4 % à 11,1 %.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts se sont élevés en moyenne à 9,75 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et correspondaient à 17,1 % des coûts directs totaux pour le blé CWRS n° 1. Des droits accrus au cours des sept années qui ont suivi ont effectivement augmenté le coût de l'ensilage de 23,8 % à une moyenne de 12,07 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, poussant sa part des coûts directs totaux à une proportion très légèrement supérieure de 17,2 %. Les tarifs affichés sont les tarifs maximaux que les sociétés céréalieres peuvent imposer aux producteurs pour les services à leurs installations. Si les sociétés céréalieres peuvent facturer moins, les données sur les bons au comptant suggèrent que tel est rarement le cas.
- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est élevé en moyenne à 3,56 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, et à 6,3 % des coûts directs totaux. Si ces coûts ont augmenté de 31,5 % au cours des huit dernières campagnes agricoles, à une moyenne de 4,68 \$ la tonne pour la campagne agricole 2006 à 2007, leur contribution aux coûts directs totaux a augmenté seulement légèrement à 6,7 %. Comme pour les tarifs de silo de collecte, les tarifs affichés représentent le maximum que les sociétés céréalieres peuvent facturer. Les données sur les bons au comptant indiquent que ces tarifs sont typiquement la norme.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long des huit dernières campagnes agricoles. Proportionnellement, ils représentent un faible 0,5 % des coûts directs totaux.¹⁶⁹
- Coûts bruts de la CCB : Ces coûts reflètent effectivement les coûts de fonctionnement la tonne de la CCB, lesquels sont en dernière analyse défrayés par les producteurs par l'entremise des comptes de livraison en commun de la CCB. Étant donné la nature de ces coûts, ceux-ci peuvent varier de façon substantielle d'une année à l'autre. Au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, les coûts bruts de la CCB ont atteint en moyenne 5,40 \$ la tonne et ont constitué 9,5 % des coûts directs totaux pour le blé CWRS n° 1. Au moment de la campagne agricole 2006 à 2007, ces coûts avaient augmenté à une moyenne de 8,14 \$ la tonne et représentaient 11,6 % des coûts directs totaux.

En vertu du PSG, les coûts directs susmentionnés sont typiquement compensés par deux avantages financiers consentis aux producteurs. Ces avantages prennent la forme de primes au camionnage pouvant avoir été reçues directement des compagnies céréalieres, ainsi que d'économies de transport reçues indirectement de la CCB.¹⁷⁰ Dans le cas des primes au camionnage, il s'agit d'une pratique de longue date utilisée par les

¹⁶⁹ Les coûts de pesée et d'inspection du CCG indiqués ici ont été rajustés pour éviter les dédoublements avec la portion de tels coûts évaluée par les sociétés céréalieres par l'entremise de leurs tarifs de silos de collecte ainsi qu'une distorsion possible du seuil d'exportation.

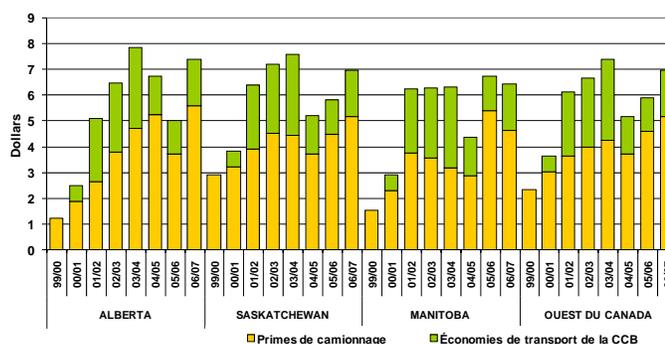
¹⁷⁰ Un certain nombre d'autres méthodes sont utilisées par les sociétés céréalieres pour attirer le grain à leurs installations plutôt qu'à celles de leurs concurrents – les sociétés céréalieres appellent ces méthodes leur boîte à outils. En plus des primes au camionnage, des promotions sur la qualité, des rabais sur les fournitures agricoles, des conditions de crédit avantageuses ou même de l'absorption des coûts de camionnage sont également utilisés. Ces avantages, qui sont transmis aux producteurs ne font pas l'objet d'un suivi rigoureux au moyen des processus comptables des sociétés céréalieres. Le volet avantages aux producteurs du seuil d'exportation ne tente pas de quantifier ces avantages. De l'aveu même des sociétés céréalieres, un suivi précis de ces

compagnies céréalières pour attirer le grain à leurs installations. Les données suggèrent toutefois que la concurrence entre les sociétés céréalières a généralement poussé ces primes à la hausse.

Malgré une réduction dans la campagne agricole 2004 à 2005, les primes au camionnage versées par les sociétés céréalières pour les livraisons de blé CWRS n° 1 dans les neuf zones d'échantillonnage ont plus que doublé, en passant d'une valeur moyenne de 2,32 \$ la tonne dans la campagne agricole 1999 à 2000, à 5,15 \$ la tonne dans la campagne agricole 2006 à 2007. Proportionnellement, ces primes ont compensé une partie de plus en plus importante des coûts directs des producteurs : 4,1 % au cours de la campagne 1999 à 2000 comparativement à 7,3 % au cours de la campagne agricole 2006 à 2007.

Les économies de transport enregistrées par la CCB découlent directement de la mise en œuvre de son programme d'appels d'offres au cours de la campagne agricole 2000 à 2001. Au cours de cette dernière campagne, ces économies ont initialement atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a compensé les coûts directs liés au blé CWRS n° 1 de 1,1 % de plus. Au moment de la campagne agricole 2003 à 2004, ces économies avaient plus que quintuplé, à une moyenne de 3,14 \$ la tonne et 5,0 % des coûts directs totaux. Toutefois, les données recueillies au cours des trois campagnes agricoles suivantes ont montré une réduction considérable dans la valeur de ces économies. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, les économies ont baissé à 1,79 \$ la tonne, ce qui a réduit à 2,6 % la valeur de compensation des coûts directs.

Figure 73 : Seuil d'exportation du blé – avantages aux producteurs (en dollars la tonne)

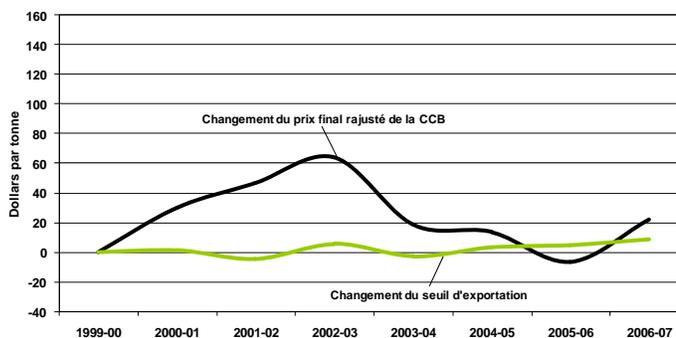


Ces facteurs ont fait en sorte que l'avantage financier que les producteurs ont tiré de la campagne agricole 2006 à 2007 s'est élevé à une moyenne de 6,94 \$ la tonne, soit 18,0 % de plus que les 5,88 \$ la tonne enregistrés l'année précédente, mais bien au-dessous de la valeur moyenne de 7,39 \$ la tonne relevée trois ans plus tôt. De plus, la valeur de compensation de ces avantages financiers a également augmenté, à 9,9 % des coûts directs totaux comparativement à 8,7 % l'année précédente.

5.22 Blé dur CWA n° 1

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

Figure 74 : Changement dans les composants du revenu net – blé dur CWA n° 1



avantages à la grandeur du système ne serait pas faisable. Les données liées à ces méthodes d'attrait du grain comporteraient un degré élevé de subjectivité et ne sont donc pas incluses dans les calculs.

Mais lorsque les prix ont commencé à chuter, le revenu net des producteurs a commencé à chuter également. Au cours de la campagne agricole 2003 à 2004, le revenu net des producteurs pour le blé dur CWA n° 1 a baissé à 181,80 \$ la tonne. Il en a été essentiellement de même pour les deux campagnes agricoles suivantes, à mesure que les prix mondiaux ont continué à baisser. À la fin de la campagne agricole 2005 à 2006, la baisse des prix avait en grande partie réduite le revenu net des producteurs à 148,94 \$ la tonne, la valeur la plus basse observée dans le cadre du PSG.

Toutefois, les tendances furent inversées lorsque les prix mondiaux commencèrent à s'améliorer dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Largement à cause de cette hausse dans le prix du blé dur CWA n° 1, le revenu net des producteurs augmenta au-dessus du niveau de 160,48 \$ la tonne atteint dans l'année de base du PSG, pour atteindre 174,13 \$ la tonne. Comparativement, cette hausse du prix du blé dur ajouta 22,20 \$ la tonne ou 9,7 % aux recettes nettes initialement constatées dans l'année de base. Naturellement, une augmentation de 8,55 \$ la tonne, ou 12,6 %, dans le seuil d'exportation pendant cette même période a fait aussi baisser ce gain de prix. Pourtant, sans les effets de pondération d'une hausse importante des avantages financiers provenant des primes au camionnage plus élevées et des économies de la CCB, ces coûts auraient pu atteindre 12,62 \$ de plus la tonne.

Les changements contribuant à cette amélioration de 13,65 \$ la tonne, soit 8,5 %, dans le revenu net des producteurs sont résumés dans le tableau correspondant.

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

	1999 à 2000	2002 à 2002	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2006 à 2007/ 1999 à 2000		▲
							ÉCART en \$	ÉCART %	
Prix final de la CCB	206,79 \$	266,88 \$	229,20 \$	220,37 \$	199,35 \$	227,55 \$	20,76 \$	10,0 %	▲
Plus : Coûts (nets) de la CCB	21,32 \$	25,13 \$	17,32 \$	21,30 \$	22,20 \$	22,76 \$	1,44 \$	6,8 %	▲
Prix final de la CCB rajusté	228,11 \$	292,01 \$	246,52 \$	241,67 \$	221,55 \$	250,31 \$	22,20 \$	9,7 %	▲
Coûts directs	70,77 \$	79,48 \$	72,54 \$	76,46 \$	78,69 \$	83,39 \$	12,62 \$	17,8 %	▲
Moins : Primes au camionnage	-3,14 \$	-3,73 \$	-4,68 \$	-4,24 \$	-4,76 \$	-5,42 \$	-2,28 \$	72,6 %	▲
Économies de la CCB	0,00 \$	-2,70 \$	-3,14 \$	-1,49 \$	-1,32 \$	-1,79 \$	-1,79 \$	s.o.	▲
Seuil d'exportation	67,63 \$	73,05 \$	64,72 \$	70,73 \$	70,73 \$	72,61 \$	8,55 \$	12,6 %	▲
Revenu net des producteurs	160,48 \$	218,96 \$	181,80 \$	170,94 \$	148,94 \$	174,13 \$	13,65 \$	8,5 %	▲

Prix final réalisé

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

Pour la campagne 2003 à 2004, cependant, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 a dégringolé de 14,1 % à 229,20 \$ la tonne. Un facteur important de cette baisse a été la récolte exceptionnelle en Afrique du Nord, qui a traditionnellement constitué la plus importante région importatrice de blé dur au monde. Les stocks canadiens abondants ont également aidé à contribuer à une surabondance mondiale de blé dur. Les prix ont continué à s'affaiblir au cours des deux années suivantes, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 baissant finalement à 199,35 \$ la tonne dans la campagne agricole de 2005 à 2006. Toutefois, les prix ont remonté dans la campagne agricole de 2006 à 2007 du fait d'une réduction des approvisionnements en Amérique du Nord. Ainsi, le prix final réalisé pour le blé dur CWA n° 1 a augmenté de 14,1 % pour atteindre 227,75 \$ la tonne, la valeur la plus haute depuis quatre ans.

Seuil d'exportation

Comme indiqué précédemment en ce qui concerne le blé CWRS n° 1, le seuil d'exportation pour le blé dur CWA n° 1 a aussi augmenté assez régulièrement pendant l'ensemble du PSG. En fait, l'effet cumulatif de ces augmentations a été une hausse de 12,6 %, le seuil d'exportation pour la campagne agricole de 2006 à 2007 s'élevant à 76,18 \$ la tonne, comparé à la valeur de 67,63 \$ la tonne enregistrée dans l'année de base.

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

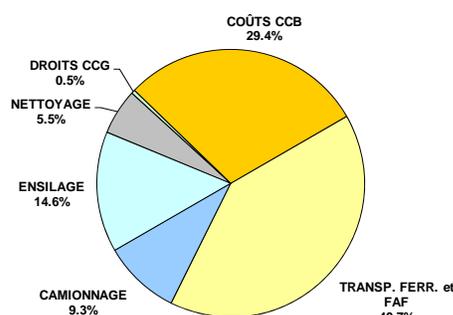
Les coûts directs liés au blé dur CWA n° 1 ont augmenté de façon un peu plus ondulée que ceux du blé CWRS n° 1. Après être montés à 79,48 \$ la tonne dans la campagne agricole de 2002 à 2003, ces coûts ont légèrement baissé avant de recommencer à augmenter. Au moment de la campagne agricole de 2006 à 2007, ces coûts avaient atteint un nouveau record pour le PSG, d'une valeur moyenne de 83,39 \$ la tonne. Si la composante FAF n'a pas été aussi importante que pour le blé CWRS n° 1, le transport ferroviaire a également constitué le plus important élément dans la composition de ces coûts, s'élevant à 40,7 % du total.¹⁷¹ Pour la campagne agricole 2006 à 2007, les taux moyens pondérés pour le transport du blé dur CWA n° 1 ont totalisé 33,93 \$ la tonne, 12,8 % de plus que les 30,07 \$ la tonne huit ans auparavant. Pourtant, sa part des coûts globaux directs a en fait baissé, de 42,5 % pendant la première campagne du PSG à 40,7 %.

Les coûts bruts de la CCB ont également augmenté au cours des huit dernières campagnes : de 21,32 \$ la tonne au cours de la première année du PSG à 24,55 \$ la tonne au cours de la campagne 2006 à 2007. Même si des changements dans les coûts d'une année à l'autre ont été constatés, la part des coûts globaux directs attribuable à cet élément est restée largement inchangée, ayant baissé de 30,1 % à 29,4 %.

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

- Coûts de camionnage : Les coûts commerciaux liés à un trajet de 40 milles ont augmenté à 7,76 \$ la tonne au cours de la campagne 2006 à 2007. Ces coûts sont les mêmes que les coûts indiqués pour le blé, et sont de 30,6 % supérieurs aux coûts de camionnage commercial pour la campagne 1999 à 2000. Proportionnellement, ils ont représenté 9,3 % des coûts directs totaux au cours de la campagne 2006 à 2007 par rapport à 8,4 % huit ans auparavant.
- Coûts des silos de collecte : Ces coûts se sont élevés à une moyenne de 9,44 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000, et ont inclus 13,3 % des coûts directs totaux. Des augmentations des tarifs ont poussé le coût d'ensilage à la hausse à 28,7 %, pour une moyenne de 12,15 \$ la tonne au cours de la campagne 2006 à 2007. Cette augmentation a été un autre facteur clé de la hausse des coûts directs totaux observée au cours des huit dernières campagnes, et a fait passer la contribution des coûts d'ensilage à 14,6 % du total.

Figure 75 : Seuil d'exportation du blé dur – coûts directs

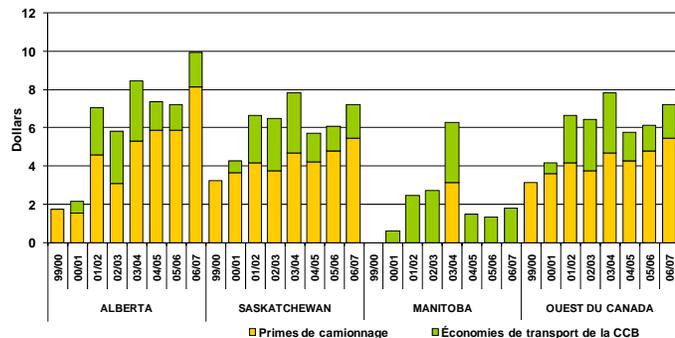


¹⁷¹ Pour le blé dur CWA n° 1, le FAF constitue une très faible portion des coûts de transport globaux applicables – 1,4 % au cours de la campagne 1999 à 2000. De plus, le FAF moyen pour le blé dur CWA n° 1 a diminué de façon continue. S'il n'est pas considérable en termes absolus, le FAF moyen a baissé de 0,41 \$ la tonne en 1999 à 2000 à un crédit de 0,03 \$ au cours de la campagne 2006 à 2007. Lorsqu'il a été traité comme un crédit, le FAF réduit les coûts de transport payés par les producteurs.

- Coûts de nettoyage : Le coût du nettoyage au terminal s'est situé en moyenne à 3,62 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000, et a constitué 5,1 % des coûts directs totaux. Ces coûts ont augmenté de 27,6 % à une moyenne de 4,62 \$ la tonne au cours de la campagne 2006 à 2007, et la contribution des coûts de nettoyage aux coûts directs totaux a augmenté à 5,5 %.
- Coûts de pesée et d'inspection du CCG : Ces coûts sont demeurés inchangés à une moyenne de 0,38 \$ la tonne tout au long du PSG. Proportionnellement, ils constituent seulement 0,5 % des coûts directs totaux.

Comme pour le blé, les primes au camionnage payées par les sociétés céréalères pour les livraisons de blé dur CWA n° 1 ont également augmenté entre 1999 à 2000 et 2003 à 2004, augmentant d'une moyenne de 3,14 \$ la tonne à 4,68 \$ la tonne. De la même manière, bien qu'elles aient diminué quelque peu dans la campagne agricole 2004 à 2005 par suite des changements dans les conditions prévalant sur le marché, elles ont remonté à un record de 5,42 \$ la tonne dans la campagne agricole 2006 à 2007. À 6,5 %, la compensation fournie dans la campagne agricole 2006 à 2007 s'est révélée quelque peu supérieure aux 4,4 % fournis pendant la première année du

Figure 76 : Seuil d'exportation du blé dur – avantages aux producteurs (en dollars la tonne)



PSG. Il convient de noter qu'en raison en grande partie des volumes beaucoup plus bas de blé dur manutentionnés au Manitoba, les primes versées aux producteurs dans cette province ont été insignifiantes.¹⁷²

Les économies de transport de la CCB sont également applicables au transport du blé dur CWA n° 1 et sont en fait identiques aux économies déjà présentées pour le blé CWRS n° 1. Au cours de la campagne 2000 à 2001, ces économies ont atteint une moyenne de 0,61 \$ la tonne, ce qui a aidé à réduire les coûts directs totaux de 0,8 %. À la fin de la campagne 2003 à 2004, ces économies étaient passées à une moyenne de 3,14 \$ la tonne. Et bien qu'elle aient depuis baissé à 1,79 \$ la tonne, elle restait toujours à un niveau égal à près de trois fois celui de la première année du programme d'appels d'offres de la CCB, et représentait une baisse des coûts globaux directs de 2,1 %.

Sur une base combinée, ces avantages aux producteurs ont augmenté de façon constante d'un total de 3,14 \$ la tonne au cours de la campagne 1999 à 2000 à un record de 7,82 \$ la tonne au cours de la campagne 2003 à 2004. Même en considérant leur baisse récente à 7,21 \$ la tonne dans la campagne agricole 2006 à 2007, ces avantages financiers ont pu que doublé au cours des huit dernières campagnes. De plus, en tant que compensation de 8,6 % des coûts directs totaux, ils ont aidé à contenir l'escalade du seuil d'exportation à seulement 12,6 % au cours de la même période.

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

5.31 Canola Canada n° 1

Comme c'était le cas pour les grains de la CCB, le revenu net des producteurs provenant de la livraison de canola Canada n° 1 a augmenté assez régulièrement au cours des quatre premières années du PSG, passant de 239,10 \$ la tonne pour la campagne agricole 1999 à 2000 à 365,39 \$ la tonne pour la campagne 2002 à 2003.

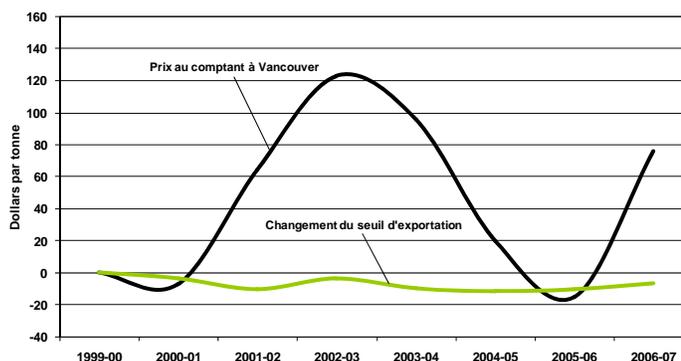
¹⁷² La prime au camionnage moyenne de 3,11 \$ la tonne versée aux producteurs du Manitoba au cours de la campagne 2003 à 2004 provenait des livraisons aux stations du sud-ouest du Manitoba, à l'exception d'une. Il s'agit du seul cas, depuis le début du PSG, où une station d'échantillonnage au Manitoba signalait avoir accepté des livraisons de blé dur.

Toutefois, tous ces gains ont été perdus face à une baisse, au cours des trois années suivantes, des prix du canola, le revenu net des producteurs baissant à sa valeur la plus basse du PSG, soit 234,62 \$ la tonne. Toutefois, les conditions du marché ont causé un retournement important des tendances dans la campagne agricole de 2006 à 2007 du fait d'une hausse forte des prix du canola, le revenu net passant à 321,45 \$ la tonne.

Ceci se traduit par une augmentation nette de 82,35 \$ la tonne, ou 34,4 %, comparé à la valeur du revenu net de la première année du PSG. Et, alors que cette amélioration était en grande partie causée par une augmentation nette de 75,64 \$ la tonne du prix au comptant à Vancouver du canola Canada n° 1, elle était aussi supportée par une réduction de 6,71 \$ la tonne du seuil d'exportation. Il est utile de noter que le canola est la seule denrée pour laquelle le seuil d'exportation a été continuellement inférieur à celui de l'année de base du PSG.

On trouvera dans le tableau ci-joint un résumé de la portée des changements dans ces composants individuels.

Figure 77 : Variation des composantes du revenu net – canola Canada n° 1



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

	1999 à 2000	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2006 à 2007/ 1999 à 2000		
							ÉCART en \$	ÉCART %	
Prix au comptant à Vancouver	291,61 \$	414,36 \$	387,11 \$	311,19 \$	276,38 \$	367,25 \$	75,64 \$	25,9 %	▲
Coûts directs	54,99 \$	49,08 \$	42,79 \$	41,31 \$	42,19 \$	46,30 \$	-8,69 \$	-15,8 %	▼
Moins : Primes au camionnage	-2,48 \$	-0,11 \$	-0,28 \$	-0,34 \$	-0,43 \$	-0,50 \$	1,98 \$	-79,8 %	▼
Seuil d'exportation	52,51 \$	48,97 \$	42,51 \$	40,97 \$	41,76 \$	45,80 \$	-6,71 \$	-12,8 %	▼
Revenu net des producteurs	239,10 \$	365,39 \$	344,60 \$	270,22 \$	234,62 \$	321,45 \$	82,35 \$	34,4 %	▲

Prix au comptant à Vancouver

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

L'augmentation des approvisionnements internationaux a entraîné une diminution du prix du canola Canada n° 1 durant la campagne agricole 2003 à 2004, le prix au comptant à Vancouver ayant chuté 387,11 \$ la tonne. Bien que les mêmes facteurs aient également été à l'œuvre au cours des campagnes agricoles 2004 à 2005 et 2005 à 2006, la pression à la baisse sur les prix s'est révélée beaucoup plus importante. Bien qu'une production record de fèves soja en Amérique du Sud ainsi qu'une augmentation importante de la production américaine se soient révélées être les facteurs principaux de cela, la production du canola Canada a simplement ajouté à ce qui était un marché mondial déjà saturé.

Mais la campagne agricole de 2006 à 2007 a amené un changement important des conditions du marché. Nonobstant 8,5 millions de tonnes de production canadienne, un grand stock de report provenant de la campagne agricole précédente, et un dollar en hausse, les prix ont fortement augmenté. Une forte sécheresse en Australie, qui y réduisit considérablement la production, élimina essentiellement ce pays comme exportateur concurrent. En même temps, la demande de canola était stimulée par le besoin croissant de stock d'alimentation aux É.-U. et en Europe pour la production de biodiesel. De ce fait, le prix moyen au comptant à Vancouver a clôturé la campagne agricole 2006 à 2007 à 367,25 \$ la tonne, ou 32,9 % au-dessus de la valeur moyenne de référence de 276,38 \$ la tonne dans l'année de base du PSG.

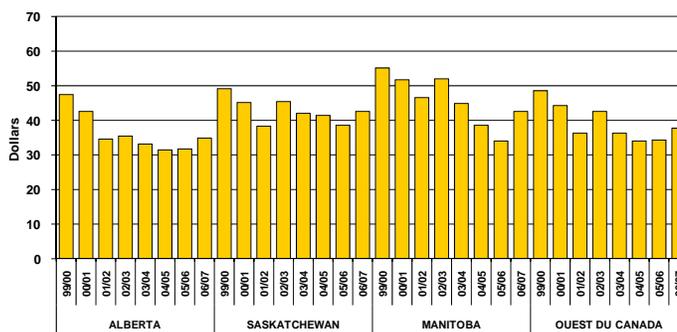
Seuil d'exportation

Le seuil d'exportation relatif au canola Canada n° 1 a diminué de 12,8 % au cours des huit dernières années, chutant d'une valeur moyenne de 52,51 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000, à 45,80 \$ la tonne pour la campagne 2006 à 2007. Bien que le seuil d'exportation ait augmenté au cours des deux campagnes agricoles de 2005 à 2006 et 2006 à 2007, ceci s'est largement révélé être un développement récent qui est contraire au mouvement en baisse noté depuis le début du PSG.¹⁷³

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

À la différence des tendances observées dans le cas du blé et du blé dur, les coûts directs liés au canola Canada n° 1 ont chuté de 15,8 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2006 à 2007, passant d'une valeur moyenne de 54,99 \$ la tonne à 46,30 \$ la tonne. La diminution provenait en grande partie d'une réduction de 22,2 % de l'écart de prix.¹⁷⁴ À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, l'écart de prix était passé d'une moyenne de 48,55 \$ la tonne à 37,79 \$ la tonne, la part des coûts directs ayant diminué de 88,3 % à 81,6 %. La diminution de l'écart de prix signalait effectivement que le produit était en demande et que les acheteurs étaient prêts à céder une plus grande partie du prix à Vancouver aux producteurs afin d'obtenir des approvisionnements adéquats.

Figure 78 : Canola Canada n° 1 – écart de prix (dollars la tonne)



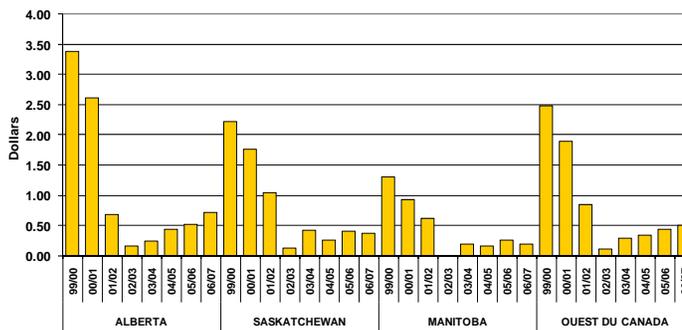
Le deuxième élément en importance des coûts directs relatifs au canola est le coût du camionnage depuis la ferme jusqu'à un silo ou à une entreprise de transformation. Comme dans la détermination du revenu net des producteurs pour les grains de la CCB, on estime que ces coûts ont grimpé de 7,2 % pour la campagne 2006 à 2007, s'élevant à une moyenne de 7,76 \$ la tonne comparativement à 5,94 \$ la tonne au début du PSG. En raison du rétrécissement de l'écart de prix au cours des dernières années, les coûts de camionnage pour la campagne 2006 à 2007 ont représenté une proportion considérablement plus importante des coûts directs totaux, soit 16,8 % par rapport à 10,8 % pour la campagne 1999 à 2000. Les autres coûts directs, qui ne représentaient que 1,6 % du total global, provenaient d'un prélèvement au niveau provincial servant à financer la Canola Growers' Association.

¹⁷³ Le seuil d'exportation pour le canola Canada n° 1 a aussi augmenté dans la campagne agricole 2002 à 2003 à 48,97 \$ la tonne, avant de retomber à 42,51 \$ la tonne un an plus tard.

¹⁷⁴ Dans le cas du canola Canada n° 1, l'écart de prix représente l'écart entre le prix au comptant à Vancouver et le prix au comptant pertinent dans chacune des neuf zones géographiques d'échantillonnage.

Contrairement à ce qui se passe pour les grains de la CCB, les primes au camionnage ne sont pas utilisées de façon aussi accrocheuse pour attirer les livraisons de produits hors CCB. En fait, les primes au camionnage ont été essentiellement éliminées. Les primes que les sociétés céréalières ont payées pour les livraisons de canola Canada n° 1 dans chacune des neuf zones d'échantillonnage ont chuté de 79,8 % entre la campagne agricole 1999 à 2000 et la campagne 2006 à 2007, passant d'une valeur moyenne de 2,48 \$ la tonne à seulement 0,50 \$ la tonne. De même, leur valeur réelle pour compenser les coûts directs a aussi baissé, en diminuant de 4,5 % des coûts directs dans la première année du PSG à 1,1 % seulement dans la campagne agricole de 2006 à 2007.

Figure 79 : Canola Canada n° 1 – avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



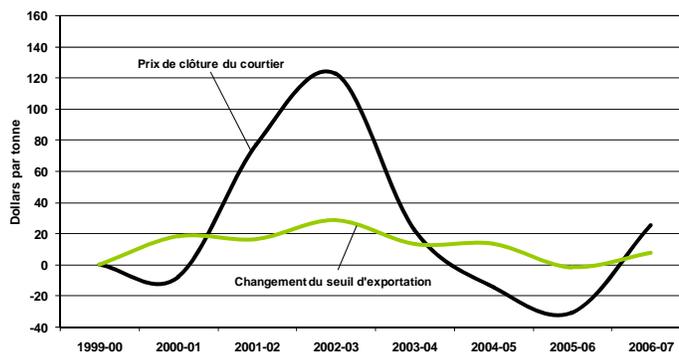
Il vaut également la peine de noter que la diminution des primes au camionnage a coïncidé avec celle de l'écart de prix. Cela est compatible avec les commentaires reçus des sociétés céréalières selon lesquels celles-ci préfèrent utiliser l'écart entre le prix au comptant et le cours à terme comme principal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

5.32 Gros pois jaunes

Le revenu net des producteurs provenant de la livraison de gros pois jaunes a augmenté de 39,2 % au cours de la campagne agricole 2006 à 2007, passant de 118,75 \$ la tonne un an plus tôt à 165,26 \$ la tonne. Ceci a indiqué la valeur la plus haute atteinte depuis la campagne agricole de 2002 à 2003.

Comme c'était le cas pour le canola, une grande partie de cette augmentation était attribuable à une hausse forte du prix des gros pois jaunes au cours des 12 mois précédents. Le resserrement des stocks et l'augmentation de la demande, principalement provenant de l'Inde – qui est le plus grand consommateur mondial de légumes secs – étaient les principaux contributeurs de cette augmentation de prix. Une augmentation de 9,33 \$ la tonne dans le seuil d'exportation a pondéré cette hausse de prix.

Figure 80 : Variation des composantes du revenu net – gros pois jaunes



Les changements qui ont donné lieu à ces résultats sont résumés dans le tableau qui suit.

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

	1999 à 2000	2002 à 2003	2003 à 2004	2004 à 2005	2005 à 2006	2006 à 2007	2006 à 2007/ 1999 à 2000	
							ÉCART en \$	ÉCART %
Prix de clôture du courtier	202,54 \$	325,14 \$	224,77 \$	188,17 \$	171,69 \$	227,43 \$	24,89 \$	12,3 % ▲
Coûts directs	54,94 \$	83,33 \$	67,86 \$	68,12 \$	53,07 \$	62,41 \$	7,47 \$	13,6 % ▲
Moins : Primes au camionnage	-0,18 \$	-0,14 \$	-0,11 \$	-0,14 \$	-0,13 \$	-0,24 \$	-0,06 \$	33,3 % ▲
Seuil d'exportation	54,76 \$	83,19 \$	67,75 \$	67,98 \$	52,94 \$	62,17 \$	7,41 \$	13,5 % ▲
Revenu net des producteurs	147,78 \$	241,95 \$	157,02 \$	120,19 \$	118,75 \$	165,26 \$	17,48 \$	11,8 % ▲

Prix de clôture du courtier

Conformément aux tendances observées dans le cas du prix des autres produits, la campagne agricole 2006 à 2007 a vu le premier retournement de la tendance du prix des gros pois jaunes, après une baisse de trois ans. Le prix s'est avéré le principal déterminant du revenu net relatif à ce produit au cours des huit dernières années. En outre, bien que le prix des gros pois jaunes soit sensible aux influences plus profondes du marché international, les approvisionnements canadiens continuent à exercer une influence importante sur le marché.¹⁷⁵

En dépit d'une modeste diminution au cours de la campagne agricole 2000 à 2001, le prix annuel moyen des gros pois jaunes a augmenté de 60,5 % entre les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2002 à 2003, passant de 202,54 \$ la tonne à 325,14 \$ la tonne. Cela reflétait en grande partie les effets d'une réduction de l'approvisionnement à l'échelle internationale. Toutefois, pour la campagne agricole de 2003 à 2004, la production de pois secs dans l'Ouest du Canada a augmenté à 2,1 millions de tonnes, comparé à 1,4 million de tonnes l'année précédente. L'augmentation de l'approvisionnement a en réalité inversé la pression à la hausse qui s'était exercée sur le prix. Par la suite, le prix moyen des gros pois jaunes a chuté à 224,77 \$ la tonne. À peu près la même chose s'est produite au cours de la campagne 2004 à 2005, alors que la production a grimpé à un record de 3,3 millions de tonnes et que le prix a chuté à 188,17 \$ la tonne. Bien que la production ait baissé à 3,1 millions de tonnes dans la campagne agricole 2005 à 2006, les prix ont continué à dégringoler, en baissant à une valeur basse record de 171,69 \$ la tonne. La production continua à diminuer, baissant à 2,8 millions de tonnes dans la campagne agricole de 2006 à 2007. Toutefois, une demande internationale forte face aux approvisionnements plus resserrés s'est traduit par un fort rebondissement des prix, qui ont augmenté de 32,5 % à 227,43 \$ la tonne.

Seuil d'exportation

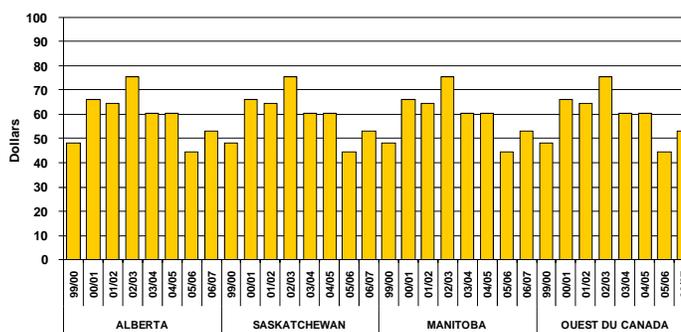
Le seuil d'exportation pour les gros pois jaunes a varié considérablement pendant la durée du PSG. Au cours de ses quatre premières années, le seuil d'exportation a en fait augmenté de 51,9 % pour atteindre une valeur haute de 83,19 \$ la tonne dans la campagne agricole de 2002 à 2003. Ceci a été suivi par une baisse assez régulière qui a fait diminuer le seuil d'exportation à une valeur basse record de 52,94 \$ la tonne à la fin de la campagne agricole de 2005 à 2006. Toutefois, la campagne agricole de 2006 à 2007 vit un retournement de cette tendance, le seuil d'exportation augmentant de 17,4 % à 62,17 \$ la tonne.

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

¹⁷⁵ Avant 2002, le Canada produisait plus de 25 % de la production mondiale de pois secs et 55 % du volume des exportations dans le monde. Voir le *bulletin bimensuel du 28 septembre 2001 d'Agriculture et Agroalimentaire Canada*. Le Canada a dû renoncer périodiquement à son rôle de leader en raison de changements dans sa production annuelle.

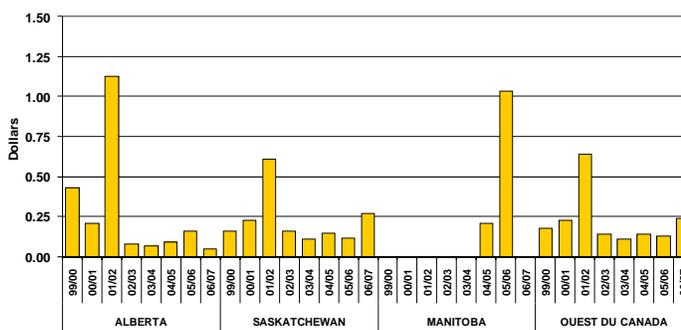
Au cours des quatre premières années du PSG, l'écart de prix a augmenté de 56,6 %, grimant à 75,52 \$ la tonne, de 48,23 \$ la tonne qu'il était au cours de la campagne agricole 1999 à 2000. Ceci a été suivi par une réduction de 41,0 % dans les campagnes agricoles de 2003 à 2004 à 2005, où il a baissé à la valeur basse de 44,56 \$ la tonne. Cependant, pour la campagne 2006 à 2007, l'écart a augmenté de 18,7 %, pour s'établir à 52,90 \$ la tonne. Ceci a causé un écart de prix responsable pour 84,8 % des coûts directs totaux, soit le pourcentage le deuxième plus faible attribué à ce facteur dans le cadre du PSG.¹⁷⁶

Figure 81 : Gros pois jaunes – écart de prix (dollars la tonne)



Le camionnage est la deuxième composante en importance des coûts directs relatifs aux gros pois jaunes. Tout comme ailleurs, on utilise une distance de transport moyenne de 40 milles pour estimer ces coûts et on juge que ceux-ci ont augmenté de 7,2 % à environ 7,76 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. Sur une base comparative, cet élément a représenté 12,4 % des coûts directs totaux par rapport au 10,8 % au début du PSG. Le 2,8 % restant provenait d'un prélèvement effectué par les associations provinciales des cultivateurs de légumineuses au moment de la livraison.

Figure 82 : Gros pois jaunes – avantages pour les producteurs (dollars la tonne)



On utilise encore moins souvent les primes au camionnage pour encourager la livraison des gros pois jaunes qu'on ne le fait dans le cas du canola et les primes ont généralement baissé. Du coût moyen de 0,18 \$ la tonne qu'elles étaient pour la campagne agricole 1999 à 2000, ces primes ont baissé à seulement 0,13 \$ la tonne par la fin de la campagne 2005 à 2006. Toutefois, elles ont fortement augmenté dans la campagne agricole de 2006 à 2007, à une valeur moyenne de 0,24 \$ la tonne. Au total, les primes ont permis de compenser seulement un peu plus de 0,4 % des coûts directs pour la dernière campagne agricole. Ici également la valeur des avantages aux producteurs comme compensation des coûts directs totaux a peu changé par rapport aux 0,3 % enregistrés huit ans plus tôt.

5.4 Analyse des bons au comptant

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

La figure 83 illustre la variance observée dans le cadre de la comparaison des déductions et des primes indiquées sur les bons au comptant, et les moyennes établies dans le calcul du seuil d'exportation relatif au

¹⁷⁶ La valeur la plus basse enregistrée précédemment avait été établie dans la campagne agricole 2005 à 2006 lorsque l'écart de prix équivalait à 84,0 % des coûts directs totaux.

blé. Dans le cas de la campagne agricole 2006 à 2007, les variances observées dans le cas du transport, de l'ensilage, du nettoyage et des primes concurrentielles étaient minimales. La variabilité des données relatives aux primes concurrentielles a légèrement baissé par rapport à celle enregistrée un an auparavant, et demeure nettement inférieure à celle observée au début du PSG, restant dans des limites très acceptables.

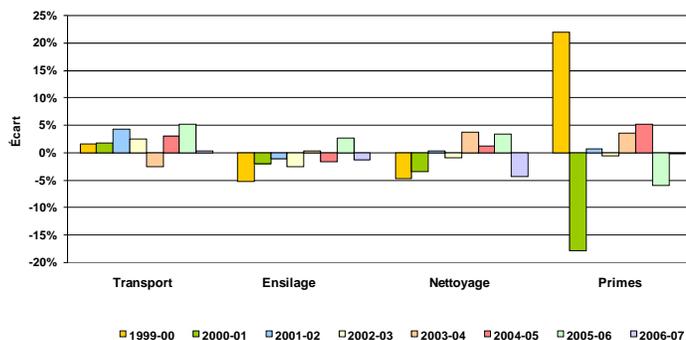
Dans le cadre du PSG, on utilise les taux tarifaires courants pour refléter les frais de transport, d'ensilage et de nettoyage. Les déductions de transport qu'on voit dans l'échantillon de bons au comptant relatif à la campagne agricole 2006 à 2007 étaient essentiellement les mêmes que celles reflétées par les moyennes pondérées utilisées pour les frais de transport applicables dans l'analyse.¹⁷⁷

Dans le cas de la campagne agricole 2006 à 2007, les frais d'ensilage mentionnés sur les bons au comptant étaient peu différents des moyennes tirées des tarifs applicables. De la même manière, les frais de nettoyage étaient très proches des moyennes tirées des tarifs applicables. Les taux tarifaires représentent en réalité le maximum que les sociétés cérésières peuvent demander pour ces services. Bien que les éléments probants laissent entendre que la plupart des frais correspondent aux taux tarifaires, certaines compagnies ont indiqué que leurs déductions étaient soit supérieures, soit inférieures à la moyenne du niveau tarifaire. En outre, la valeur moyenne pondérée des données-échantillons risque de donner des résultats qui diffèrent de la moyenne tarifaire nominale. En tout cas, la variance se situe dans les limites de l'erreur statistique.

On a observé une plus grande variabilité en rapport avec les primes déclarées comme ayant été payées sur les bons au comptant. Ceci était particulièrement vrai pour les campagnes agricoles 1999 à 2000 et 2000 à 2001, alors que les données provenant des bons au comptant ont révélé que les primes au camionnage avaient été de 22 % plus élevées et de 18 % inférieures aux primes déclarées de façon globale par les sociétés cérésières.¹⁷⁸ Les variances observées dans les campagnes agricoles 2001 à 2002 et 2002 à 2003 se sont avérées bien meilleures, avec une différence de seulement un pour cent environ. Dans les années qui ont suivi, la variance a augmenté régulièrement : à 3,5 % dans la campagne agricole 2003 à 2004; à 5,2 % dans la campagne 2004 à 2005; et à 6,0 % dans la campagne 2005 à 2006. Malgré tout, la variance se situait dans les limites de l'erreur statistique. Toutefois, pour la campagne agricole de 2006 à 2007, la variance était essentiellement nulle.

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

Figure 83 : Variances des bons de paiement au comptant



¹⁷⁷ L'échantillon de bons au comptant utilisé est fondé sur trois pour cent du nombre de bons effectivement émis et ne correspond pas nécessairement à trois pour cent du volume livré. Les frais de transport moyens présentés dans les tableaux de données sont toutefois pondérés en fonction du volume.

¹⁷⁸ Les variances liées aux primes au camionnage versées au cours des deux premières campagnes agricoles doivent être vues dans le contexte du défi que représentait l'obtention des renseignements nécessaires à l'analyse. Parce que les systèmes d'information utilisés par les sociétés cérésières n'étaient pas conçus pour extraire les données requises pour cette analyse, des problèmes importants d'intégrité des données devaient être résolus. Les variances signalées pour les campagnes 1999 à 2000 et 2000 à 2001 reflètent largement ces difficultés initiales.

5.5 Calculatrice du revenu net

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

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

Après des consultations considérables auprès d'un large échantillon d'intervenants de l'industrie, le travail de conception détaillée et de développement du système commençait en août 2003. Terminé au début de 2004, le système était officiellement lancé à la mi-mars, et il fait l'objet d'une promotion active auprès des producteurs depuis avril de cette même année. La CRNP est un système facile à utiliser qui fournit aux producteurs un accès immédiat aux renseignements dont ils ont besoin pour prendre de meilleures décisions de livraison.¹⁷⁹ Si la réaction des producteurs qui sont abonnés au système et sont devenus des utilisateurs réguliers a été très positive, aux fins du PSG, les objectifs de la CRNP n'ont pas encore tous été atteints.

Étant donné la nécessité d'une validité statistique, la CRNP a besoin d'un nombre accru d'utilisateurs réguliers. De plus, ces utilisateurs doivent se répartir de façon relativement égale parmi l'ensemble des neuf zones d'échantillonnage du PSG. Si l'on réussit à satisfaire ces critères, le Surveillant a la ferme intention d'intégrer les données recueillies par l'intermédiaire de la CRNP à son rapport annuel. Pour progresser dans l'atteinte de cet objectif, l'Équipe de surveillance continuera de promouvoir l'utilisation de la CRNP au cours des prochains mois, à l'occasion de divers congrès et foires commerciales de l'industrie, ainsi que lors de ses rencontres régulières avec les intervenants.

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

Le nombre global de sites de chargement des producteurs a diminué de 33,1 % depuis le début de la campagne agricole 1999 à 2000, reculant d'une valeur estimée de 709 à 474 à la fin de la campagne 2006 à 2007. Une bonne partie de cette baisse générale est attribuable à la diminution du nombre de sites locaux situés le long des voies des plus grands transporteurs de catégorie 1, qui a reculé de 42,9 % durant la même période, passant de 644 à 368. Inversement, le nombre de sites locaux des transporteurs plus petits de catégorie 2 et 3 a augmenté de 65 à 106. [Voir le tableau 5B-1 à l'Annexe 4.]

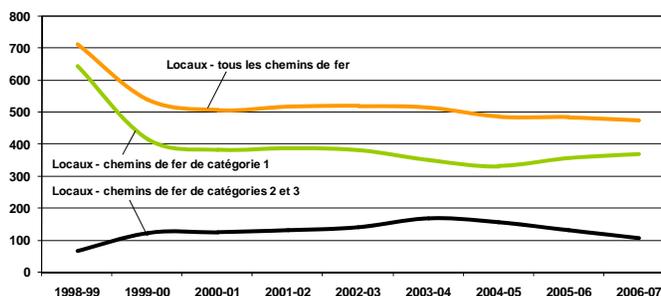
À l'échelle régionale, le Manitoba et l'Alberta ont accusé les taux d'attrition les plus importants, puisque le nombre de sites de chargement des producteurs y a baissé respectivement de 60,4 % et 43,7 %. Le rythme de baisse en Saskatchewan a été nettement inférieur, puisque le nombre de sites y n'a reculé que de 9,4 % au cours de la même période de huit ans. Ces statistiques dissimulent le fait que même si le nombre global d'installations de chargement des wagons des producteurs a baissé de façon marquée, le taux de réduction a diminué de façon substantielle. Après avoir chuté à un minimum de 505 au cours de la campagne 2000 à 2001, le nombre de sites de chargement des producteurs n'a diminué que de 6,1 %, une bonne partie de cette diminution s'étant produite au cours des trois dernières campagnes agricoles.

¹⁷⁹ Pour un survol plus complet de la Calculatrice du revenu net des producteurs, consulter l'Annexe 2.

Expéditions des wagons par les producteurs

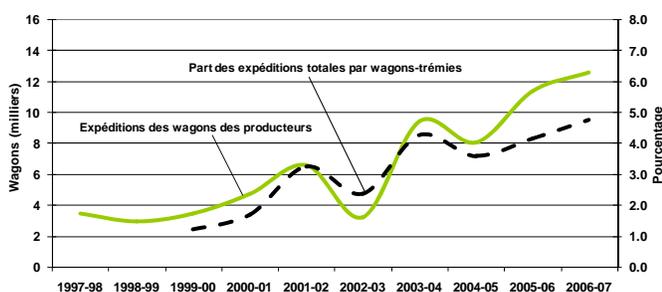
Même si le nombre total de sites de chargement des producteurs a diminué, les expéditions des wagons des producteurs ont augmenté. Au cours des cinq premières années du PSG, ces expéditions ont pratiquement triplé, passant de 3 441 à 9 399 wagons à la fin de la campagne 2003 à 2004. Malgré la qualité inférieure du grain qui a suscité une réduction de ces expéditions pendant la campagne agricole 2004 à 2005, les chargements des wagons des producteurs ont continué à augmenter. Les expéditions totales dans la campagne agricole 2006 à 2007 ont augmenté de 10,4 % de plus, en atteignant une valeur record de 12 529 wagons pleins dans le cadre du PSG.

Figure 84 : Emplacements de chargement des wagons des producteurs



Ceci indique la première fois dans l'histoire du PSG que les expéditions de wagons de producteurs ont atteint des niveaux comparables à ceux constatés au début des années 1990. En outre, elles continuent à avoir une tendance à la hausse. En même temps, leur part de tous les mouvements de wagons-trémies couverts est aussi en hausse. Cette proportion, estimée à 1,2 % pour la campagne 1999 à 2000, a grimpé à un record de 4,2 % du total des mouvements pour la campagne 2003 à 2004. Bien que la réduction des expéditions dans la campagne agricole de 2004 à 2005 ait été en grande partie responsable pour la baisse de cette part à 3,6 %, les augmentations plus récentes de volume ont conduit au rebondissement de cette part à un nouveau record de 4,8 %, soit 7,4 % des seuls grains de la CCB. [Voir le tableau 5B-2 à l'Annexe 4.]

Figure 85 : Expéditions des wagons des producteurs



La fermeture des silos locaux, une meilleure collaboration entre les groupes de producteurs et la CCB, ainsi que la création d'installations exemptées ne sont pas des moindres. À la fin de la campagne agricole 2006 à 2007, un total de 41 installations de ce type avaient reçu des exemptions. Ceci a constitué un gain de seulement 2,5 % par rapport aux 40 qui étaient établies à la fin de la campagne agricole précédente, 30 étaient situées en Saskatchewan, huit en Alberta et trois au Manitoba.

5.7 Observations sommaires

L'examen du rendement financier la tonne des producteurs de blé, de blé dur, de canola et de gros pois jaunes révèle que tous ont connu une amélioration depuis la campagne agricole de 1999 à 2000. Ces gains allaient d'une valeur basse de 10,5 % pour le blé CWRS n° 1 à un maximum de 39,2 % pour les gros pois jaunes. Dans tous les cas, ces améliorations ont découlé principalement des hausses du prix du produit lui-même.

Toutefois, dans un cadre chronologique élargi, le revenu net des producteurs peut être considéré comme ayant en fait régulièrement augmenté, à des valeurs hautes comparativement plus fortes au cours de la campagne agricole de 2002 à 2003, avant de perdre pratiquement tous ces gains au cours des trois campagnes agricoles suivantes. Ce type de revirement souligne nettement la sensibilité du revenu net des producteurs à la fluctuation de variables précises, en particulier les prix des denrées. De fait, la majeure partie de la fluctuation

observée sur le plan du revenu net des producteurs au cours des huit dernières campagnes agricoles a découlé d'un mouvement à la hausse ou à la baisse des prix.

Les conséquences de la modification du seuil d'exportation se sont révélées considérablement moindres. L'écart moins important découle en grande partie de la différence appréciable sur le plan de la taille des composants proprement dits. Comme le seuil d'exportation représente généralement environ le quart du produit de la vente de céréales, son incidence sur le revenu net est beaucoup moins importante. À titre d'exemple, le seuil d'exportation devrait diminuer d'environ 4 % pour avoir un effet favorable sur le revenu net identique à celui d'une hausse du prix de 1 %.

Néanmoins, le seuil d'exportation, toutes denrées confondues, a fluctué au cours de la mise en œuvre du PSG, bien qu'il ait été moins volatil que les prix. En ce qui a trait aux céréales relevant de la CCB, le changement net a été une hausse de 15,8 % (ou de 8,62 \$ la tonne) pour le blé, et de 12,6 % (ou 8,55 \$ la tonne) pour le blé dur. En ce qui concerne les produits hors CCB, ils ont fait l'objet de changements un peu plus bénéfiques : diminution de 12,8 % (ou 6,71 \$ la tonne) en ce qui concerne le canola, et augmentation de 13,5 % (ou 7,41 \$ la tonne) en ce qui concerne les gros pois jaunes.

Dans une large mesure, le seuil d'exportation du blé et du blé dur a bénéficié des avantages financiers reçus par les producteurs, que ce soit sous forme de primes au camionnage ou d'économies de transport de la CCB. L'augmentation des avantages, qui s'est élevée à 4,62 \$ la tonne et à 4,07 \$ la tonne en ce qui concerne le blé et le blé dur respectivement, a servi de contrepois à la hausse de frais directs comme les frais de transport, de levage, de nettoyage et d'entreposage.

L'augmentation des avantages des producteurs illustre dans quelle mesure la concurrence entre les sociétés céréalières s'est accrue. La volonté des grandes entreprises de traiter un volume toujours croissant de céréales dans leurs installations à forte production semble sous-tendre cette conjoncture. Si les producteurs sont devenus plus habiles à exploiter cette rivalité à leur avantage, s'opposant souvent les uns aux autres afin d'obtenir la prime de camionnage la plus avantageuse possible au moment de la livraison des céréales, les forces déterminantes du marché jouent aussi un rôle.

Cependant, il n'en est pas ainsi des denrées qui ne relèvent pas de la CCB. Le canola et les gros pois jaunes font l'objet de primes la tonne largement inférieures à celles accordées aux céréales relevant de la CCB. Fait plus important, les primes au camionnage versées pour les deux types de denrées ont passablement diminué au cours des huit dernières campagnes agricoles. En ce qui concerne le canola, les primes au camionnage ont été pratiquement éliminées, passant de 2,48 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 1999 à 2000 à tout juste 0,50 \$ la tonne au cours de la campagne agricole 2006 à 2007. Cette diminution est conforme à la préférence déclarée des sociétés céréalières à l'égard d'un outil unique d'établissement des prix, notamment le seuil, à titre de mécanisme concurrentiel utilisé pour amener les denrées au sein de leurs installations.

De plus, il y a lieu de souligner dans quelle mesure le seuil d'exportation peut fluctuer parmi les neuf régions géographiques utilisées pour évaluer les conséquences au niveau des producteurs en vertu du PSG, sur le plan absolu et sur le plan relatif. Cette fluctuation englobe une multitude de différences distinctes touchant les frais applicables de transport des marchandises, le FAF, les frais de levage et les bénéfices des producteurs. En bout de ligne, le seuil d'exportation d'une région donnée peut varier considérablement par rapport à la moyenne de l'Ouest du Canada.



Membres du Conseil consultatif de la Quorum Corporation (en date du 30 novembre 2007)

Mark A. Hemmes

*Président du Conseil consultatif
Président, Quorum Corporation
Edmonton (Alberta)*

J. Marcel Beaulieu

*Directeur – Recherche et analyse, Quorum Corporation
Sherwood Park (Alberta)*

Richard B. Boyd

*Vice-président principal, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (à la retraite)
Edmonton (Alberta)*

A. Bruce McFadden

*Directeur – Recherche et analyse, Quorum Corporation
Edmonton (Alberta)*

Shelley J. Thompson

*Présidente, SJT Solutions
Souhey (Saskatchewan)*

Membres de l'Équipe de surveillance du grain de la Quorum Corporation

Mark Hemmes

Président

Marcel Beaulieu

Directeur – Recherche et analyse

Bruce McFadden

Directeur – Recherche et analyse

Vincent Roy

Agent technique principal

Bureaux de la société

Quorum Corporation
9707-110 Street, Bureau 701
Edmonton (Alberta)
T5K 2L9

Téléphone : 1-780-447-2111

Télécopieur : 1-780-447-2630

Site Web : www.quorumcorp.net

Courriel : info@quorumcorp.net

Des copies supplémentaires de ce rapport peuvent être téléchargées directement du site Web de l'entreprise.

Annexe 1 : Contexte du programme

Le 19 juin 2001, le gouvernement du Canada annonçait le choix de la Quorum Corporation comme Surveillant du Système canadien de manutention et de transport du grain (SMTG). Pendant son mandat, la Quorum Corporation doit présenter au gouvernement une série de rapports annuels et trimestriels visant à mesurer l'efficacité du système et à évaluer l'effet de deux grandes réformes du gouvernement, soit :

- l'adoption et la généralisation progressive d'un régime d'appels d'offres pour les expéditions de grains de la Commission canadienne du blé;
- le remplacement du barème des taux maximaux pour le grain par un plafond du revenu annuel des compagnies de chemin de fer tiré du transport du grain réglementé.

De manière plus générale, ces réformes devraient modifier les relations commerciales entre les principaux intervenants du SMTG : les producteurs, la Commission canadienne du blé, les sociétés céréalières, les compagnies de chemin de fer et les exploitants des silos terminaux portuaires. En se fondant sur une série de mesures, le Programme de surveillance du grain (PSG) du gouvernement vise à évaluer l'efficacité du système dans son ensemble et de ses composantes, à mesure qu'évoluera ce système. C'est dans ce but que le PSG est conçu pour révéler si le transport du grain depuis la ferme jusqu'au navire (la chaîne d'approvisionnement) s'effectue de manière plus efficace et fiable qu'auparavant.

À cette fin, le PSG comporte plusieurs mesures précises du rendement, regroupées en cinq grandes séries :

- Série 1 – Aperçu de l'industrie
Mesures portant sur la production de grain, les flux du trafic et les changements dans les infrastructures du SMTG (silos de collecte, silos terminaux et voies ferrées).
- Série 2 – Relations commerciales
Mesures portant sur les activités d'appels d'offres de la Commission canadienne du blé, qui prend une orientation plus commerciale tout en modifiant ses politiques et pratiques d'exploitation liées à la logistique du grain.
- Série 3 – Efficacité du système
Mesures d'évaluation du rendement opérationnel du déplacement du grain dans la chaîne logistique.
- Série 4 – Fiabilité du service
Mesures indiquant si le SMTG permet de livrer le grain au port en temps opportun pour répondre à la demande courante du marché.
- Série 5 – Conséquences sur les producteurs
Mesures de la valeur pour les producteurs des changements apportés au SMTG, principalement axées sur le calcul du revenu net des producteurs.

Annexe 2 : Calculatrice du revenu net des producteurs

Un grand problème pour de nombreux intervenants est l'impact que le rétrécissement du réseau du SMTG a eu sur la distance que le grain doit parcourir par camion depuis la ferme jusqu'au silo. Même si toutes les preuves incitent à croire que les distances parcourues par camion augmentent à cause de la diminution du nombre de postes de livraison, le volume exact (ou même approximatif) de cette hausse est inconnu. À l'issue des discussions tenues avec les intervenants et le gouvernement, on a conçu une méthode qui devrait permettre au Surveillant de recueillir les données nécessaires pour améliorer la qualité et la fiabilité de cet élément du seuil d'exportation.¹⁸⁰ La Calculatrice du revenu net des producteurs (CRNP) a été conçue comme moyen rentable et discret de collecte de ces données.

En même temps, et pour répondre aux demandes des producteurs, le Surveillant donnera accès aux données sur les coûts qui se rattachent au transport du grain depuis certaines exploitations jusqu'aux postes d'exportation (le seuil d'exportation). Ces coûts sont les mêmes que ceux qui figurent comme déduction sur les bons au comptant. La CRNP a été conçue pour aider les agriculteurs à sélectionner les options de livraison qui procurent les meilleurs rendements pour leur blé, leur blé dur, et leur orge fourragère. Lorsqu'on défalque ces coûts de l'Aperçu le plus récent des rendements des livraisons en commun de la CCB (PRO), le calcul du revenu net des producteurs qui en résulte autorise la meilleure estimation possible des rendements effectifs que les producteurs peuvent tirer de leurs grains.

Pour avoir accès à la CRNP, les producteurs recevront leur propre nom d'utilisateur et mot de passe. Une fois qu'ils seront entrés en communication avec le système, toutes les communications seront sécurisées par la technique du cryptage de 128 bits, identique à celle qu'utilisent les principales banques pour permettre à leurs clients d'avoir accès à leurs comptes sur Internet. Cela garantira la confidentialité rigoureuse des renseignements transmis et stockés, tout en permettant au Surveillant de classer les données selon les paramètres démographiques propres à chaque producteur. Les participants ont la garantie que toutes les données seront traitées sous le sceau du secret et qu'aucune donnée propre à identifier l'un d'entre eux ne sera publiée ou partagée par la Quorum Corporation.

Le calcul du seuil d'exportation estimatif et du revenu net d'un producteur dépend de la saisie de données propres aux mouvements (c.-à-d. poste de livraison, compagnie céréalière, grain, grade, etc.). Après avoir introduit ces données de base, le producteur peut effectuer un calcul qui lui fournira une comptabilité sous forme de tableaux du seuil

The screenshot shows the 'Producer NetBack Calculation' web interface. At the top, there's a navigation bar with 'My Profile', 'New Calculation', 'My History', 'Logout', and 'Help'. Below that, the main heading is 'Producer NetBack Calculation' with a sub-instruction: '(Enter the base information for the movement you want to estimate)'. The form is divided into several sections: 1. Origin: Radio buttons for 'Use my home location' (selected) and 'Use this location'. 2. Location details: Dropdowns for Quarter (SW), Section (18), Township (12), Range (20), Meridian (W1), and Province (Manitoba). 3. Delivery Point and Elevator: Text input for 'Pioneer Grain Company, Limited 4 BRANDON, MB' and a 'Search Elevator' button. 4. Distance to Elevator (Miles): Input field with '23' and a 'Calculate Mileage' button. 5. Commodity and Grade: 'Commodity' (Wheat), 'Binned Grade' (#2 CWRS 13.5), and 'Paid At Grade' (#1 CWRS 13.5). 6. Estimated Dockage (%): Input field with '1.0'. 7. Gross Tonnes to Deliver: Input field with '60'. 8. Trucking Rate: Input field with '\$' and 'per Tonne'. 9. Number of Trips: Input field with '2'. 10. Trucking Mode: Dropdown menu (Commercial). 11. Truck Type: Dropdown menu (Tridom (tri-axle)). 12. Anticipated Trucking Premium: Input field with '\$3.50 (\$ per Net Tonne)'. 13. Other Premiums: Input field with '\$ (\$ per Net Tonne)'. At the bottom, there is a 'Calculate Estimate' button.

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

¹⁸⁰ Le PSG intègre actuellement les coûts de camionnage en fonction des taux commerciaux de transport par camion sur de courtes distances pour une distance moyenne de 40 milles, selon ce qui figure au tableau 3A-1.

d'exportation et du revenu net d'après le PRO. Le producteur a également la possibilité de « recalculer » ces estimations en retournant à un écran précédent et en modifiant l'un quelconque des paramètres ayant servi au calcul (c.-à-d. poste de destination, compagnie céréalière, etc.).

Chaque estimation sera enregistrée et accessible au producteur grâce à une liste (des antériorités). C'est par cet écran que les producteurs pourront créer des rapports comparés présentant ces estimations (ou celles qu'ils veulent voir) sous forme sommaire ou détaillée. Ces rapports peuvent aussi être imprimés ou présentés sous forme de tableau informatique. C'est également dans cette section du système que le producteur déterminera les estimations qui ont ensuite entraîné le mouvement effectif des grains.

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

The screenshot shows the 'net back calculator' interface with the following data:

Input	Results	Binned		Paid	
		Tonne	Bushel	Tonne	Bushel
Origin Point: SW 18X 12 X 20X W1	CWB Pool Return Outlook	\$192.00	\$5.23	\$196.00	\$5.33
Delivery Point: BRANDON	(Adj.) Freight To Vancouver			\$43.87	
Grain Company: Pioneer Grain Company, Limited	(Adj.) Freight To Thunder Bay			\$22.94	
Commodity: Wheat	Freight Adjustment Factor			\$9.00	
Binned Grade: #2 CWRS 13.5	Applicable Freight		\$32.77		
Paid At Grade: #1 CWRS 13.5	Trucking		\$5.05		
Estimated Dockage (%): 1.0	Primary Elevation		\$12.12		
Trucking Mode: Commercial	Dockage Cleaning		\$4.04		
Truck Type: Tridom (tri-axle)	Sub-Total Other Costs		\$21.21		
Number of Trips: 2	Trucking Premiums		\$(3.50)		
Gross Tonnes To Elevator: 60	Other Premiums		\$(0.00)		
Distance To Elevator (Miles): 23	Sub-Total Producer Premiums		\$(3.50)		
Trucking Premiums: \$3.50	Total Export Basis	\$50.48	\$50.48		
Other Premiums: \$0.00	Producer Netback	\$141.52	\$3.85	\$145.52	\$3.96

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

Annexe 3 : Remerciements

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

Agricore United	National Farmers Union
Agricultural Producers Association of Saskatchewan	North East Terminal Ltd.
Agriculture et Agroalimentaire Canada	North West Terminal Ltd.
Alberta Agriculture, Food and Rural Development	Office des transports du Canada
Alberta Infrastructure and Transportation	OmniTRAX Canada, Inc.
Association canadienne des cultures spéciales	Parrish & Heimbecker Ltd.
Association des armateurs canadiens	Paterson Grain
Canadian Canola Growers Association	Port de Churchill
Canadian Ports Clearance Association	Port de Prince Rupert
Cando Contracting Ltd.	Port de Thunder Bay
Cargill Limited	Port de Vancouver
Chambre de commerce maritime du Canada	Prairie West Terminal
Chemin de fer Canadien Pacifique	Prince Rupert Grain Ltd.
CMI Terminal	Red Coat Road and Rail Ltd.
Commission canadienne des grains	Saskatchewan Agriculture and Food
Commission canadienne du blé	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Saskatchewan Highways and Transportation
Fife Lake Railway Ltd.	Saskatchewan Wheat Pool
Gardiner Dam Terminal	South West Terminal
Government of British Columbia	Statistique Canada
Great Sandhills Terminal	Transports Canada
Great Western Railway Ltd.	Vancouver Wharves Ltd.
Infrastructure et Transports du Manitoba	West Central Road and Rail Ltd.
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.
Les producteurs de grains du Canada	Western Grain Elevator Association
Louis Dreyfus Canada Ltd.	Weyburn Inland Terminal Ltd.
Agriculture, Alimentation et Initiatives rurales du Manitoba	Wild Rose Agricultural Producers
Mission Terminal Inc.	Winnipeg Commodity Exchange