

# Plan de transport des céréales du CN 2019-2020

---

100  
CN



CN  
112711

PART  
C

GV WT 226900 102900 KG  
GV WT 58100 24800 KG

COIL HOPPER SLIDES  
AND YARD MATING  
MAY BE MOVED

[WWW.CN.CA](http://WWW.CN.CA)



# TABLE DES MATIÈRES

<b>MESSAGE DE JEAN-JACQUES RUEST</b> .....	5
<b>SOMMAIRE</b> .....	6
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>CONSULTATION</b> .....	7
<b>PLAN DE TRANSPORT DES CÉRÉALES DU CN</b> .....	8
1. CAMPAGNE AGRICOLE PRÉCÉDENTE .....	8
2. ESTIMATION DE L'OFFRE DE CÉRÉALES POUR 2019-2020 .....	9
3. CARACTÈRE SAISONNIER DE L'UTILISATION DE LA CAPACITÉ .....	10
4. AUGMENTER LA CAPACITÉ PAR DES SOLUTIONS INTERMODALES .....	10
5. DEMANDE PRÉVUE POUR 2019-2020 .....	12
6. ÉTABLIR LA CAPACITÉ MAXIMALE À LONG TERME DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT POUR LES CÉRÉALES DE L'OUEST CANADIEN .....	14
CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR .....	14
FERMETURE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT .....	14
CAPACITÉ HIVERNALE .....	14
7. AUTRES FACTEURS INFLUANT SUR LA CAPACITÉ .....	16
CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES AU CN .....	16
TAILLE DU PARC DE WAGONS-TRÉMIES .....	16
8. CAPACITÉ ACCRUE DU RÉSEAU .....	18
9. CAPACITÉ DU CN .....	19
PARC .....	19
LOCOMOTIVES .....	19
ÉQUIPES .....	19
INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE .....	20
FINANCEMENT NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX .....	21
PROGRAMMES DE MARKETING DES PRODUITS CÉRÉALIERS DU CN .....	22
<b>CONCLUSION</b> .....	23
ENGAGEMENT ENVERS L'AMÉLIORATION CONTINUE ET LES NOUVEAUX INVESTISSEMENTS .....	23
<b>ANNEXE 1</b> .....	25
DESTINATIONS DESSERVIES PAR LE CN POUR L'EXPORTATION DES CÉRÉALES .....	25
TRANSPORT DES CÉRÉALES DANS LES AUTRES CORRIDORS .....	26



www.cn.ca

2102

2102

GrainsConnect Canada - Terminal d'entreposage à Maymont, Saskatchewan

# MESSAGE DE JEAN-JACQUES RUEST



Alors que le CN marque ses 100 ans d'existence, j'ai le grand plaisir d'annoncer que nous avons transporté une quantité record de céréales de l'Ouest canadien en 2018-2019, le volume ayant dépassé 27,5 millions de tonnes métriques (MTM). Cette réalisation est d'autant plus remarquable que la campagne agricole a posé son lot de défis aux agriculteurs canadiens et au CN. Pour adresser ces

défis, le CN a engagé des investissements stratégiques et mis en place un plan de transport des céréales détaillé et complet en collaboration avec des agriculteurs et d'autres intervenants.

Cette performance est en grande partie tributaire des investissements de 3,5 G\$ effectués en 2018 par le CN. Grâce à cet apport de capitaux stratégiques, nous avons doublé la voie dans des corridors importants de notre ligne principale dans l'ouest du Canada, augmenté notre parc de locomotives et de wagons-trémies, et investi dans des véhicules-compresseurs de relais novateurs. Dès le début de l'hiver, nous disposions de 10 % plus de locomotives et de 26 % plus d'équipes dans cette région du pays. Cependant, la récolte anormalement tardive en raison de mauvaises conditions climatiques a eu une incidence sur plusieurs de nos clients, et le réseau ferroviaire n'a pas été utilisé à sa pleine capacité en septembre et en octobre, surtout en Alberta.

Au cours des semaines 15 à 35 de la campagne agricole, les envois de céréales ont atteint ou dépassé notre objectif de capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement dans la mise en place de wagons par semaine, à l'exception de deux semaines en février. En février et mars 2019, cette performance s'est ressentie de la vague de froid intense qui s'est abattue sur les Prairies canadiennes et des températures qui ont chuté à des niveaux records. Par conséquent, nous avons dû raccourcir nos trains et, à certains endroits, cesser nos activités durant la nuit pour assurer la sécurité de notre personnel et de la population.

Pendant cette période difficile, nous avons continué d'atteindre ou de dépasser notre objectif de capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement, sauf pendant les semaines 30 et 31 de la campagne agricole. À partir de la semaine 37, la demande des clients pour nos services a diminué bien en deçà de la capacité disponible, notamment en raison des restrictions imposées par la Chine sur les importations de canola canadien. Devant de tels défis, je suis fier de notre performance et je remercie nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement de leur patience et de leur compréhension.

Pour ce qui est de la campagne agricole 2019-2020, je ne doute pas qu'elle présentera des défis semblables, qu'il s'agisse de conditions météorologiques extrêmes ou de la nature changeante et imprévisible de la conjoncture commerciale internationale. En prévision d'une forte demande et pour soutenir ses clients et la compétitivité du Canada sur

les marchés céréaliers mondiaux, le CN a continué d'investir massivement dans l'infrastructure de son réseau. Nous avons une fois de plus engagé une somme record, soit 3,9 G\$, afin de poursuivre le doublement de la voie, d'accroître notre parc de locomotives et de wagons-trémies, de prolonger les voies d'évitement, d'ajouter des voies de triage et d'augmenter le nombre de véhicules-compresseurs de relais. Tous ces investissements améliorent notre capacité et notre résilience ainsi que notre habileté à reprendre rapidement nos activités après un incident ou une vague de très mauvais temps.

Le CN se réjouit aussi des investissements faits par ses clients et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour élargir leurs activités en aménageant des voies en boucle et en augmentant la capacité d'entreposage des céréales, tant aux terminaux d'origine que de destination. Ces investissements sont en accord avec une vue d'ensemble de la chaîne d'approvisionnement qui est essentielle afin que le Canada réalise pleinement son potentiel en tant que chef de file sur les marchés céréaliers mondiaux.

Comme l'année dernière, ce plan de transport des céréales annuel, notre deuxième, résulte d'une vaste consultation auprès d'intervenants clés et tient compte des commentaires fort utiles de ceux-ci. Le CN est d'avis qu'une approche collaborative du transport des céréales met à contribution tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement afin d'assurer et de renforcer la place du Canada sur les marchés mondiaux. Nous remercions les personnes qui ont pris le temps de s'entretenir avec nous et de nous parler de leurs prévisions pour 2019-2020, ainsi que de notre tout nouveau comité consultatif agricole.

Le CN invite ses clients, ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement et d'autres intervenants à continuer de lui faire part de leurs points de vue et de leurs commentaires. Comme nous l'avons fait tout au long de la campagne agricole 2018-2019, par souci de transparence envers nos intervenants, nous mettrons à jour notre plan tous les mois pour refléter l'évolution de la situation et nous afficherons nos statistiques hebdomadaires sur notre site Web.

Nous pensons fermement que le CN est en bonne position pour répondre une fois de plus aux besoins de ses clients et de l'économie canadienne en matière de transport pour la campagne agricole 2019-2020.

**Jean-Jacques Ruest**  
Président-directeur général

# SOMMAIRE

---

Le CN a établi ce plan de transport des céréales pour la campagne agricole 2019-2020 conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports* au Canada. Le plan vise deux objectifs : d'abord, il évalue la capacité du CN à transporter les volumes prévus de céréales pendant la prochaine campagne agricole; ensuite, il détermine les mesures que le CN a prises et prend pour mettre en place la capacité requise afin d'acheminer efficacement et rapidement les céréales.

Le plan est axé sur la collaboration. Il a été préparé avec la participation d'un vaste éventail d'intervenants intéressés, notamment les dirigeants des principales associations d'agriculteurs et de producteurs. La consultation des intervenants s'est tenue en personne et par conférence téléphonique. Le CN s'est engagé à consulter régulièrement ses intervenants afin que notre plan de transport des céréales repose sur les meilleurs renseignements possible et les points de vue les plus utiles, et qu'il soit mis à jour sur la base de ceux-ci.

En 2018-2019, nous avons fait face à deux grands défis. D'abord, la récolte tardive dans la majeure partie des Prairies qui a entraîné l'annulation d'un grand nombre de demandes de wagons par des clients du CN en septembre et en octobre 2018. Ensuite, la période de froid extrême qui s'est prolongée en février et en mars 2019, obligeant ainsi le CN à restreindre ses activités d'exploitation hivernale et à réduire la longueur de ses trains.

Malgré tout, le CN a été en mesure de tirer parti de la capacité et de la résilience accrues découlant de ses investissements dans un plus grand nombre d'équipes, de wagons-trémies et de locomotives ainsi que dans l'augmentation de la capacité des voies. Il en est résulté que le CN a acheminé la quantité record de 27,5 MTM de céréales de l'Ouest canadien en 2018-2019 et dépassé le record précédent de 26,3 MTM, établi en 2016-2017.

Outre les conditions météorologiques difficiles, les enjeux commerciaux ont eu une incidence importante. Les restrictions imposées par la Chine sur les importations de canola canadien ont entraîné un volume beaucoup plus important qu'à l'accoutumée des stocks de fin de campagne (3,9 MTM) et l'incertitude commerciale continue de planer sur le secteur dans un avenir prévisible.

Bien que les conditions d'humidité demeurent préoccupantes et que les enjeux commerciaux présentent un défi permanent, le CN retient que le rendement céréalier est en hausse dans les Prairies. Par conséquent, nous continuerons d'investir afin d'augmenter la capacité et de répondre ainsi aux besoins grandissants de nos clients du secteur céréalier ainsi que de nombreux autres utilisateurs du réseau ferroviaire.

En 2019, le CN a investi une somme record de 3,9 G\$ pour accroître la capacité et la résilience de son réseau dans la foulée de son plan de 2018, ce qui porte à 7,4 G\$ ses dépenses en immobilisations sur une période de deux ans. Ces investissements d'infrastructure comprennent l'ajout et le prolongement de voies d'évitement ainsi que le doublement de tronçons de voie.

De plus, le CN a noué un partenariat avec le gouvernement du Canada et les ports de Vancouver et de Prince Rupert relativement à plusieurs projets importants dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Ces investissements permettront de réduire les goulots d'étranglement et d'augmenter la capacité sur certaines parties névralgiques du réseau qui mènent aux ports de l'ouest.

Grâce à ces initiatives, le CN a accru la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement. Par conséquent, nous prévoyons acheminer 5 650 wagons fournis par le CN par semaine en dehors de la période hivernale et 4 150 par semaine pendant la période hivernale. C'est donc 150 wagons de plus mis en place par semaine par rapport à la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement pour la campagne agricole 2018-2019 (2,7 % en dehors de la période hivernale et 3,8 % pendant l'hiver).

Il est important de noter que ces objectifs n'incluent pas les wagons de particuliers qui, selon les estimations, pourraient représenter 500 à 700 wagons supplémentaires par semaine pour les céréales en vrac. Les wagons de particuliers sont réservés à certains envois de céréales, mais ce sont tous les expéditeurs de céréales sur le réseau du CN qui peuvent tirer parti de la capacité supplémentaire que ces wagons fournissent. Le CN a noté une hausse annuelle importante du volume de céréales acheminées dans des wagons-trémies de particuliers fournis et gérés par ses clients, et nous espérons que cette tendance se poursuivra.

Grâce aux actifs que nous avons mis en place et aux programmes novateurs que nous continuons d'offrir à nos clients, nous croyons que nous avons la capacité nécessaire pour transporter les céréales au cours de la campagne agricole 2019-2020.

Cette année encore, le CN fournira volontairement des mises à jour mensuelles décrivant ses progrès par rapport au plan et signalera les événements d'importance qui pourraient avoir eu temporairement une incidence sur sa performance.

# INTRODUCTION

---

Le plan de transport des céréales du CN traite de questions concernant la campagne agricole 2019-2020 et a été établi conformément à la *Loi sur la modernisation des transports* au Canada. À l'instar de notre plan 2018-2019, il fait deux choses. D'abord, il évalue la capacité du CN à transporter les volumes prévus de céréales pendant la prochaine campagne agricole. Ensuite, il détermine précisément les mesures que le CN a prises, prend et prendra pour mettre en place la capacité opérationnelle requise afin d'acheminer efficacement et rapidement les céréales.

Le CN a élaboré son plan 2019-2020 en se fondant sur quatre facteurs interreliés : l'offre prévue de céréales, la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement, les améliorations apportées à la capacité du CN et ses programmes de marketing des produits céréaliers.

Le CN est en bonne position pour répondre aux besoins de ses clients du secteur céréalier en matière de transport pour la campagne agricole 2019-2020 et les campagnes subséquentes.



# CONSULTATION

---

Cette année encore, le CN a consulté un grand nombre d'intervenants et de clients intéressés dans le cadre de l'élaboration de son plan de transport des céréales. Cette démarche collaborative s'inscrit dans une perspective plus large visant à nous impliquer davantage auprès des producteurs de céréales, notamment en participant à de grands événements agricoles dans l'Ouest canadien, en recherchant les occasions de faire des exposés devant des associations de producteurs afin de discuter avec ces derniers de questions relatives à la chaîne d'approvisionnement des céréales, en faisant le point de façon proactive sur la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales, en intensifiant notre présence dans les médias sociaux et en y créant un contenu en relation avec la chaîne d'approvisionnement des céréales pour faciliter la compréhension du fonctionnement de la chaîne de bout en bout.

Pour connaître les besoins des producteurs et y répondre, le CN a mis récemment sur pied le comité consultatif agricole dont font partie plusieurs chefs de file du secteur qui donnent régulièrement des conseils et des commentaires sur le transport des céréales et nos échanges avec les producteurs. Nous tenons à remercier les membres du comité d'avoir accepté d'aider le CN dans ses efforts pour maintenir de bonnes communications avec ses intervenants et mieux comprendre les besoins et les préoccupations des producteurs.

À la fin de juin et en juillet, le CN a sollicité de manière proactive les commentaires des dirigeants des principales associations d'agriculteurs et de producteurs sur son plan de transport des céréales pour la campagne agricole 2019-2020. Aussi, le CN a lancé une invitation ouverte sur son site Web pour obtenir également les commentaires de personnes et d'intervenants intéressés sur son plan de transport des céréales.

# PLAN DE TRANSPORT DES CÉRÉALES DU CN

## 1 CAMPAGNE AGRICOLE PRÉCÉDENTE

La campagne agricole 2018-2019 a clairement montré les nombreux facteurs externes susceptibles d'avoir une incidence significative sur le secteur céréalier de l'ouest du Canada et sur la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout. Dans les Prairies, la saison des récoltes a été l'une des plus longues des dernières années en raison des intempéries, ce qui a soumis les producteurs les plus gravement touchés par ces conditions météorologiques extrêmes à un stress énorme. Une grande partie de la capacité ferroviaire a été sous-utilisée puisque le ralentissement des envois de céréales a obligé les entreprises cérésières à annuler un nombre important de demandes de wagons au cours des 14 premières semaines de la campagne agricole. La situation a été particulièrement difficile en Alberta.

Lorsque les cultures ont été récoltées et que les envois ont repris, le CN a été en mesure de transporter des céréales à des niveaux records jusqu'à la fin de janvier 2019. Toutefois, en février, le froid intense qui a sévi pendant plusieurs semaines dans la région cérésièrre de l'ouest a contraint le CN à restreindre ses activités d'exploitation hivernale et à certains endroits, à cesser complètement toute activité pendant la nuit. Le trafic ferroviaire a souffert de la réduction de la longueur des trains et de la vitesse ainsi que d'autres mesures qui ont été préjudiciables à la capacité et à l'efficacité.

Outre les défis posés par les intempéries, les producteurs de l'ouest et tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout ont dû composer avec des enjeux commerciaux, notamment la décision de la Chine de bloquer l'importation de canola canadien. Le différend commercial avec la Chine n'est toujours pas réglé et représente une grande inconnue dans la préparation de la campagne agricole 2019-2020.

Dans l'ensemble, en dépit des conditions météorologiques difficiles pour les producteurs au moment de la récolte et pour tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, la campagne agricole 2018-2019 a été excellente pour le CN en ce qui concerne le transport des céréales. Le CN a acheminé plus de 27,5 MTM de céréales en vrac et transporté des produits cérésièrres dans des wagons-trémies, des wagons-citernes et des wagons couverts, dépassant ainsi le record précédent de 26,3 MTM établi en 2016-2017.

## 2 ESTIMATION DE L'OFFRE DE CÉRÉALES POUR 2019-2020

Le potentiel de rendement des cultures dans les Prairies est à la hausse et notre planification tient compte du fait que cette tendance devrait se poursuivre, principalement en raison des améliorations qui sont apportées de façon continue à la génétique des cultures et des pratiques intensives de gestion des cultures. Le CN continuera donc d'augmenter la capacité afin de répondre à cette demande croissante. Le moment et le lieu de cette capacité accrue sont déterminés en partie grâce à l'information essentielle que nous communiquent tous nos clients, dont ceux du secteur céréalier.

Le CN dispose d'une équipe qui s'occupe de la chaîne d'approvisionnement des céréales et assure le suivi et la gestion du plan sur le transport des céréales, y compris la confirmation et la répartition des actifs voulus pour respecter les engagements envers les clients. Le plan pour le parc est établi sur une base hebdomadaire et nous échangeons régulièrement avec nos clients et nos autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Un certain nombre de facteurs doivent être pris en considération afin de disposer de renseignements utiles pour prendre des décisions efficaces relativement au réseau de transport. La première étape nécessaire d'une planification adéquate consiste essentiellement à déterminer le volume total du trafic à acheminer dans divers secteurs. Lorsque le CN conçoit son plan de transport, tout en sachant pertinemment qu'il faut du temps pour affecter les ressources nécessaires au bon endroit et au bon moment, il évalue avec ses clients le volume de produits à transporter. À cette fin, la planification des ressources exige une évaluation complète, non seulement de la chaîne d'approvisionnement des céréales, mais de tous les produits – des produits indispensables au maintien d'emplois bien rémunérés dans d'autres secteurs, notamment les secteurs minier, énergétique, forestier, manufacturier et du commerce de détail – qui circulent sur le réseau ferroviaire partagé. En ce qui concerne les céréales, nous nous appuyons essentiellement sur les estimations du gouvernement pour déterminer la taille des récoltes et les prévisions quant à la demande de nos clients.

Au cours d'une campagne agricole donnée, l'offre potentiellement disponible pour les exportations et l'utilisation intérieure se compose des stocks de début de campagne et de la production. La production est fonction de la superficie récoltée et du rendement. La variabilité importante d'une année à l'autre de la production régionale et de la qualité des récoltes, qui dépendent de la saison de croissance et des conditions de récolte, ajoute un degré de complexité à la chaîne d'approvisionnement des céréales. Ces facteurs ont également une incidence sur les stocks pouvant être acheminés par chacun des deux grands chemins de fer canadiens. De plus, il est important de noter qu'il peut arriver que l'information varie considérablement, à des intervalles différents; des modifications doivent alors être apportées au plan de transport et à la répartition des actifs à mesure que la fiabilité de l'information augmente, généralement à l'approche de la récolte.

La demande de wagons céréaliers, qui tient compte des céréales destinées à l'exportation et à l'utilisation intérieure, est déterminée par les forces du marché externes et internes qui changent au cours de la campagne agricole. De même, elles influencent les ventes et guident les décisions de marketing des participants du secteur à la chaîne d'approvisionnement des céréales. Les forces externes créent de l'incertitude en ce qui concerne la quantité de céréales qui entrera dans la chaîne d'approvisionnement, ce qui se répercute sur la quantité de céréales destinées à la transformation intérieure, à l'exportation ou à un autre usage. Ainsi, les restrictions que la Chine a imposées sur le canola canadien ont entraîné des problèmes graves et immédiats pour des entreprises cérésières dont le permis d'exportation a été suspendu sur-le-champ, ce qui les a obligées à modifier considérablement le flux de la chaîne d'approvisionnement et à prendre des décisions de marketing. D'autres mesures prises par les autorités chinoises pour cesser les nouveaux achats de canola canadien ont fait grimper les stocks de fin de campagne prévus à des niveaux sans précédent. De même, les tarifs élevés imposés par l'Inde sur les importations de pois et de lentilles, combinés avec une augmentation de la production dans les principaux pays producteurs de légumineuses, ont entraîné une réduction considérable des prix et des volumes d'exportation pour les agriculteurs de l'Ouest canadien en 2017-2018. Ces niveaux de prix ont fait en sorte que l'intérêt à l'égard de la vente des produits a décliné, ce qui a réduit les perspectives globales d'exportation et l'utilisation de la capacité disponible de la chaîne d'approvisionnement.

Dans l'ensemble, la multiplication des différends commerciaux et l'utilisation accrue des tarifs ces dernières années ont ajouté une variable qui peut influencer sur l'accès des céréales de l'Ouest canadien aux marchés. Ces mesures commerciales sont susceptibles d'avoir une incidence sur les destinations des céréales de l'ouest du Canada et sur la demande de capacité dans certains corridors ferroviaires. Le secteur céréalier s'entend pour dire que les différends commerciaux sans précédent qui existent en ce début de la campagne agricole 2019-2020, en particulier avec la Chine, créent une grande incertitude liée à la détermination du volume de céréales qui sera acheminé dans la chaîne d'approvisionnement et sur les marchés d'exportation.

Il est également important de noter qu'au cours des dernières années, l'utilisation intérieure n'a pas augmenté au même rythme que la production cérésièrè dans l'Ouest canadien. On a donc mis davantage l'accent sur le transport des céréales destinées à l'exportation jusqu'aux ports.

### **3 CARACTÈRE SAISONNIER DE L'UTILISATION DE LA CAPACITÉ**

Divers facteurs influent sur la mesure dans laquelle la chaîne d'approvisionnement de céréales sera utilisée au cours de la campagne agricole. Plusieurs de ces facteurs, notamment le ralentissement des envois de céréales pendant les semis printaniers, sont fonction du temps et des efforts que les agriculteurs investissent dans la production d'une culture. L'incidence des restrictions de charges sur les autoroutes provinciales et les routes locales constitue un autre bon exemple d'un facteur saisonnier qui a un impact sur le transport des céréales dans son ensemble. Chaque année, la capacité d'exportation de millions de tonnes de céréales est sous-utilisée d'avril au début de septembre. Cette situation s'est aggravée pendant la campagne agricole 2018-2019, lorsque la récolte tardive a entraîné l'annulation d'un très grand nombre de demandes de wagons au cours des dix premières semaines de la campagne. Les mauvaises conditions météorologiques sans précédent au moment de la récolte nous ont rappelé à quel point le mauvais temps peut avoir un effet spectaculaire sur la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Les décisions de marketing des agriculteurs et les décisions commerciales des entreprises céréalières de ne pas prendre de manière générale une part aussi active au marché d'exportation, comparativement à l'automne et à l'hiver, jouent un rôle important dans le ralentissement du transport des céréales, du printemps au début de l'automne. Dans plusieurs grands marchés d'importation, on récolte le blé au printemps et à l'été, ce qui permet de constituer localement des réserves abondantes. En outre, des pays exportateurs concurrents, comme la Russie, l'Ukraine, l'Europe et les États-Unis, récoltent leurs cultures d'hiver à la même période, ce qui intensifie la concurrence sur le marché d'exportation. Ce n'est pas l'insuffisance de la demande globale de blé qui limite la taille du programme d'exportation de blé de l'Ouest canadien. En fait, c'est en partie le prix auquel le blé de l'ouest du Canada est offert sur le marché d'exportation, par rapport aux autres options qui se présentent aux importateurs sur les marchés mondiaux.

### **4 AUGMENTER LA CAPACITÉ PAR DES SOLUTIONS INTERMODALES**

En plus des céréales acheminées dans des wagons-trémies fournis par le CN et par des clients, une quantité croissante de céréales de l'Ouest canadien est acheminée dans des conteneurs intermodaux et ce volume a dépassé annuellement 1 MTM au cours des dernières années. Les conteneurs, qui transportent de nombreux produits en provenance d'Asie principalement vers les ports canadiens, retournent souvent vides aux ports. Les terminaux intermodaux du CN dans les Prairies peuvent donc mettre un grand nombre de conteneurs à la disposition des clients du secteur céréalière. Comme ces conteneurs, chargés ou non, sont retournés au port en utilisant la capacité ferroviaire, le fait de ne pas tirer pleinement parti de leur capacité représente une occasion manquée. Le triage intermodal du CN à Saskatoon est actuellement l'élément central du programme de produits céréalières conteneurisés du CN dans l'ouest du Canada. L'ouverture du terminal intermodal d'InterMobil à East Regina au cours de la campagne agricole 2019-2020 augmentera la capacité dont dispose le CN pour acheminer les céréales de l'Ouest canadien par conteneurs directement aux destinations d'exportation.



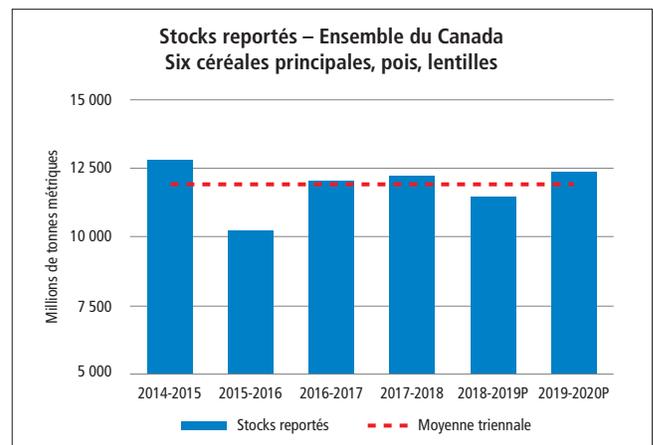
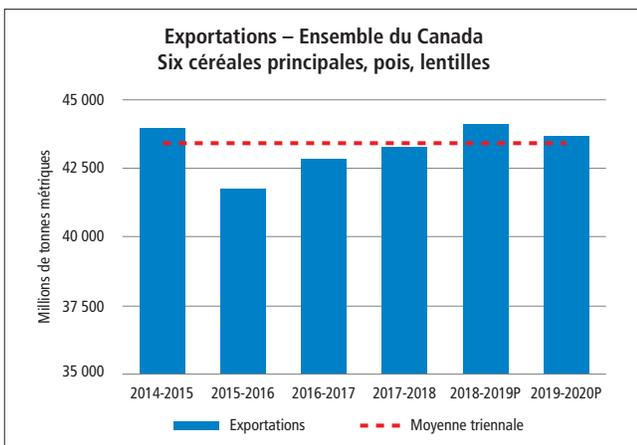
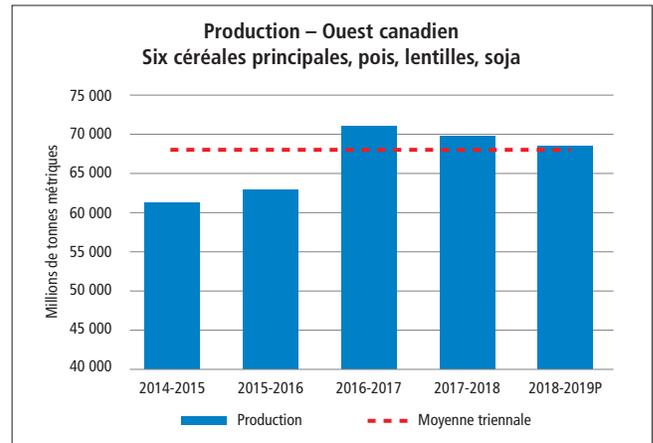
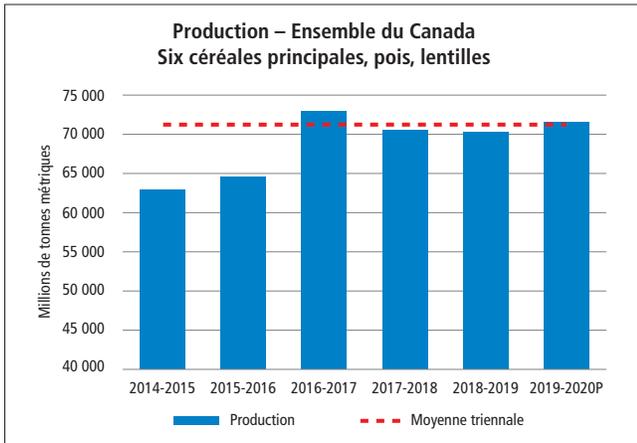
# 5 DEMANDE PRÉVUE POUR 2019-2020

En se fondant sur ses perspectives des principales grandes cultures pour juillet, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoit que pour 2019-2020, dans l'ensemble du Canada, les stocks de début de campagne seront légèrement inférieurs à la moyenne triennale, en dépit des restrictions commerciales sur les volumes d'exportation de canola qui ont fait passer les stocks de début de campagne de canola de 2,5 MTM en 2018-2019 à 3,9 MTM en 2019-2020. La production des six principales céréales (blé, orge, avoine, lin, seigle et canola), des pois et des lentilles devrait s'établir à 71,6 MTM, comparativement à 70,3 MTM en 2018-2019 et à la moyenne triennale de 71,2 MTM. Aux fins de consultation, la production des six principales céréales, des pois, des lentilles et du soja pour la campagne agricole 2018-2019 dans l'Ouest canadien est présentée dans les tableaux ci-après, qui tiennent

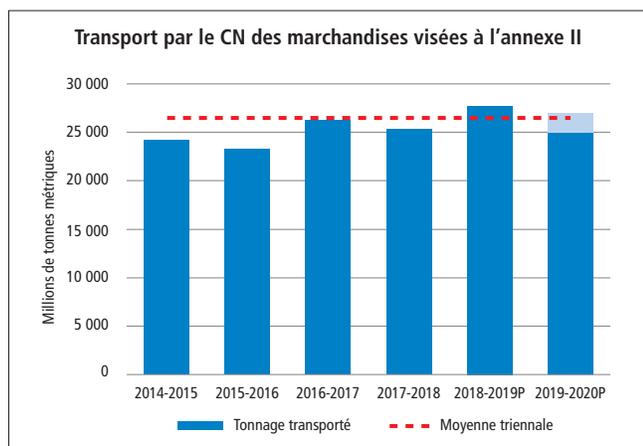
compte de l'augmentation substantielle de la production de soja dans l'ouest du Canada au cours des dernières années. En tenant compte des stocks de début de campagne et de la production plus élevés par rapport à la moyenne triennale, l'offre totale de céréales disponibles devrait être légèrement supérieure à la moyenne triennale.

Les exportations devraient correspondre aux niveaux de la moyenne triennale en plus d'être comparables aux niveaux des campagnes agricoles 2017-2018 et 2018-2019, ce qui reflète la grande portée de l'incidence que les restrictions commerciales visant le marché chinois et d'autres marchés pourraient avoir sur les niveaux d'exportation. Dans l'ensemble, les stocks de fin de campagne pour 2019-2020 devraient être légèrement supérieurs à ceux de 2018-2019 et de la moyenne triennale.

Au cours des consultations, certains commentaires semblaient indiquer que la production 2019-2020 serait incertaine étant donné l'incidence du temps sec au printemps et au début de l'été, tandis que selon d'autres commentaires, la production concorderait avec les perspectives d'AAC.



Le présent plan de transport des céréales évalue la capacité du CN à acheminer les céréales qu'il doit transporter pendant la campagne agricole. Ci-dessous, les volumes (selon une estimation de la campagne agricole 2018-2019) de marchandises visées à l'annexe II ont été acheminés dans des wagons-trémies, des wagons-citernes et des wagons couverts par le CN au cours de chacune des cinq dernières campagnes agricoles. **Le volume de céréales acheminé au moyen du matériel intermodal s'ajoute à ces chiffres.** Sur la base des estimations ci-dessus, le CN prévoit que le volume de céréales qu'il devra acheminer dans des wagons-trémies, des wagons-citernes et des wagons couverts au cours de la campagne agricole 2019-2020 sera de l'ordre de 25 à 27 MTM, ce qui correspond aux volumes des trois dernières campagnes.



Toutefois, l'expérience montre que les prévisions sont ce qu'elles sont, soit des prévisions, et qu'elles ne sont pas toujours en phase avec les volumes réels. Par conséquent, comme il l'a fait l'an dernier, le CN continuera d'approfondir régulièrement son évaluation de la production céréalière globale, des exportations et des volumes prévus devant être transportés. Cette évaluation tiendra compte des observations formulées par des analystes de marchés, des entreprises céréalières, des organisations représentant des producteurs de céréales, des ministères de l'agriculture provinciaux de l'Ouest canadien et d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement des céréales. De plus, il faudra porter une attention accrue aux enjeux commerciaux.

Du début d'avril à la mi-juin, dans la majeure partie des Prairies, les précipitations ont été soit inférieures soit largement inférieures à la normale, ce qui a eu une incidence sur la germination et la croissance des cultures dans les régions les plus durement touchées par le temps sec. De la mi-juin à la mi-juillet, les conditions d'humidité du sol se sont améliorées dans l'ensemble des Prairies après des précipitations étendues. Toutefois, au cours de la même période, le temps a été plus sec qu'à l'accoutumée dans des régions du sud de l'Alberta, de Peace River et du Manitoba. Selon des données anecdotiques, la pluie est peut-être arrivée trop tard pour que les cultures puissent en bénéficier de manière significative dans certaines régions, étant donné la sécheresse qui s'était installée au début de la saison de croissance.

## PRÉVISIONS RELATIVES À D'AUTRES MARCHANDISES

Les prévisions relatives à d'autres marchandises acheminées sur le réseau du CN ne sont pas aussi facilement accessibles dans d'autres secteurs que dans le secteur céréalière. Bon nombre de nos clients sont aux prises avec une dynamique de marché en constante évolution et ne sont pas en mesure de nous aviser de leurs besoins en matière de transport.

Depuis le début de 2019, nos clients et, par extension, notre achalandage ont subi les contrecoups de divers facteurs, entre autres les soubresauts de la demande et les changements imprévus dans la production et les sources d'approvisionnement aux points d'origine et de destination. Les réalités géopolitiques ont aussi eu des répercussions importantes sur l'achalandage, notamment le différend toujours non résolu concernant le bois d'œuvre résineux, le différend commercial réglé depuis peu sur les tarifs de l'acier et de l'aluminium, l'entente de remplacement non encore ratifiée de l'ALENA, l'impact du différend commercial entre

la Chine et les États-Unis sur les importations conteneurisées, les retards dans la construction de pipelines et la volatilité du mouvement du pétrole brut et du sable de fracturation qui s'est ensuivie.

À la lumière de cet enjeu, les estimations reposent sur les tendances, les indicateurs clés, la demande du marché et les commentaires fournis volontairement par des clients qui choisissent de nous faire part de leurs perspectives. La campagne agricole 2018-2019 a montré que la fiabilité nécessaire de ce type de prévisions est liée à un environnement géopolitique perturbateur, à des phénomènes météorologiques extrêmes de plus en plus fréquents et à un contexte économique variable où la demande de produits peut fluctuer considérablement d'un trimestre à l'autre. Tout comme les droits de douane peuvent avoir une incidence inattendue sur nos clients du secteur céréalière, des événements imprévisibles peuvent avoir un effet semblable sur les quelque six millions de wagons que nous acheminons chaque année en Amérique du Nord. Malgré ces défis, le CN s'efforce toujours de se préparer au transport des marchandises et des produits de ses clients.

# 6 ÉTABLIR LA CAPACITÉ MAXIMALE À LONG TERME DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT POUR LES CÉRÉALES DE L'OUEST CANADIEN

## CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR

La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada fluctue tout au long de la campagne agricole, et plusieurs facteurs limitent considérablement la capacité maximale à long terme que la chaîne peut offrir à un moment donné. La capacité maximale à long terme est également fonction des capacités et de l'efficacité opérationnelle de tous les maillons de cette chaîne d'approvisionnement, du point d'origine à la destination finale. La récolte céréalière crée une situation particulièrement complexe sur le plan du transport. Elle s'effectue sur une courte période et crée des stocks considérables qu'il est impossible de transporter en totalité dès que la récolte se termine.

Les processus liés à la chaîne d'approvisionnement ont évolué au fil du temps afin de gérer la forte demande visant les actifs utilisés pour les céréales destinées à l'exportation au cours de cette période de pointe. Dans le secteur céréalier, un exemple en est l'autorisation du terminal. Les clients transmettent leurs demandes de wagons-trémies chaque semaine au CN, et ces demandes sont validées dès leur réception auprès du terminal de destination afin de s'assurer qu'il peut recevoir le trafic confié au CN. Une fois que le terminal de destination a confirmé qu'il a la capacité nécessaire et que le CN s'est assuré que le circuit de transport vers le terminal de destination peut accueillir le volume de trafic, les demandes sont acceptées. Si le terminal d'exportation ne peut pas accepter ou traiter le volume de demandes qui lui est destiné, le CN n'acceptera pas et ne planifiera pas les demandes.

Accepter une demande qui dépasse la capacité réelle d'une installation peut causer un engorgement et réduire la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui se répercute sur la taille du programme de mise en place de wagons céréaliers que le CN peut réaliser hebdomadairement. Le niveau de service offert aux clients du CN se ressent de la surcharge du circuit de transport. Ce programme s'est avéré essentiel au maintien de la fluidité dans les terminaux d'exportation; cela évite ainsi aux trains de faire marche arrière dans les triages et sur la voie principale. Étant donné le succès de cette pratique exemplaire dans le secteur céréalier, elle est maintenant utilisée pour d'autres marchandises.

Le CN reconnaît que pendant cette période de pointe, la manutention et la marge de commercialisation des céréales sont, en moyenne, les plus rentables pour les acheteurs de céréales et que la pression exercée sur les agriculteurs pour livrer les céréales est la plus intense. L'autorisation du terminal permet d'aligner la demande sur la capacité du réseau ferroviaire, car toutes les céréales ne peuvent pas entrer dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier pendant la période de pointe qui s'étend de septembre à avril.

## FERMETURE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

De plus, la capacité d'exportation est considérablement limitée lorsque le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est fermé à la navigation. Les derniers navires d'exportation et les laquiers devant transborder les céréales aux silos situés sur le fleuve Saint-Laurent quittent habituellement Thunder Bay entre le 20 et le 24 décembre; d'ordinaire, le chargement des navires ne reprend à Thunder Bay qu'après le 25 mars. Globalement, le nombre de déchargements de wagons chute d'un sommet de 2 600 à 3 000 déchargements par semaine à l'automne à moins de quelques centaines par semaine pendant l'hiver, puis le rythme des déchargements reprend pendant la dernière quinzaine de mars. La perte de cette importante capacité d'exportation est très peu compensée par les expéditions ferroviaires directes vers les silos à céréales sur le fleuve Saint-Laurent et d'autres destinations de l'est du Canada et des États-Unis.

## CAPACITÉ HIVERNALE

Outre la fermeture des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, les conditions hivernales extrêmes ont une incidence directe sur l'exploitation ferroviaire. Les températures froides et les chutes de neige abondantes nuisent aux activités du chemin de fer. Lorsque le thermomètre affiche -25 °C, il faut réduire la longueur des trains afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire du système de freinage. Aux fins de sécurité, le CN dispose d'un système de restrictions à quatre niveaux (longueur des trains, vitesse des trains et heures d'exploitation des trains) qui sont appliquées à mesure que la température baisse. Les vents forts et les pluies abondantes gênent les activités portuaires et le chargement des navires sur la côte ouest. Au moment de la rédaction du présent document, aucune décision n'avait été prise pour mettre fin au chargement des céréales par les ouvertures de chargement ou au moyen de bâches pendant les intempéries, au port de Vancouver.

Les hivers se suivent et ne se ressemblent pas, mais le CN s'y prépare de diverses façons en s'assurant, entre autres, que les locomotives sont en bon état de marche, que le matériel de déneigement est déployé dans l'ensemble du réseau, que les wagons excédentaires sont retirés des triages et que des équipes de cadres sont disponibles pour compléter les équipes régulières s'il y a lieu.

Malgré nos efforts intensifs pour compenser les effets du froid sur nos activités, nous ne pourrions jamais atténuer pleinement l'incidence réelle de ces conditions extrêmes. Le CN s'est engagé envers une stratégie visant le renforcement de la résilience et l'amélioration continue, mais l'exploitation hivernale repose avant tout sur la sécurité afin de protéger les membres de notre personnel, nos clients et les collectivités où nous exerçons nos activités.

Le Plan d'exploitation hivernale du CN explique clairement les défis que l'hiver pose à nos activités d'exploitation, ainsi que notre préparation et notre planification pour y faire face.



## 7 AUTRES FACTEURS INFLUANT SUR LA CAPACITÉ

Malgré les projets de construction en cours au port de Vancouver et les nouveaux silos de grande capacité en train d'être construits dans les Prairies, et à la différence de nombreuses autres chaînes d'approvisionnement des céréales dans le monde, la capacité de stockage commercial de la chaîne d'approvisionnement des céréales de l'Ouest canadien est très limitée par rapport à la taille de la récolte. Les entreprises céréaliers comptent sur les producteurs pour stocker la plus grande partie des cultures au moment de la récolte, car les stocks sont progressivement intégrés à la chaîne d'approvisionnement au cours de la campagne agricole. La chaîne d'approvisionnement des céréales canadienne a besoin de toute la campagne agricole pour acheminer la totalité des volumes produits et expédiés. Ainsi, à tout moment, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales doit tenir compte de la performance opérationnelle d'autres modes de transport qui acheminent aussi des céréales à leur destination finale, notamment les laquiers intérieurs et les navires d'exportation.

Si un navire n'arrive pas en vue de son chargement au cours de la période pendant laquelle il est attendu, s'il n'est pas prêt à être chargé ou si le chargement est impossible en raison du mauvais temps, le déchargement des wagons peut être limité par la capacité de l'aire de stockage du terminal, ce qui se répercute sur la chaîne d'approvisionnement des céréales en amont. Par exemple, si le CN doit retenir des trains au point d'origine ou en cours de route vers le terminal de destination parce que celui-ci ne peut pas accepter d'envois, ils mettent ensuite plus de temps à retourner dans les Prairies pour le chargement. Il en résulte une diminution du nombre total de wagons disponibles pour le chargement des céréales aux points de livraison dans les Prairies. Les groupes Gestion de la fluidité du trafic et Exploitation portuaire du CN communiquent quotidiennement avec les expéditeurs céréaliers et le CP afin de gérer la circulation du trafic céréalier vers la destination, car ils sont conscients que les plans d'acheminement des céréales et le moment du chargement des navires changent constamment en raison de la modification des heures d'arrivée des navires et de l'incidence des conditions météorologiques sur la productivité des terminaux.

La performance opérationnelle d'autres transporteurs ferroviaires a aussi une incidence directe sur le CN, car un volume important du trafic que le CN achemine n'a pas un point de destination directement desservi par le CN. Les envois céréaliers que le CN échange avec le CP à Vancouver afin qu'ils soient acheminés vers les terminaux céréaliers de la rive sud en sont un bon exemple. Les groupes Gestion de la fluidité du trafic et Exploitation portuaire du CN et du CP coordonnent constamment la circulation dans le port de Vancouver, mais si les plans changent pour des raisons liées à l'exploitation ou pour toute autre raison et que la plage horaire pour l'échange de trafic est grandement modifiée, cela peut retarder l'arrivée des wagons à leur destination finale.

Un autre facteur qui influe sur la performance de la chaîne d'approvisionnement est la complexité liée aux mélanges de produits qui transitent par les silos-élévateurs et les silos des terminaux. Des céréales de divers grades et niveaux de qualité peuvent provenir de plusieurs silos de collecte et être mélangées au point d'exportation afin de respecter une

norme de qualité stipulée dans le contrat de vente. Au cours des années où la qualité des récoltes est affectée par les conditions météorologiques, la complexité du transport des produits jusqu'aux ports augmente, ce qui a un effet défavorable sur la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales. Diverses marchandises sont souvent chargées sur le même navire d'exportation, ce qui ajoute à la complexité de la logistique du terminal et du transport ferroviaire pour ce navire.

### CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES AU CN

Le CN transporte des céréales vers trois grandes destinations d'exportation (Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay), tandis que le reste est acheminé vers des destinations commerciales au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La fermeture du terminal de Thunder Bay à l'extérieur de la période de navigation sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que l'influence des conditions météorologiques sur le rendement de la chaîne d'approvisionnement, a des conséquences importantes sur la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout durant les mois d'hiver. (Pour de plus amples renseignements sur les destinations desservies par le CN, consultez l'annexe 1.)

### TAILLE DU PARC DE WAGONS-TRÉMIES

La taille du parc de wagons-trémies du CN dans l'Ouest canadien a augmenté au cours des dernières années (voir la section sur le parc ci-dessous). Le CN a acheté 1 000 nouveaux wagons-trémies à céréales en 2018-2019. De plus, il y a également eu une hausse importante du volume de céréales en vrac de l'Ouest canadien transportées dans des wagons-trémies fournis par des clients, contrôlés par des clients et appartenant à des particuliers, aux endroits où cela est efficace sur le plan de l'exploitation. **Alors que le transport des céréales en vrac dans des wagons de particuliers représentait de 10 à 20 wagons par semaine il y a cinq ans, il a représenté plus de 500 à 700 wagons par semaine (en excluent les produits transformés comme le tourteau et le malt) durant la période de pointe de l'automne dernier et plus de 350 à 500 wagons par semaine durant l'hiver. Les mises en place de wagons qui en résultent s'ajoutent à la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement pour les wagons-trémies fournis par le CN, qui est présentée ci-dessous.** La croissance du transport de céréales en vrac dans des wagons-trémies de particuliers a été possible en partie grâce à l'importante augmentation de la capacité du réseau qui est principalement due aux investissements du CN dans la capacité du réseau, les locomotives et le personnel.

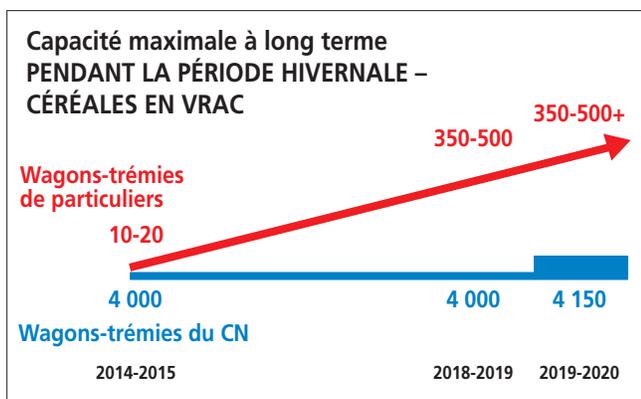
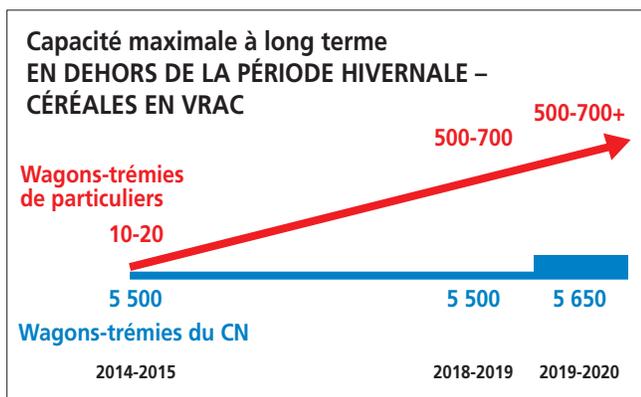
Les chiffres présentés dans le présent rapport pour le nombre maximal mensuel de mises en place de wagons-trémies concernent spécifiquement le matériel fourni par le CN pour le transport des céréales en vrac. Les données pour le transport des céréales dans du matériel de particulier contrôlé par des clients sont à ajouter à ces chiffres. Aux fins de planification et en nous fondant sur l'hypothèse que la demande continuera d'être fortement axée sur les exportations via Prince Rupert, Vancouver et Thunder Bay (le cas échéant), nous estimons que le réseau peut faire face de façon soutenue à la moyenne mensuelle de mises en place hebdomadaires de wagons-trémies qui est indiquée ci-dessous pour le matériel fourni par le CN.

**Capacité maximale à long terme du CN –  
Mises en place hebdomadaires des wagons-trémies  
couverts du CN dans l'Ouest canadien<sup>1</sup>**

	Semaines céréalières	Maximum pour 2019-2020
<b>Août</b>	1-4	5 650
<b>Septembre</b>	5-8	5 650
<b>Octobre</b>	9-13	5 650
<b>Novembre</b>	14-17	5 650
<b>Décembre</b>	18-22	4 150
<b>Janvier</b>	23-26	4 150
<b>Février</b>	27-30	4 150
<b>Mars</b>	31-34	4 150
<b>Avril</b>	35-39	5 650
<b>Mai</b>	40-43	5 650
<b>Juin</b>	44-47	5 650
<b>Juillet</b>	48-52	5 650

<sup>1</sup> Ces chiffres supposent un parc composé de wagons gouvernementaux, de wagons loués par le CN ou appartenant au CN et de wagons fournis par les clients qui ont été entièrement intégrés au parc de wagons communs du CN. Les wagons de particuliers fournis par les clients et réservés à leur service **ne sont pas compris** dans ces chiffres.

Les figures ci-dessous montrent la croissance spectaculaire du transport des céréales dans du matériel de particulier contrôlé par des clients au cours des cinq dernières années par rapport à la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement représentée par le matériel fourni par le CN.



Aux fins de planification, les expéditeurs peuvent s'attendre à ce que le programme d'expédition hebdomadaire globale du CN reflète, en moyenne, les nombres de wagons ci-dessus. Nous insistons sur le fait que nous croyons que ces nombres, lorsqu'ils sont ajoutés aux wagons de particuliers (wagons appartenant à des clients et contrôlés par des clients mentionnés précédemment), représentent la capacité à long terme globale de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, selon la fluidité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales, il y aura des semaines où ces niveaux seront vraisemblablement dépassés, et d'autres où ils pourraient ne pas être atteints. Le CN s'engage à déployer tous les efforts pour atteindre ces niveaux de façon régulière. Il s'attend aussi à ce que la demande de matériel fourni par le CN dépasse la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement durant certaines semaines (surtout à l'automne et à l'hiver, quand la manutention et le commerce des céréales sont le plus profitables pour les entreprises céréalières). Le CN devra alors appliquer ses critères de rationnement aux demandes qu'il reçoit.

Il est important de noter que ces chiffres supposent certains facteurs clés :

- La fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales dans les corridors;
- Des opérations de déchargement se poursuivant sept jours sur sept dans les principaux terminaux d'exportation des céréales;
- Une reprise complète du chargement par mauvais temps dans les terminaux de la côte ouest;
- Des conditions d'exploitation ferroviaire normales en hiver (les problèmes liés à ces conditions et les mesures prises par le CN pour y remédier seront abordés dans notre rapport sur les mesures d'urgence hivernales);
- Aucune interruption de travail importante ou d'autres perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement, notamment des interruptions de service sur la ligne principale;
- Un contexte commercial mondial stable.

L'atteinte de ces objectifs permettra au CN de transporter les céréales qu'il doit transporter durant la campagne agricole.

## 8 CAPACITÉ ACCRUE DU RÉSEAU

Au cours des dernières années, le CN a effectué des dépenses en immobilisations records afin d'éliminer les engorgements, d'améliorer l'efficacité et d'augmenter la capacité globale du réseau dont dispose le CN pour répondre aux besoins de ses clients. L'an passé, et de nouveau cette année, le CN a annoncé publiquement son plan d'investir un montant record total de 7,4 G\$ entre 2018 et 2019. Les investissements les plus notables sont le doublement de tronçons de la voie principale du CN entre Edmonton et Winnipeg et entre Winnipeg et Chicago, le prolongement de voies d'évitement et de voies de triage et l'acquisition de nouvelles locomotives de niveau 4 et de nouveaux wagons-trémies, wagons couverts et wagons à support central pour le bois d'œuvre. La capacité accrue qui en résulte profite à tous les clients du CN. En ce qui concerne les avantages directs pour les clients du CN du secteur céréalier, la capacité accrue se reflète dans la capacité maximale à long terme prévue de la chaîne d'approvisionnement, qui a augmenté par rapport aux niveaux de 2018-2019.

Le CN estime également que les investissements massifs effectués pour accroître la capacité de son réseau amélioreront sa résilience et lui permettront de faire face au mauvais temps, aux perturbations sur son réseau et à d'autres événements imprévus qui pourraient nuire au transport des céréales, et de reprendre ensuite ses activités. Cela profitera à tous les clients du CN.

Les modifications comprises dans la *Loi sur la modernisation des transports* du Canada ont incité le CN à investir dans de nouveaux wagons-trémies à céréales de grande capacité, qui ont eu une incidence

directe sur notre capacité à transporter les céréales. De nouveaux wagons-trémies à céréales continuent d'être ajoutés au parc du CN. La capacité globale continuera d'augmenter à mesure que les projets d'immobilisations indiqués dans le présent plan sont terminés. L'efficacité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout s'est elle aussi améliorée, les expéditeurs ayant augmenté globalement l'efficacité des silos de collecte et des terminaux d'exportation.

Évidemment, un certain nombre de facteurs (certains sont sous le contrôle du CN, mais de nombreux ne le sont pas) peuvent restreindre de manière imprévisible la capacité hebdomadaire de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, une interruption de service sur la ligne principale aura une incidence majeure sur la chaîne d'approvisionnement des céréales et la chaîne d'approvisionnement globale. Non seulement ces effets se feront sentir immédiatement après l'incident, mais ils se répercuteront sur la taille du plan de transport que le CN peut présenter dans les semaines qui suivent, à mesure que les activités reprennent.

La planification doit également tenir compte de la demande en transport dans les autres secteurs d'activité de l'Ouest canadien. Le CN prévoit que la demande en matière de capacité du réseau ferroviaire continuera d'être forte dans tous les secteurs d'activité de l'Ouest canadien en 2019 et 2020, mais il y aura de l'incertitude relativement au moment. Il importe donc de tenir compte des besoins de ces secteurs pour évaluer la partie de la capacité globale du réseau pouvant satisfaire chacun des segments des activités commerciales du CN, y compris le transport des céréales.



## 9 CAPACITÉ DU CN

**Ce plan présente en détail les mesures que le CN a prises et qu'il compte prendre pour mobiliser les ressources nécessaires au transport des céréales durant la campagne agricole 2019-2020.**

### PARC

Le CN exploite au Canada un parc d'environ 12 650 wagons-trémies pour le transport des céréales de ses clients. Ce parc de wagons partagés se compose de wagons-trémies du gouvernement du Canada, de wagons loués par le CN ou appartenant au CN, et de wagons de particuliers fournis par les clients qui ont été intégrés au parc de wagons communs. Le CN déploie la totalité du parc pendant les périodes de pointe et entrepose des wagons lorsque la demande diminue afin de maximiser la fluidité du réseau. Par exemple, 2 500 wagons-trémies ont été entreposés, en moyenne, pendant les deux premiers mois de la campagne agricole 2018-2019, et près de 3 500 wagons étaient entreposés à la fin mai 2019. Ces fluctuations de la taille du parc témoignent du caractère saisonnier de la demande de wagons céréaliers.

En 2018, le **CN a annoncé l'acquisition de 1 000 nouveaux wagons-trémies à céréales de grande capacité et de nouvelle génération au cours des deux prochaines années**, afin d'augmenter davantage la capacité. En juin 2019, 500 de ces nouveaux wagons avaient été livrés, et le reste de la commande devrait être livré d'ici la fin de la campagne agricole 2019-2020. Grâce à cette importante acquisition, le CN bénéficie d'une capacité moyenne de transport accrue par rapport aux anciens wagons, et peut ainsi s'adapter à la demande supplémentaire de wagons céréaliers.

### LOCOMOTIVES

Le CN exploite un parc d'environ 1 950 locomotives de moyenne à grande puissance. **En 2017, le CN a annoncé qu'il achèterait 260 locomotives neuves à GE Transportation au cours des trois prochaines années** afin de saisir les occasions de croissance futures et de favoriser l'efficacité opérationnelle dans l'ensemble de son réseau. Le CN est le seul chemin de fer nord-américain à faire l'acquisition d'un si grand nombre de locomotives, ce qui témoigne de son engagement à améliorer sa capacité à se mettre au service de l'économie canadienne. Le CN prévoit que les 200 premières de ces nouvelles locomotives seront livrées d'ici août 2019, et 60 autres le seront au cours de la campagne agricole 2019-2020.

### ÉQUIPES

**Le CN est bien placé du point de vue de l'effectif pour faire face aux niveaux de trafic prévus sur son réseau pour la campagne agricole 2019-2020.** En 2018, le CN a entrepris une campagne d'embauche dynamique afin de s'assurer qu'il y a suffisamment d'équipes en place pour l'hiver 2018-2019. Cette campagne a permis d'augmenter de 18 % le nombre de membres d'équipes de train qualifiés dans l'ensemble du CN par rapport à l'an dernier, et il y a 26 % plus d'équipes l'ouest du Canada. Ces équipes supplémentaires ont aidé le CN à relever les défis opérationnels causés par le froid extrême en février 2019. À mesure que les nouvelles équipes ont obtenu leur qualification et acquis plus d'expérience en 2019, leur incidence sur les activités du CN a augmenté.

Le CN continue de recruter, d'embaucher et de former de nouveaux membres du personnel. Des membres du personnel du Transport (chefs de train et mécaniciens de locomotive), de l'Ingénierie (Voie et Entretien de la voie) et de la Mécanique (réparations des wagons et des locomotives) continuent d'être formés aux deux campus ultramodernes du CN construits à cet effet à Winnipeg (Man.) et à Homewood (IL). Ces membres du personnel remplaceront ceux qui partiront à la retraite et augmenteront notre bassin de personnel dans les zones clés où la demande est élevée.

Maintenir le bon nombre de membres du personnel de l'Exploitation lors des fluctuations de la demande des clients est un défi continu. Il est difficile de conserver des équipes lorsque la demande n'est pas suffisante pour leur fournir un travail régulier. Les contrats et les règles de travail empêchent grandement le CN de déplacer les équipes d'une région à l'autre lorsqu'il y a des hausses ou des baisses imprévues dans la demande. Si des travailleurs sont mis à pied, il y a un risque qu'ils aillent travailler dans d'autres secteurs ou qu'ils doivent suivre une formation de requalification avant de pouvoir retourner au travail. Lorsque la demande est moins élevée, le CN s'efforce de redéployer et de former de nouveau les membres de son personnel où il le peut.

## INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

**Le CN a poursuivi dans la lignée de son programme de dépenses en immobilisations record de 2018 avec une autre année record en 2019. Cette année, le CN prévoit d'investir encore un montant record de 3,9 G\$ dont le but est de favoriser la croissance dans tous ses secteurs d'activité. Sur une période de deux ans, le CN investira 7,4 G\$ afin d'accroître la capacité et la résilience du réseau, surtout dans l'ouest du Canada.** Une fois de plus, cette année, le CN s'est concentré sur des investissements qui lui permettent de maintenir la fluidité de son réseau tout en faisant face à des volumes accrus de trafic et en reprenant ses activités plus rapidement après une perturbation ou un phénomène météorologique extrême. Parmi les principaux projets en 2019, mentionnons l'ajout et le prolongement de voies d'évitement où deux trains pourront circuler simultanément, le doublement de tronçons de voie et l'augmentation de la capacité des triages. Ces projets amélioreront la résilience du réseau et permettront au CN de mieux gérer les perturbations imprévues sur le réseau.

Les perturbations sur la ligne principale, particulièrement dans les corridors Winnipeg-Edmonton, Winnipeg-Chicago, Edmonton-Vancouver et Edmonton-Prince Rupert, sont les plus susceptibles de nuire à la fluidité du réseau étant donné l'immense volume de trafic qui circule sur la ligne principale par rapport aux parties moins achalandées du réseau du CN.

À la suite d'un incident, le CN s'efforce de détourner le trafic afin d'éviter la perturbation. Pour ce faire, le CN peut détourner, à ses frais, les envois de ses clients vers d'autres chemins de fer afin de respecter ses engagements. Bien que la circulation sur un parcours de rechange puisse être moins rapide et efficace que sur la ligne principale, les envois sont tout de même acheminés vers les marchés finaux, ce qui est essentiel pour nos clients.

Afin d'accélérer la reprise des activités après un incident ou des conditions météorologiques extrêmes, le CN élabore un plan de reprise du service qui est mis en œuvre dès que la voie est rouverte et qui détermine également comment la circulation reprendra. La réouverture d'une voie ne signifie pas que la situation est immédiatement rétablie. La synchronisation du réseau et du matériel et, dans le cas du transport des céréales, l'atteinte d'un équilibre entre wagons chargés et wagons vides peuvent prendre de nombreuses semaines après une perturbation majeure. Ce fut le cas en février 2019 quand, à la suite de plusieurs semaines de froid extrême, le réseau était très déséquilibré. Il a fallu plusieurs semaines de temps plus clément pour que le service hivernal normal reprenne sur le réseau.

Pour relever ces défis récurrents, et pour améliorer la résilience du réseau, **le CN a déjà bien entamé les programmes d'immobilisations soutenus par l'investissement de 3,9 G\$ prévu cette année.**



Voici ce que comprennent les améliorations de la capacité.

### **Saskatchewan**

- Doublement d'environ dix milles de voie près d'Atwater, à l'est de Melville
- Doublement d'environ dix milles de voie près de Fenwood, à l'ouest de Melville
- Doublement d'environ huit milles de voie près de Biggar, à l'ouest de Saskatoon
- Doublement d'environ sept milles de voie près de Clavet, au sud-est de Saskatoon

### **Alberta**

- Doublement d'environ 12 milles de voie entre Leaman et Nilton, à l'ouest d'Edmonton
- Doublement d'environ cinq milles de voie près d'Entrance, à l'est de la frontière entre l'Alberta et la Colombie-Britannique
- Doublement d'environ sept milles de voie près de Greenshields, à l'est d'Edmonton
- Construction de nouvelles voies au triage de Scotford, au nord-est d'Edmonton, pour accroître la capacité du triage afin de répondre aux demandes locales croissantes

### **Manitoba**

- Doublement de 6,3 milles de voie près d'Exira, à l'ouest de Portage la Prairie

### **Colombie-Britannique**

- Construction d'une nouvelle voie d'évitement à Port Edward, à l'ouest de Prince Rupert
- Doublement de 2,5 milles de voie à l'ouest de Prince George
- Projets pluriannuels visant l'augmentation de la capacité ferroviaire au port de Vancouver, en collaboration avec le gouvernement du Canada et l'Administration portuaire Vancouver-Fraser

D'autres aspects de base du programme viseront le remplacement, la modernisation et l'entretien d'éléments clés de l'infrastructure, dans un contexte d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité. Ces investissements faciliteront aussi le transport des céréales et contribueront à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout dont le CN est un maillon.

Le CN travaille d'arrache-pied pour s'assurer que ces projets sont terminés avant l'hiver prochain. L'exécution de travaux d'infrastructure majeurs dans des corridors achalandés représente une tâche hautement complexe qui exige du CN une planification méticuleuse et l'affectation de ressources considérables. Cela occasionne également des perturbations de service temporaires pour permettre aux équipes de travaux d'accéder au réseau.

### **FINANCEMENT NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX**

Le 22 juin 2018, le gouvernement du Canada a annoncé le financement de plusieurs projets importants au port de Vancouver dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Certains de ces projets visent à augmenter la capacité du réseau ferroviaire dans le corridor à destination des terminaux d'exportation des céréales et d'autres terminaux sur la rive nord de Vancouver. Le CN est heureux de s'associer au gouvernement du Canada et au port de Vancouver pour la réalisation de ces projets qui aideront à alléger les contraintes de capacité majeures pour les années à venir.

L'ouverture de G3 Terminal Vancouver sur la rive nord ainsi que l'augmentation de la capacité dans bon nombre des terminaux existants entraîneront une hausse considérable du nombre de trains qui devront passer par le tunnel du CN à voie simple et par le pont ferroviaire à voie simple Second Narrows pour atteindre les terminaux manutentionnant les céréales et d'autres marchandises. L'accès est davantage limité par le fait que le pont ferroviaire doit être levé durant de nombreuses périodes de la journée pour laisser passer le trafic maritime. Le FNCC permettra au CN d'augmenter grandement la capacité dans le corridor grâce à l'amélioration de la ventilation dans le tunnel, à la réduction du temps nécessaire entre les trains et à la construction de voies supplémentaires à l'extérieur de l'entrée du tunnel. Il ne sera ainsi plus nécessaire de garder les trains à plusieurs kilomètres du tunnel.

## PROGRAMMES DE MARKETING DES PRODUITS CÉRÉALIERS DU CN

Ces dernières années, le CN est passé d'un programme d'affectation des wagons général pour le transport des céréales en vrac à divers programmes commerciaux adaptés aux besoins particuliers de ses clients. Après avoir consulté ses clients, le CN a élaboré des programmes qui permettent à ceux-ci d'obtenir un approvisionnement prioritaire en wagons. Il en résulte une affectation plus rapide des wagons-trémies, qui répond davantage aux besoins des expéditeurs de céréales.

Le CN propose les programmes de vente aux enchères ci-dessous en vertu desquels les clients soumissionnent pour obtenir de la capacité dans le parc du CN :

- Programme commercial de vente aux enchères du CN – Ouest canadien (en anglais)
- Programme de vente aux enchères de wagons privés du CN – Ouest canadien (en anglais)
- Programme commercial de vente aux enchères A10 du CN – Ouest canadien (en anglais)
- Programme de vente aux enchères A10 de wagons privés du CN – Ouest canadien (en anglais)

Pour garantir aux clients et au CN une bonne performance, ces programmes comprennent des pénalités réciproques évaluées en fonction de critères objectifs, qui maintiennent l'équilibre entre les obligations réciproques du chemin de fer et des expéditeurs.

Le CN offre aussi des programmes d'intégration au parc dans le cadre desquels les clients peuvent placer leurs propres wagons dans le parc du CN et profiter d'une plus grande utilisation des actifs et d'une plus grande capacité.

- Programme d'intégration au parc du CN – Ouest canadien 2019 (en anglais)
- Programme d'intégration de wagons privés au parc – Ouest canadien 2019 (en anglais)

En contrepartie de cet engagement relatif au matériel, les clients reçoivent un approvisionnement prioritaire en wagons en fonction des wagons qu'ils fournissent au CN. Des pénalités réciproques sont également prévues pour le cas où l'une ou l'autre des parties ne respecterait pas ses engagements.

Outre ces programmes et d'autres ententes commerciales d'approvisionnement en wagons que le CN entend conclure avec ses clients, le CN prévoit que, pour la campagne agricole 2019-2020, plus de 90 % de la capacité de son parc de wagons-trémies sera réservée dans le cadre de ses programmes commerciaux. Le CN a été en mesure d'établir des programmes commerciaux qui répondent aux besoins de ses clients tout en étant pondérés par l'application de pénalités réciproques.

Vous trouverez des précisions sur les programmes du CN, des directives et une liste des installations de chargement pour les producteurs à <https://www.cn.ca/fr/votre-industrie/cereale/documents-et-programmes-relatifs-aux-produits-cerealiers>.



# CONCLUSION

---

## **ENGAGEMENT ENVERS L'AMÉLIORATION CONTINUE ET LES NOUVEAUX INVESTISSEMENTS**

Le CN s'engage à consulter de façon constante les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des céréales durant la campagne agricole. Selon la chaîne d'approvisionnement et l'analyse du marché présentées dans le présent document, le CN estime qu'il disposera des ressources nécessaires pour répondre avec efficacité et efficacité à la demande en matière de transport des céréales pour la campagne agricole 2019-2020.

**Le CN continue de réaliser des investissements sans précédent dans les ressources nécessaires afin de respecter son engagement de transporter plus de marchandises, y compris les céréales.**

Le CN a investi massivement pour accroître sa capacité globale, améliorer la résilience de son réseau ferroviaire et se remettre plus rapidement des perturbations majeures sur son réseau.

Le CN s'est engagé à renforcer la capacité et à déployer ses ressources pour satisfaire à la demande. À cette fin, il tient compte des limites de la chaîne d'approvisionnement et de ses obligations de desservir d'autres secteurs de l'économie canadienne, et il reconnaît qu'à long terme, la rationalisation de son infrastructure est dans l'intérêt du secteur céréalier, ainsi que d'autres secteurs desservis par le CN. Sur la base des meilleures prévisions de marché disponibles et sachant qu'il existe des variables externes sur lesquelles il n'a aucun contrôle, le CN est convaincu que son plan d'action répondra aux besoins de ses clients du secteur céréalier.

Nous tenons à remercier tous les intervenants qui ont pris le temps de nous transmettre leurs commentaires sur le plan de transport des céréales du CN. Nous souhaitons travailler de concert avec le secteur en ce qui concerne le transport des céréales, et nous sommes d'avis que cette consultation a été une réussite.

Nous mettrons à jour le présent plan à mesure que les estimations de la production céréalrière évolueront. Comme dans le cas du plan de 2018-2019, le CN publiera volontairement des mises à jour mensuelles du plan de transport des céréales 2019-2020 qui refléteront notre performance à ce jour et tout événement important ayant pu influencer sur la performance de façon temporaire. Nous comptons en outre poursuivre notre consultation du secteur tout au long de la campagne agricole.

Nous vous invitons à participer à nos nombreuses activités de collaboration avec le secteur céréalier tout au long de l'année. Nous tenons toujours compte de vos idées et, selon vos commentaires, il est mutuellement bénéfique de continuer de cette façon.





PRINCE RUPERT GRAIN LTD.

# ANNEXE 1

---

## DESTINATIONS DESSERVIES PAR LE CN POUR L'EXPORTATION DES CÉRÉALES

### *Le port de Vancouver*

Le port de Vancouver est de loin l'axe privilégié pour le transport des céréales en vrac destinées à l'exportation, en provenance de l'Ouest canadien. Plusieurs facteurs expliquent l'accent mis sur l'expédition des céréales via Vancouver. D'abord, il est généralement plus avantageux de coût et de distance d'acheminer les céréales canadiennes vers la plupart des principaux marchés d'exportation par la côte ouest du pays plutôt que vers la côte est. Il en va de même pour les destinations européennes et méditerranéennes. Ensuite, le coût de transport des céréales de l'Ouest canadien vers la côte ouest du pays est nettement moins élevé que ce qu'il en coûte pour les acheminer de l'ouest du Canada par l'intermédiaire de la chaîne d'approvisionnement de l'Est (Thunder Bay – voie maritime du Saint-Laurent). Enfin, toutes les grandes entreprises céréalières participant au transport des céréales destinées à l'exportation possèdent leurs propres terminaux au port de Vancouver. Elles peuvent tirer profit de tous les gains liés à la manutention et au commerce des céréales, contrairement à d'autres entreprises céréalières qui doivent confier le transport à un tiers.

Le CN dessert directement des installations d'exportation des céréales sur la rive nord de Vancouver et celles de Fraser Surrey Docks le long du fleuve Fraser. Il reçoit aussi des wagons transportés par le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) à des points d'échange. Cargill, Richardson et G3 Canada Limited ont d'importants terminaux d'exportation de céréales sur la rive nord, tandis que Fibre Co et Kinder Morgan exploitent des installations de transbordement direct qui expédient un plus faible volume de céréales. Les céréales sont aussi acheminées à des installations de transbordement sur la rive sud qui transbordent les céréales des wagons-trémies aux conteneurs d'exportation.

De plus, les envois dont le point d'origine est le réseau du CN sont échangés avec le CP lorsque leur destination est la rive sud de Vancouver. Viterro possède deux terminaux (Cascadia et Pacific) sur la rive sud, et parmi les autres grandes installations, mentionnons Alliance Grain Terminal et Columbia Containers. Il est important de noter que l'efficacité du CP à acheminer les envois échangés avec le CN vers des destinations desservies par le CP sur la rive sud de Vancouver, puis de nouveau vers le point d'échange avec le CN a des conséquences directes sur la performance du CN.

### *Le port de Prince Rupert*

Le Terminal céréalière de Prince Rupert est la principale installation d'exportation de céréales au port de Prince Rupert. Trois entreprises céréalières sont propriétaires du Terminal céréalière de Prince Rupert (Viterro, Cargill et Richardson). Bien que d'autres entreprises céréalières soient autorisées à expédier leur marchandise depuis le Terminal céréalière de Prince Rupert, la majorité du volume de céréales qui y transite appartient à ses entreprises détentrices.

Alors que les entreprises céréalières utilisent le système de demande de wagons du CN pour soumettre leurs demandes, le Terminal céréalière de Prince Rupert autorise lui-même les demandes de wagons en fonction de l'horaire des navires et d'autres facteurs. Il arrive fréquemment que le nombre de wagons demandés par les entreprises céréalières pour une semaine donnée dépasse le nombre de wagons autorisés par le Terminal. La capacité globale de la chaîne d'approvisionnement du corridor vers Prince Rupert s'en trouve alors réduite.

Les céréales sont également acheminées à l'installation de transbordement de Ray-Mont Logistics qui est capable de recevoir des trains-blocs de céréales pour les transborder des wagons-trémies aux conteneurs d'exportation.

Le Terminal céréalière de Prince Rupert est généralement utilisé au maximum de sa capacité de septembre à mai. Les entreprises céréalières réduisent généralement leur volume d'expédition relatif par ce terminal plus tôt qu'au port de Vancouver, mais plus tard que dans la chaîne d'approvisionnement des céréales de l'est du pays.

### *Le port de Thunder Bay*

À l'exception de quelques entreprises, tous les principaux exportateurs de céréales de l'Ouest canadien sont propriétaires, en tout ou en partie, de terminaux au port de Thunder Bay. La capacité de stockage et de traitement des céréales du port de Thunder Bay est proportionnellement beaucoup plus importante par rapport au volume de céréales expédiées via les ports de Vancouver ou de Prince Rupert. Un terminal céréalier du port de Thunder Bay enregistre bien moins de « rotations » au cours d'une campagne agricole que les terminaux de la côte ouest.

Le port de Thunder Bay fonctionne généralement à sa capacité maximale de septembre à la mi-décembre. La saison de navigation dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent se termine habituellement la dernière semaine de décembre, et le chargement des navires au port de Thunder Bay ne reprend généralement qu'aux alentours du 25 mars, selon l'état des glaces dans les Grands Lacs. Les années où l'état des glaces n'est pas du tout favorable, la reprise du chargement des navires peut être repoussée jusqu'au 10-15 avril. À moins d'une demande inhabituellement forte des marchés d'exportation pour le blé et le blé dur canadiens, le programme d'expédition du port de Thunder Bay ralentit ordinairement au début du mois de mai. Le taux d'utilisation de la capacité est alors bien en dessous de celui qu'on peut observer durant la période de fort achalandage qui s'étend de septembre à avril.

### **TRANSPORT DES CÉRÉALES DANS LES AUTRES CORRIDORS**

Plus de 80 % des céréales transportées par le CN ont pour point de destination les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, tandis que le reste est acheminé vers des destinations commerciales au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Dans l'Est canadien, les principales destinations sont des minoteries, des malteries et des usines de transformation des graines oléagineuses, ainsi que des silos et des installations de transbordement à Québec et à Montréal. Dans l'Ouest canadien, les céréales sont acheminées principalement à des usines de traitement et à des provenderies de la Colombie-Britannique. Les céréales transportées par le CN vers le marché américain sont pour la plupart confiées à d'autres chemins de fer de classe I, qui en assurent le transport jusqu'à la destination finale. Le cycle de rotation du matériel fourni par le CN dépend surtout de ce qui survient au-delà du point d'échange.





**TCF**



Ce document est imprimé au Canada sur du papier recyclé Rolland Enviro Print composé de 100 % de fibres postconsommation, qui est certifié FSC® et fabriqué selon un procédé sans chlore et à partir d'énergie biogaz au Québec.



[cn.ca/cereales](http://cn.ca/cereales)