



Balado *Le point sur les céréales*
Plan de transport des céréales 2022-2023 du CN
Partie 2 - Ressources et planification

Camille :

Bonjour et bienvenue sur notre balado *Le point sur les céréales* – des nouvelles du CN sur l’acheminement de vos céréales jusqu’aux marchés. Mon nom est Camille Lay et je suis en compagnie de David Przednowek, vice-président adjoint Céréales. Comme nous l’avons appris dans notre dernier épisode, le CN a récemment présenté son Plan de transport des céréales 2022-2023 au ministre des transports.

Alors David, avant d’entrer dans les détails, pouvez-vous nous dire de façon globale comment s’effectue la planification des ressources et de la demande à un haut niveau?

David :

Certainement. Quatre éléments clés déterminent la capacité globale du réseau ferroviaire. Les équipes de conduite, le parc de locomotives, le matériel roulant et l’infrastructure ferroviaire physique. Aujourd’hui, nous allons discuter des trois premiers éléments. L’infrastructure ferroviaire physique fera l’objet de notre prochain balado. La planification des ressources et de l’exploitation repose sur des prévisions fiables et rapides de la demande pour l’ensemble du trafic ferroviaire du CN. Surtout quand on sait qu’il faut beaucoup de temps pour recruter et former des équipes, faire l’acquisition de locomotives ou de matériel roulant et investir dans les voies et autres infrastructures ferroviaires.

Par exemple, il faut de six à neuf mois pour recruter un chef ou une chef de train qui connaît la région dans laquelle il ou elle devra travailler. Le temps nécessaire pour se procurer des locomotives supplémentaires est d’environ neuf à douze mois. Il faut parfois plusieurs mois, même plusieurs années avant que se concrétisent des investissements dans les voies, selon la portée des projets. Pour toutes ces raisons, il est difficile de s’adapter rapidement aux augmentations des volumes de trafic associées aux chocs de la demande. La capacité n’est pas infinie.

Les locomotives, les équipes de conduite et l’infrastructure ferroviaire sont des ressources partagées entre tous les types de marchandises qui circulent sur le réseau du CN, tandis que le matériel roulant est spécifique aux marchandises transportées. Ceci veut dire que la demande de transport des céréales ne peut pas être considérée indépendamment des autres segments du transport ferroviaire. Il est important de se rappeler que le CN n’est qu’un des intervenants dans la chaîne d’approvisionnement et que d’autres facteurs ont une incidence sur l’efficacité et la capacité globales. Les facteurs externes que personne ne peut contrôler, comme par exemple, les conditions météorologiques, ont également un impact réel sur la capacité de la chaîne d’approvisionnement.



Le CN et ses clients doivent travailler ensemble et coordonner leurs activités pour optimiser l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout. Le CN est engagé à travailler en collaboration avec ses clients pour améliorer la communication et faire en sorte que l'on soit efficaces et coordonnés.

Camille :

Pouvez-vous nous donner de plus amples détails à commencer par le parc de wagons-trémies?

David :

Selon les prévisions actuelles relatives à la demande globale de trafic ferroviaire, le CN prévoit que le parc de wagons-trémies sera suffisant pour transporter les volumes prévus de céréales de l'Ouest du Canada pour la prochaine campagne. En tenant compte des wagons fournis par le CN pour le transport des céréales en vrac et ceux fournis par les clients, la taille réelle du parc de wagons-trémies pour le transport des céréales en vrac de l'Ouest du Canada sur le réseau du CN sera d'environ 13 500 wagons.

Le CN poursuit également son programme sur plusieurs années de modernisation des wagons-trémies et prévoit recevoir 500 wagons à haute efficacité durant la campagne. Au cours des quatre dernières campagnes agricoles, le tonnage moyen de céréales en vrac expédié par wagon sur le réseau du CN depuis l'Ouest du Canada a augmenté de plus de quatre tonnes métriques, soit plus de 4 %. Un tonnage plus élevé par wagon signifie aussi une augmentation du tonnage expédié en période de pointe de demande de wagons-trémies.

Lorsque ce programme pluriannuel sera terminé, notre parc de wagons-trémies à haute efficacité atteindra 6 000 wagons. Je voudrais ajouter que presque tous les wagons de particuliers fournis par les clients circulant sur le réseau du CN sont des wagons-trémies à haute efficacité.

Camille :

Et qu'en est-il du parc de locomotive du CN?

David :

Le CN a pris plusieurs mesures pour augmenter le nombre des locomotives disponibles sur son réseau et pour améliorer l'efficacité globale de son parc de locomotives. Le CN a interrompu la mise hors service des locomotives pour augmenter leur disponibilité. Nous avons aussi récemment entrepris un programme de modernisation de 100 locomotives ayant entre 25 et 30 ans, pour améliorer la fiabilité générale. Le CN a également fait l'acquisition de 57 locomotives de grande puissance pour augmenter son propre parc de



locomotives. 47 de ces locomotives devraient entrer en fonction dans le réseau du CN cet automne et les 10 autres au premier trimestre de 2023.

Camille :

Merci pour ces précisions, David – qu'en est-il maintenant des équipes de conduite des trains?

David :

Le CN a embauché 850 personnes depuis la fin de 2021 dans l'ensemble de son réseau, la plupart comme chefs de train. Le CN augmentera le nombre de ses équipes de conduite dans l'Ouest canadien et prévoit embaucher plus de 500 membres de plus. Ces mesures nous placeront dans une bonne position pour prendre en charge le transport de la récolte de céréales canadiennes et répondre à la forte augmentation du trafic prévue à l'automne et à l'hiver.

Le CN évalue la composition de ses équipes de conduite en tenant compte de différents facteurs, comme le terminal régional et local. On doit tenir compte du terminal d'attache, puisque le déplacement de chefs de train et de mécaniciens de locomotive entre différentes régions en cas d'augmentations ou de baisses imprévues de la demande comporte des limites. Par exemple, les céréales acheminées des Prairies à Vancouver ou à Prince Rupert doivent passer par l'Alberta et la Colombie-Britannique, alors il faut prévoir suffisamment d'équipes de conduite dans chacun des terminaux ferroviaires pour faciliter un transport par rail efficace.

Compte tenu des prévisions actuelles de la demande globale, le CN prévoit que les équipes de conduite seront suffisantes pour transporter les volumes de céréales prévus.. Tous les secteurs de l'économie canadienne sont confrontés à des défis en matière de recrutement. Ceci est dû à des changements structurels de la main-d'œuvre et des taux de chômage les plus bas depuis les 50 dernières années. Et le CN ne fait pas exception.

Pour ces raisons, le CN n'a pas pu embaucher et former tous les chefs de train qu'on aurait voulu avoir en poste pour le quatrième trimestre de 2022. On a mis en place des mesures supplémentaires pour recruter et maintenir en poste du personnel de terrain. Par exemple, des primes de rétention et des primes à l'embauche améliorées dans les régions où le recrutement est difficile. Une participation accrue aux activités de recrutement comme les salons de l'emploi. Une nouvelle collaboration avec les établissements d'enseignement postsecondaire pour améliorer le recrutement de diplômés ayant des compétences transférables. Aussi, des projets pilotes pour essayer de nouveaux outils de recrutement et d'entrevue en ligne pour les postes essentiels à l'exploitation.



Camille :

Merci David pour ces informations. Dans notre prochain balado, nous discuterons des dépenses en immobilisation, des nouveaux projets d'amélioration de la capacité nette qui devraient être mis en œuvre en 2022, et des projets d'amélioration de l'efficacité à Vancouver et Prince Rupert. Merci d'avoir écouté *Le point sur les céréales*.