

# Plan de transport des céréales du CN 2020–2021





# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Message de Jean-Jacques Ruest</b>	<b>4</b>
<b>2. Résumé</b>	<b>6</b>
<b>3. Tour d’horizon de la campagne 2019–2020</b>	<b>8</b>
a. Résultats obtenus	8
b. Défis contextuels	8
c. Retour sur le plan précédent et enseignements tirés	9
<b>4. Facteurs clés jouant sur les prévisions</b>	<b>11</b>
a. Conditions de croissance, de récolte et commerciales	11
b. Réalités intrinsèques du transport ferroviaire	13
c. Capacité actuelle	14
<b>5. Le Plan céréalier 2020–2021</b>	<b>16</b>
a. Estimation du volume de céréales à acheminer	16
b. Prévisions concernant le transport des céréales et la mise en place des wagons	17
c. Nouveaux investissements et pratiques exemplaires	20
<b>6. Reprise après la pandémie</b>	<b>22</b>
a. Incidence sur le transport des céréales	22
b. Incidence du transport des autres marchandises sur les céréales	23
<b>7. Conclusion</b>	<b>25</b>
<b>Annexes</b>	<b>27</b>
A. S’attaquer de front à la COVID-19	27
B. Flux des céréales sur le réseau du CN	28
C. Manutention et transport des céréales	31

PHOTO CI-DESSUS :  
Spruce Grove, Alberta

PHOTO DE LA PAGE COUVERTURE :  
Acheson, Alberta

# 1 Message de Jean-Jacques Ruest

Le CN est heureux de présenter son Plan de transport des céréales pour la campagne agricole 2020–2021, *Progrès et flexibilité face à l'adversité.*

En 2018, le ministre des Transports a adopté une nouvelle politique obligeant les chemins de fer de classe 1 au Canada à soumettre des plans annuels pour le transport des céréales. Le CN constate que cette politique a contribué à améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement et à maintenir tout le monde concentré sur le transport des récoltes.



La campagne agricole 2019–2020 a été mouvementée et éprouvante. Les agriculteurs canadiens, les entreprises céréalières et le CN ont affronté des défis sans précédent, notamment du mauvais temps à l'automne, des différends commerciaux, un conflit de travail, des perturbations environnementales comme des glissements de terrain, des blocus illégaux et, pour couronner le tout, une pandémie qui a poussé l'économie et la chaîne d'approvisionnement mondiale en territoire inconnu.

Ces importants facteurs ont eu une incidence énorme sur la chaîne d'approvisionnement des céréales, mais ils ont aussi mis à l'épreuve sa résilience. Au CN, nous nous félicitons de la manière dont nous avons tous travaillé ensemble comme UNE ÉQUIPE pour surmonter ces défis. Cela nous a permis d'acheminer plus de céréales que jamais, d'atteindre des volumes records et de faire de la campagne agricole 2019–2020 la meilleure de notre histoire.

Dans la perspective de la nouvelle campagne agricole, nous sommes tout autant déterminés à relever les nouveaux défis. Nous apprenons du passé et il ne fait aucun doute dans mon esprit que notre capacité à affronter et à surmonter les formidables obstacles qui se sont dressés sur notre chemin au cours de la dernière année découle en grande partie des investissements stratégiques records que nous avons faits ces deux dernières années; et d'autres sont prévus au cours de la campagne agricole actuelle.

Maymont, Saskatchewan

« Nous avons transporté plus de céréales que jamais et surmonté de nombreux défis grâce au réseau que nous avons construit au cours des deux dernières années et à la culture de résilience du CN. »



Dans l'ensemble, le CN a transporté un volume inégalé de plus de 30 millions de tonnes métriques (MTM) de produits céréaliers en vrac et transformés en 2019–2020 par wagons et envois intermodaux, dépassant le record précédent établi en 2018–2019 par plus d'un MTM. Malgré ces faits, nous sommes loin de nous reposer sur nos lauriers. Nous poursuivons nos investissements visant à renforcer la capacité de notre réseau et à moderniser notre matériel roulant, notamment par l'achat de 1500 wagons-trémies en 2020–2021. Ainsi, nous sommes en bonne voie de réaliser des rendements en constante progression en 2020–2021.

Ces investissements profitent à nos clients de tous les secteurs que nous desservons. Nous continuons de travailler de concert avec eux et leurs associations afin d'obtenir des prévisions précises et ponctuelles des volumes et des chargements, car cette information est indispensable pour planifier nos ressources et services. Notre souci constant de la sécurité des collectivités que nous desservons et de notre personnel est le fondement de notre succès et nous comprenons pleinement les attentes de nos clients, du gouvernement et du public à cet égard.

Le présent Plan de transport des céréales repose sur notre expérience et les enseignements du passé. Il vise à assurer que nous disposons des ressources nécessaires et que nous focalisons nos efforts pour transporter les volumes de céréales prévus pendant la prochaine campagne agricole. Il est conçu expressément pour répondre aux objectifs à long terme du CN de renforcer la chaîne d'approvisionnement, de la ferme au marché mondial, et de rehausser la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable et de qualité sur les marchés céréaliers mondiaux.

Nous, au CN, sommes convaincus d'être en bonne position pour répondre aux besoins de nos clients en matière de transport pour la campagne agricole 2020–2021. Le CN est solide, il perdurera et, encore une fois, ensemble, nous honorerons nos obligations.

A handwritten signature in black ink that reads 'Jean-Jacques Ruest'.

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

A photograph of a grain train in a field in Vegreville, Alberta. The train consists of several dark-colored grain cars, and the field is filled with golden-brown grain stalks. The sky is blue with some light clouds.

## 2 Résumé

Le CN a établi ce Plan de transport des céréales conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports au Canada* et avec l'apport de ses intervenants clés. Il présente les priorités, mesures et investissements actuels et futurs afin de disposer de la capacité nécessaire pour répondre de manière sûre et efficace à la demande de transport des céréales au cours des 12 prochains mois.

Pendant la campagne agricole 2019–2020, le CN, tout comme les producteurs et manutentionnaires de céréales, a fait face à des défis hors du commun, dont des perturbations de service en raison d'un conflit de travail, de blocus illégaux et de glissements de terrain qui ont paralysé des tronçons de sa ligne principale dans l'Ouest canadien. Puis, la pandémie est survenue, au cours de laquelle le CN a maintenu ses activités malgré les risques liés à celle-ci et les défis découlant du ralentissement économique, dont l'ampleur a mis à l'épreuve et démontré la résilience et la flexibilité de la Compagnie.

Malgré tout, au cours de la campagne 2019–2020, le CN a réussi à transporter plus de 30 millions de tonnes métriques (MTM) de céréales canadiennes par wagons et envois intermodaux, dont plus de 29 MTM provenant de l'Ouest canadien seulement. Plusieurs facteurs ont joué un rôle dans cette performance dont le plus important a été un investissement de 7,4 G\$ engagé au cours des deux dernières années afin d'améliorer l'efficacité et la résilience du réseau. Cet investissement englobait des projets stratégiques tels que l'acquisition et l'exploitation d'une technologie de pointe et de matériel moderne, l'ajout et le prolongement de voies d'évitement, ainsi que le doublement de tronçons clés de la voie principale. Et cette année, parce qu'il sait qu'il joue un rôle essentiel dans la reprise économique du Canada, le CN effectue un investissement supplémentaire de 2,9 G\$ en plus de l'achat de 1500 wagons céréaliers, en dépit des répercussions financières de la pandémie.

Entre autres facteurs d'importance, mentionnons le dévouement indéfectible de l'effectif du CN et l'adoption des meilleures pratiques de travail, comme l'engagement du CN envers la transparence et l'échange de vues avec les producteurs agricoles. Un excellent exemple est la création du comité consultatif agricole du CN, une approche innovante qui réunit régulièrement des cadres de direction du CN et des membres du milieu agricole afin de bien connaître l'évolution des besoins de ces derniers et des problèmes qu'ils éprouvent pour acheminer leurs produits vers les marchés.

Vegreville, Alberta



Spruce Grove, Alberta



UN VOLUME RECORD DE  
CÉRÉALES ACHÉMINÉ  
EN 2019-2020 MALGRÉ  
D'ÉNORMES DÉFIS



DES INVESTISSEMENTS  
STRATÉGIQUES,  
L'ENGAGEMENT DU  
PERSONNEL ET LE NOUVEAU  
COMITÉ CONSULTATIF  
AGRICOLE ONT ÉTÉ DES  
ÉLÉMENTS CLÉS DES  
EXCELLENTS RÉSULTATS

Ces initiatives ont permis au CN d'accroître sa capacité maximale relative à la chaîne d'approvisionnement des céréales. Son réseau est donc en mesure de surmonter les difficultés, de reprendre rapidement le dessus et de continuer à transporter un volume record, ou presque, de céréales.

**Pour la prochaine campagne agricole, le CN est en bonne position pour mettre en place jusqu'à 7 600 wagons-trémies et wagons par semaine (jusqu'à 6 100 en hiver).** Pour les céréales en vrac, ces nombres représentent une augmentation de 350 mises en place par semaine en hiver (150 pour le reste de l'année) uniquement pour les wagons-trémies fournis par le CN, par rapport aux mises en place prévues dans son Plan de l'an dernier, ainsi qu'une augmentation des expéditions de céréales en vrac transportées dans des wagons fournis par des particuliers. Ils incluent également jusqu'à 850 wagons fournis par les clients pour les produits céréaliers transformés, le tourteau de canola, l'huile de canola et le malt, que le CN prévoit mettre en place.

Grâce aux actifs qu'il a déjà mis en place, aux investissements supplémentaires de **2,9 G\$** qu'il est en voie de réaliser cette année et l'achat de 1500 wagons-trémies, le CN est confiant de disposer d'une capacité suffisante pour répondre à la demande prévue de transport des céréales de manière efficace et sûre au cours de la campagne agricole 2020-2021, ainsi que pour jouer son rôle essentiel dans la livraison en temps opportun des intrants nécessaires à la production agricole, comme les engrais.



DE NOUVEAUX  
INVESTISSEMENTS  
TOTALISANT 2,9 G\$  
EN 2020



UN VOLUME DE 26 À  
28 MTM DE CÉRÉALES EN  
VRAC ET DE PRODUITS  
CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS  
DEVRAIT ÊTRE ACHÉMINÉ  
DANS UN MAXIMUM  
DE 7 600 WAGONS PAR  
SEMAINE (6 100 EN HIVER)



# 3 Tour d'horizon de la campagne 2019–2020

Lorsque le CN a établi son plan visant à répondre aux besoins des producteurs de céréales en 2020–2021, il a scruté sa performance de 2019–2020 et en a tiré des enseignements. La présente section examine ces facteurs.

## a. Résultats obtenus

**Le CN a acheminé un volume de plus de 28,2 MTM de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés** de l'Ouest canadien dans des wagons-trémies, des wagons-citernes et des wagons couverts en 2019–2020, dépassant ainsi le record établi en 2018–2019 par plus de 0,8 MTM. Il a également dépassé la tranche supérieure de la fourchette de 25,5 à 27,5 MTM de céréales transportées qu'il avait prévue dans son Plan de transport des céréales de 2019–2020. De plus, le CN a transporté plus de 1,1 MTM de céréales de l'Ouest canadien par conteneur (en plus des volumes expédiés de l'Est du Canada), ce qui n'est pas inclus dans les projections du Plan de 2019–2020. Par conséquent, le transport de l'ensemble des céréales de l'Ouest canadien en 2019–2020 s'est élevé à plus de 29 MTM.

## b. Défis contextuels

Cette performance représente un exploit de taille compte tenu des défis rencontrés en 2019–2020, dont :

- **Récoltes tardives dans les Prairies.** Pendant la récolte de 2019, des conditions météorologiques exceptionnellement défavorables ont occasionné une moisson tardive et produit des volumes anormalement élevés de céréales coriaces, humides et de mauvaise qualité, ce qui a nuï à la cadence des envois. En comparaison des volumes historiques, le transport des céréales a enregistré sa plus forte baisse en septembre 2019.
- **Interruptions du trafic.** Le CN a vécu des interruptions de la circulation des trains pendant une grève de huit jours du syndicat des Teamsters en novembre 2019 et des blocus illégaux durant près d'un mois en février 2020. Ces deux situations ont nuï au trafic à des degrés divers, ce qui a entraîné des retards importants que le CN a dû rattraper une fois revenu à ses niveaux d'activité habituels.
- **Vitesse sur le réseau.** Dans la foulée du déraillement d'un train (autre que ceux du CN), un arrêté ministériel a été émis à des fins de sécurité réduisant la vitesse des trains qui transportent du pétrole brut et du gaz de pétrole liquéfié. Cet arrêté a eu une incidence sur la circulation des trains partout sur le réseau. Il a été révisé par la suite afin d'adapter les limitations de vitesse de façon à renforcer la sécurité de l'exploitation sans trop affecter la circulation dans l'ensemble du réseau.

### **c. Retour sur le plan précédent et enseignements tirés**

La campagne agricole 2019–2020 est riche en enseignements. Le premier montre que les investissements faits dans les infrastructures ferroviaires et le matériel de traction ces deux dernières années ont permis d'obtenir de meilleurs résultats et de surmonter les difficultés. Ces améliorations sont les éléments sur lesquels le CN s'est appuyé — et continue de s'appuyer — pour renforcer sa capacité, la reprise de ses activités ainsi que sa résilience.

Aussi, le comité consultatif agricole a ouvert des voies de communication claires et directes entre les agriculteurs et le CN. Il en résulte une meilleure compréhension commune des questions qui doivent être traitées et des défis inhérents à un système de transport des céréales faisant partie d'une chaîne d'approvisionnement qui mobilise divers intervenants.

*La mise sur pied du comité consultatif agricole du CN en 2019, une initiative permettant au CN de faire les choses autrement, a joué un rôle important dans l'élaboration de ce Plan et favorisé une collaboration et une transparence accrues.*



Un autre facteur important a été les mises à jour mensuelles et les rapports hebdomadaires que le CN publie de manière volontaire et proactive depuis ces dernières années. En plus de privilégier la transparence, ils se révèlent très efficaces pour accroître la flexibilité et permettre ainsi à toutes les parties de mieux s'adapter, le cas échéant, afin de faire face aux aléas et aux incertitudes de la campagne céréalière, à mesure qu'ils se présentent.

La nature même d'un réseau ferroviaire l'expose à des perturbations telles que les blocus illégaux vécus en février 2020 et les interruptions du service attribuables aux conditions météorologiques. Afin de les détecter, les atténuer et les prévenir, le CN investit massivement dans la technologie. En ce qui concerne les manifestations, le réseau ferroviaire y sera toujours foncièrement vulnérable, tout comme les autoroutes, les ponts et les pipelines, et ce, malgré les excellentes relations du CN avec les collectivités où il exerce ses activités. Le CN continuera de travailler avec celles-ci et, s'il y a lieu, prendra les mesures nécessaires, y compris des poursuites en justice, pour protéger ses infrastructures essentielles.

Ces enseignements ont été intégrés dans le plan de cette année. Bien qu'il soit impossible d'anticiper des événements imprévus, le CN revoit constamment les mesures de prévoyance de façon à tenir compte de ses échanges fréquents avec ses clients pour mettre à jour les prévisions et se faire une idée plus précise des incertitudes susceptibles d'influer sur les marchés et la demande.





## 4 Facteurs clés jouant sur les prévisions

À l'analyse des résultats antérieurs s'ajoutent les prévisions détaillées de la demande, y compris celles liées aux autres marchandises, qui sont indispensables à l'élaboration du Plan de transport des céréales du CN.

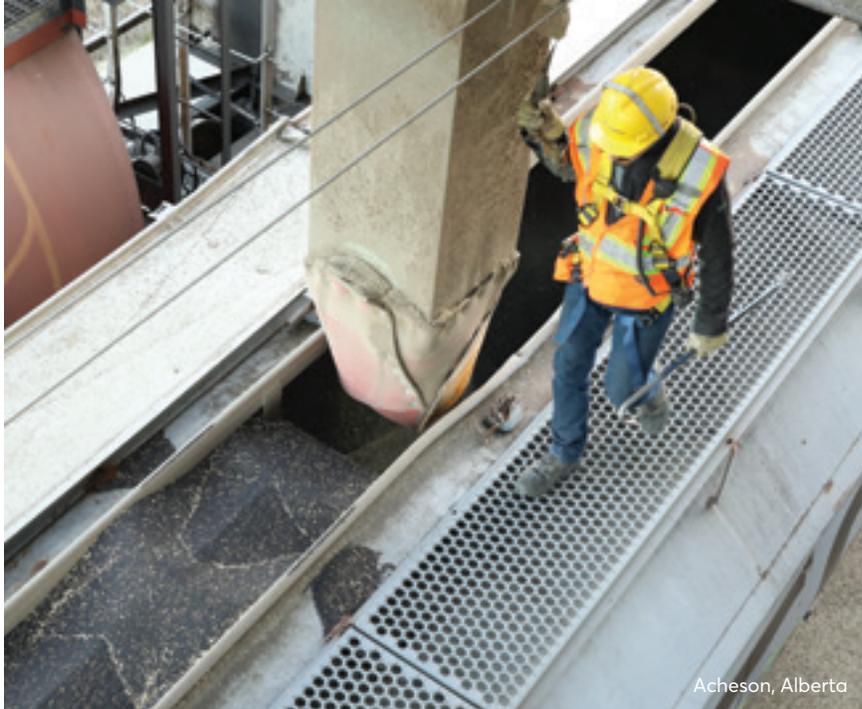
Les prévisions concernant les céréales sont formulées au moyen des meilleures estimations disponibles de la production et de la qualité des cultures, qui dépendent de facteurs fluctuant constamment tels que la période de croissance, les conditions de récolte et commerciales, ainsi que les réalités inhérentes au transport ferroviaire qui influent sur le rythme des envois de céréales.

### a. Conditions de croissance, de récolte et commerciales

La période de croissance des cultures et les conditions de moisson affectent la quantité et la qualité des récoltes qui, à leur tour, influent sur la demande de transport des céréales. Tout en reconnaissant que les conditions météorologiques favorables — toujours imprévisibles — sont nécessaires pour maximiser le potentiel de rendement des cultures, le consensus au sein du secteur est que ce rendement de base pourrait augmenter de 2 à 3% par an avec l'amélioration de la génétique et des techniques de gestion des cultures. Une telle augmentation se traduit rapidement par une production agricole à la hausse dans l'Ouest canadien, qui devrait atteindre 80 MTM dans les cinq prochaines années.

Il faut aussi considérer divers facteurs commerciaux : différends et restrictions à l'importation, concurrence mondiale, droits de douane pour certaines marchandises, tensions diplomatiques et répercussions économiques incertaines de la COVID-19. Comme ces situations peuvent se répercuter de multiples façons sur le volume du trafic ferroviaire, le plan doit absolument en tenir compte, et ce, même après sa publication, car elles exigeront des modifications fréquentes.

*Une exploitation  
extérieure  
de l'ampleur  
de celle d'un  
chemin de  
fer comporte  
des défis  
intrinsèques et  
des impératifs  
de sécurité  
qu'il faut  
constamment  
satisfaire.*



- **COVID-19.** À la fin de la campagne agricole 2019–2020 et au début de la suivante, l'économie mondiale a été frappée de plein fouet par la pandémie. La volatilité des marchés, la fluctuation des prix et l'incertitude économique sont désormais une réalité. Mais les effets ne sont pas toujours négatifs. Ainsi, le transport des céréales a profité d'une forte hausse de la demande de céréales de l'Ouest canadien destinées à l'exportation, car certains pays ont accru leurs stocks afin de parer à l'insécurité alimentaire<sup>1</sup>.
- **Dollar canadien.** De juin 2018 à janvier 2020, le cours du dollar canadien s'est maintenu entre 0,77 \$ et 0,80 \$US, puis il a chuté à un creux de 0,71 \$US (avril 2020)<sup>2</sup>, ce qui a aidé à stimuler les exportations canadiennes.
- **Questions commerciales et barrières tarifaires.** Un certain nombre de questions commerciales susceptibles d'avoir une incidence sur le transport des céréales en 2020–2021 demeurent. Pour l'heure, des restrictions visant expressément les exportations de canola vers la Chine sont toujours en vigueur. L'utilisation accrue du canola sur le marché intérieur et l'augmentation des exportations vers l'Union européenne et d'autres destinations ont amplement compensé le recul des exportations vers la Chine. Néanmoins, des changements dans la situation des exportations de canola canadien vers la Chine continuent d'influencer les perspectives globales de transport des céréales, les tendances du trafic et les exigences de la chaîne d'approvisionnement, comme le ferait tout changement dans la conjoncture d'autres destinations d'exportation. Toute autre perturbation commerciale liée aux droits d'importation ou à d'autres barrières commerciales non tarifaires peut également avoir un impact important sur le transport des céréales dans son ensemble.

<sup>1</sup> Pour de plus amples renseignements sur les effets de la pandémie, consulter la section 6 et l'annexe A.

<sup>2</sup> En juin 2020 le cours s'était relevé à 0,74 \$US – données provenant du [site Web de la Banque du Canada](#).

## b. Réalités intrinsèques du transport ferroviaire

Des conditions d'exploitation difficiles et des impératifs de sécurité peuvent avoir une incidence importante sur la chaîne d'approvisionnement complète des céréales, peu importent les investissements et pratiques exemplaires. Par conséquent, un plan réaliste doit prendre en compte ces défis.

### • Performance opérationnelle des terminaux.

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 recevoir de chargements, l'engorgement qui en résulte peut toucher la chaîne d'approvisionnement des céréales en amont. Des mesures de prévoyance visant les correspondances imparfaites entre le point d'origine et la destination sont en place, mais elles ne peuvent être considérées comme un filet de sécurité infaillible.

De plus, sur la côte ouest, les pluies abondantes et incessantes nuisent aux activités des terminaux, surtout dans le port de Vancouver, car le chargement des navires céréaliers demeure impossible pendant les périodes de mauvais temps. Le CN est donc parfois obligé de fractionner des trains pour tenir compte du rythme de déchargement dans les terminaux d'exportation, ce qui affecte directement la fluidité du réseau. Cela constitue une contrainte permanente qui mérite l'attention d'autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement et des représentants gouvernementaux afin de trouver des solutions.

Les silos des terminaux peuvent aussi avoir une incidence sur la performance de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque la qualité des récoltes est affectée par les conditions météorologiques, la complexité des gammes de produits et de grades acheminés vers les ports croît, ce qui provoque un effet défavorable sur la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales. Cela est dû au fait que diverses marchandises sont souvent chargées sur le même navire, ce qui complique davantage les activités terminales et le service ferroviaire pour ce navire.



Vegreville, Alberta

### • Demandes de transport d'autres marchandises.

En raison de la COVID-19, les experts prévoient, en 2020, un fléchissement de la demande pour le transport d'autres marchandises. Certains en déduiront que le réseau ferroviaire disposera d'une plus grande capacité, mais ce n'est pas nécessairement le cas. Le CN adapte toujours ses ressources en fonction de la demande dans tous les secteurs et des prévisions de ses clients. Par conséquent, bien que cela puisse se traduire par une flexibilité accrue, une telle diminution de la demande ne signifie pas que des ressources supplémentaires sont disponibles. Avant tout, le CN établit son plan en se fondant sur les volumes de céréales que la chaîne d'approvisionnement complète peut traiter de façon efficace et continue.

- **Conditions météorologiques.** Le CN achemine des céréales dans trois grands corridors : Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay. La fermeture du corridor de Thunder Bay durant l'hiver, qui élimine jusqu'à 1000 déchargements du CN par semaine, a une incidence importante sur la capacité globale du réseau. Un froid intense et des chutes de neige abondantes entravent également les activités ferroviaires et la fluidité du réseau<sup>3</sup>. Pour pallier ces conditions, le CN a mis en place des méthodes efficaces. De plus, les impératifs de sécurité font en sorte que le CN utilise un système de restrictions à quatre niveaux<sup>4</sup>, qui sont appliquées quand la température descend sous -25 °C.

<sup>3</sup> Il faut noter que c'est la durée prolongée des périodes de froid extrême qui a l'incidence la plus défavorable, et non le nombre de fois où cela se produit.

<sup>4</sup> Consulter le Plan d'exploitation hivernale du CN pour obtenir des précisions ([www.cn.ca/planhivernal](http://www.cn.ca/planhivernal)).



### c. Capacité actuelle

Afin de disposer de la flexibilité et de la capacité nécessaires pour faire face aux réalités de la chaîne d'approvisionnement présentées ci-dessus et aux défis examinés à la section 3, le CN a réalisé des investissements de 7,4 G\$ au cours des deux dernières années. Ce faisant, il a considérablement renforcé la sécurité — une valeur fondamentale au CN — et augmenté sa résilience. Voici l'aboutissement de ces investissements :

- **Ajout et prolongement de voies d'évitement** où deux trains peuvent se croiser et se dépasser en toute sécurité.
- **Doublement de tronçons de la voie principale du CN** sur près de 140 milles dans l'Ouest canadien, ainsi qu'entre Winnipeg et Chicago.
- **Augmentation de la capacité des voies de triage** à Winnipeg, Melville et Edmonton.
- **Huit wagons de sécurité pour l'inspection automatisée de la voie**<sup>5</sup>. Ces wagons en service régulier circulent à vitesse permise pour la voie, ce qui renforcera la capacité du réseau, car le temps d'occupation de la voie n'est plus accaparé par les véhicules de contrôle de la génération précédente aux fins d'inspection de la voie.
- **Sept portails d'inspection automatisée de la sécurité des wagons**<sup>6</sup>. Ces portails permettent l'inspection d'un train à la vitesse normale, par rapport à une inspection au défilé, lorsque le train quitte le triage, ce qui réduit énormément les retards dans les départs de train et améliore beaucoup la capacité des triages.
- **260 locomotives neuves**, la plus importante acquisition en Amérique du Nord, portant le nombre total de locomotives à plus de 2200.
- **800 wagons-trémies neufs** (sur une commande de 1 000), soit environ 13 200 déployés surtout dans l'Ouest canadien.

<sup>5</sup> Ces wagons sont équipés de la plus récente technologie en matière de capteurs et d'intelligence artificielle, ce qui permet au CN d'évaluer, lors du passage du train, l'écartement, la géométrie et l'alignement des voies afin de repérer les défauts avant qu'ils ne deviennent un problème. Ces wagons sont utilisés sur le réseau du CN dans le cadre d'un projet pilote et ne remplaceront pas les inspections obligatoires réglementaires.

<sup>6</sup> Les portails de sécurité utilisent du matériel d'imagerie haute définition combiné à de puissants logiciels d'apprentissage machine. Le personnel qui effectue l'inspection au défilé peut donc être libéré et utiliser son temps plus efficacement en effectuant des réparations et d'autres tâches.

*Le CN demeure déterminé à devenir le chemin de fer le plus sûr et le plus novateur en Amérique du Nord dans l'intérêt de tous ses clients, y compris ceux du secteur agricole.*

Pour accroître sa capacité et son efficacité, le CN a mis en œuvre les méthodes d'exploitation ci-dessous — ou pratiques exemplaires — comme complément aux investissements, augmentant du coup la capacité et maximisant la fluidité de la chaîne d'approvisionnement tout en améliorant la sécurité :

- **Maximiser la longueur des trains tant qu'il est sécuritaire de le faire** malgré des chutes brutales de température grâce à la traction répartie, laquelle consiste à placer une locomotive supplémentaire en milieu ou en queue de train afin de mieux maintenir la pression d'air, et grâce aussi à l'utilisation de « wagons à freinage réparti » pour compléter l'alimentation en air du système de freinage du train.
- **Communiquer quotidiennement** avec les expéditeurs de céréales, les terminaux intérieurs et portuaires ainsi que d'autres chemins de fer pour gérer la circulation des envois de céréales et des autres marchandises de façon à adapter les horaires des trains en fonction de l'arrivée des navires et à améliorer la fluidité dans l'ensemble du réseau.
- **Rajuster la taille du parc** en utilisant tous les wagons pendant les périodes de pointe et en les entreposant lorsque la demande diminue afin de réduire l'engorgement.
- **Accepter les demandes de wagons-trémies<sup>7</sup>** seulement si le terminal de destination peut les traiter dès leur arrivée.
- **Réduire le temps de réponse aux événements que le CN ne peut pas contrôler** en mettant en place des mesures de prévoyance. Par exemple, en prévision d'une perturbation météorologique grave, le CN peut organiser des patrouilles supplémentaires sur les voies. Il dispose d'équipes de veille pour enlever les débris de la voie et met en place du ballast et des panneaux de voie d'urgence afin de pouvoir intervenir rapidement

en cas de destruction de la voie par les eaux ou autres dommages.

- **Détourner des trains en cas de perturbations** vers d'autres voies du CN ou via les voies d'autres chemins de fer, aux frais du CN, afin de respecter ses engagements.
- **Inclure formellement des chefs de file du secteur** par la mise sur pied du comité consultatif agricole du CN (2019) afin qu'ils donnent régulièrement des conseils concernant la production des céréales, les conditions du marché et les besoins de la chaîne d'approvisionnement, et fournissent l'occasion au CN d'échanger en temps réel avec les producteurs.
- **Mettre à jour tous les mois de façon proactive et volontaire le Plan de transport des céréales** sur le site Web du CN pour être en phase avec l'évolution de la situation et envoyer des rapports d'avancement hebdomadaires détaillés, également publiés sur ce site Web, aux divers intervenants.
- **Augmenter la capacité par des solutions intermodales dans les Prairies.** Les conteneurs, qui transportent divers produits en provenance d'Asie principalement via les ports canadiens vers l'Amérique du Nord, retournent habituellement vides aux ports. Le fait de ne pas tirer pleinement parti de leur capacité représente une occasion manquée pour les expéditeurs de céréales. Le terminal intermodal du CN à Saskatoon et l'ouverture du terminal intermodal d'InterMobil à East Regina en 2019–2020 ont contribué à leur fournir des occasions de remplir ces conteneurs et de les acheminer sur les voies du CN directement vers les ports de l'Ouest et ensuite vers les destinations d'exportation.

Ces investissements et pratiques exemplaires résultent d'exercices de planification menés au fil des ans. Ils sont le fruit d'une analyse minutieuse des performances antérieures, des enseignements tirés et de consultations approfondies avec les intervenants.

---

<sup>7</sup> 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, ce qui a permis à ceux-ci d'obtenir un approvisionnement prioritaire en wagons. Il en résulte une affectation plus rapide des wagons-trémies qui répond mieux aux besoins des clients du secteur céréalier.

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

Le CN offre aussi des programmes d'approvisionnement en wagons en vertu desquels les clients peuvent placer leurs propres wagons dans le parc du CN et profiter de plus d'actifs et d'une plus grande capacité. En retour, 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.

Vous trouverez des précisions sur les programmes du CN, des directives et une liste des installations de chargement pour les producteurs à [www.cn.ca/documents-et-programmes-relatifs-aux-cereales](http://www.cn.ca/documents-et-programmes-relatifs-aux-cereales).

# 5 Le Plan céréalier 2020–2021

Cette section aborde d'abord les volumes prévus et la demande qui en découle. Elle présente ensuite les prévisions relatives à la mise en place des wagons, puis les nouveaux investissements et mesures qui s'ajouteront à ceux déjà en place afin de garantir le bon déroulement du Plan de transport des céréales 2020–2021.

## a. Estimation du volume de céréales à acheminer

Afin de prévoir le volume du trafic céréalier pendant la campagne agricole, on doit évaluer trois éléments clés. Le premier est la **production céréalière**, qui est le point de départ et le principal facteur déterminant globalement les volumes devant être acheminés. Le deuxième concerne les **stocks d'ouverture** provenant de la campagne agricole précédente, qui sont ajoutés au volume des récoltes pour exprimer l'offre totale disponible. Le dernier a trait aux volumes destinés à l'exportation et à l'utilisation intérieure qui doivent être évalués et déduits pour établir les **stocks reportés** à la campagne agricole suivante. Le résultat de cette analyse fournit le volume estimatif de céréales à acheminer pendant la campagne agricole.

Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoit que pour 2020–2021, dans l'ensemble du Canada, les stocks d'ouverture, des six principales céréales, pois et lentilles seront en-deçà du niveau des campagnes agricoles 2018–2019 et 2019–2020<sup>8</sup>. Elle prévoit aussi que la production et les exportations globales seront supérieures aux niveaux moyens sur trois ans et à ceux de 2018–2019 et 2019–2020.

AAC prévoit que la production pour 2020–2021 des six principales céréales (blé, orge, avoine, lin, seigle et canola), des pois et des lentilles s'établira à 74,5 MTM, comparativement à 72,8 MTM en 2019–2020 et à la moyenne triennale de 71,5 MTM.

<sup>8</sup> Selon les Perspectives des principales grandes cultures pour 2020 d'AAC : [www.agr.gc.ca/fra/cultures/rapports-et-donnees-statistiques-sur-les-principales-grandes-cultures-au-canada/?id=1378743094676](http://www.agr.gc.ca/fra/cultures/rapports-et-donnees-statistiques-sur-les-principales-grandes-cultures-au-canada/?id=1378743094676)

Les stocks d'ouverture de la campagne agricole 2019–2020 sont estimés à seulement 10,7 MTM en raison d'une demande record au cours du printemps-été 2020, et AAC prévoit que les exportations de 2020–2021 seront légèrement supérieures aux niveaux moyens sur trois ans, soit 45,2 MTM.

L'augmentation de l'offre totale d'une année à l'autre, combinée aux exportations légèrement plus élevées, se traduit par un total des stocks reportés prévus en 2020–2021 légèrement supérieur à la moyenne triennale de 12,5 MTM. Toutefois, diverses sources ont indiqué que les perspectives de production favorables dans l'Ouest canadien pourraient faire en sorte que l'offre totale disponible excède les niveaux mentionnés ci-dessus, si la récolte dépasse les prévisions d'AAC.

## b. Prévisions concernant le transport des céréales et la mise en place des wagons

### I. TRANSPORT DES CÉRÉALES

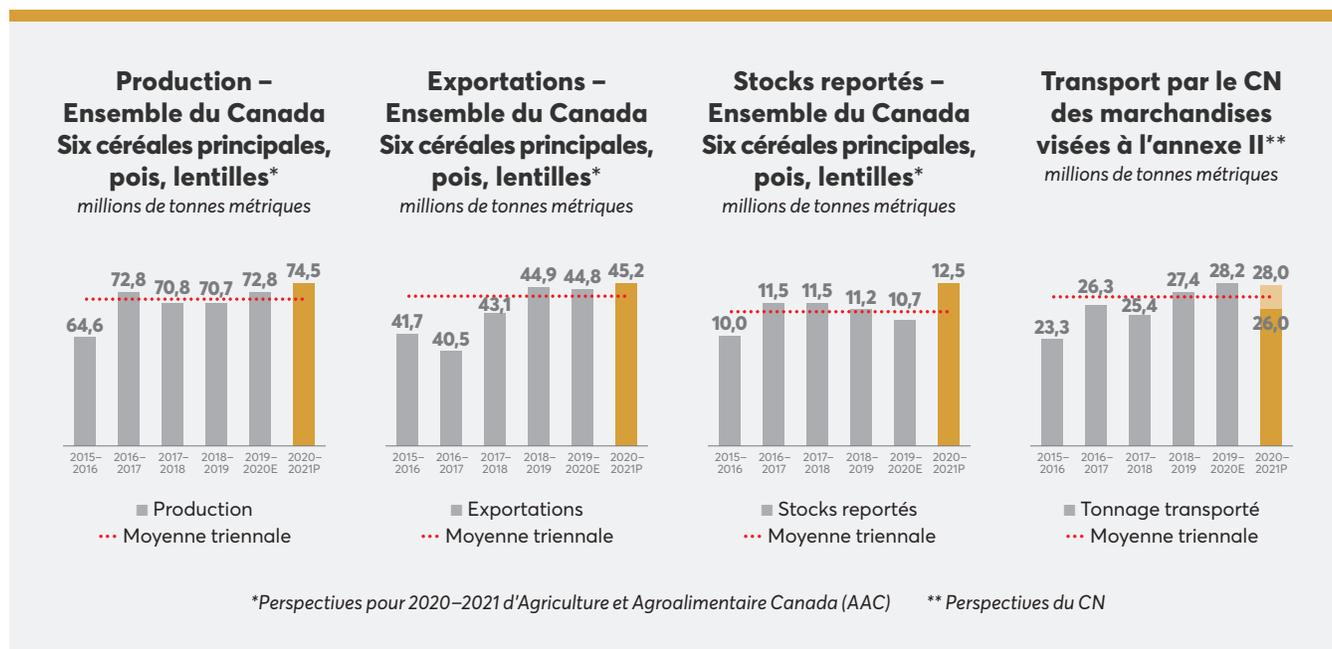
Compte tenu des prévisions ci-dessus et des facteurs examinés à la section 4, le **CN prévoit que le volume de céréales qu'il acheminera au cours de la campagne agricole 2020–2021 sera de l'ordre de 26 à 28 MTM**, excluant les envois intermodaux, ce qui correspond aux volumes des trois dernières

campagnes. À ces volumes, s'ajoute celui des céréales acheminées au moyen du matériel intermodal.

L'expérience montre que les prévisions ne se traduisent pas toujours en volumes réels. Par conséquent, le CN continuera d'approfondir son évaluation des volumes à transporter en se fondant sur la production céréalière globale et sur les données obtenues dans le cadre de ses consultations avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des céréales.<sup>9</sup>

### II. MISE EN PLACE DES WAGONS

Avant le début de la récolte, le CN communique avec ses clients du secteur céréalier pour s'informer de leurs besoins en approvisionnement de wagons en vue de la campagne agricole, ainsi que des programmes afférents qu'ils ont l'intention d'utiliser. Pour la campagne agricole 2020–2021, le CN prévoit que plus de 90 % des wagons céréaliers qu'il fournit seront réservés à des clients avant le début de la récolte dans le cadre d'ententes d'approvisionnement en wagons — commerciales ou autres — assorties de sanctions réciproques pour le CN et le client. Le CN rend ces ententes d'approvisionnement en wagons accessibles sur le marché afin d'assurer une application la plus élargie que possible, le lot de wagons pouvant comprendre aussi peu que 10 wagons.



<sup>9</sup> Producteurs de céréales, analystes de marchés, entreprises cérésières, organismes et associations représentant des producteurs de céréales, ministères de l'agriculture provinciaux de l'Ouest canadien.

Le CN est d'avis que la chaîne d'approvisionnement peut accepter — et le CN peut traiter — la moyenne mensuelle de mises en place hebdomadaires de wagons céréaliers qui figure ci-dessous, pour ce qui est des wagons fournis par le CN et ceux de particuliers fournis par les clients :

**TABLEAU 1**  
**Projections hebdomadaires des mises en place de l'équipement du CN pour les céréales en vrac et les produits céréaliers transformés, et tonnage équivalent**

MOIS	SEMAINES CÉRÉALIÈRES	CÉRÉALES EN VRAC		TOTAL	PRODUITS CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS	CAPACITÉ HEBDO. 2020-2021
		WAGONS-TRÉMIES – CN	WAGONS-TRÉMIES – PARTICULIERS		TOTAL	
Août	1-4	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Septembre	5-8	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Octobre	9-13	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Novembre	14-17	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Décembre	18-22	4 500	750	<b>5 250</b>	<b>850</b>	<b>6 100</b>
Janvier	23-26	4 500	750	<b>5 250</b>	<b>850</b>	<b>6 100</b>
Février	27-30	4 500	750	<b>5 250</b>	<b>850</b>	<b>6 100</b>
Mars	31-34	4 500	750	<b>5 250</b>	<b>850</b>	<b>6 100</b>
Avril	35-39	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Mai	40-43	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Juin	44-47	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>
Juillet	48-52	5 800	950	<b>6 750</b>	<b>850</b>	<b>7 600</b>

Comparativement aux mises en place prévues dans le plan de la dernière campagne agricole, ces nombres<sup>10</sup> représentent, pour les céréales en vrac, une augmentation de 350 mises en place par semaine de wagons-trémies fournis par le CN pendant les mois d'hiver (150 en dehors de cette période). Les prévisions du CN concernant les mises en place hebdomadaires de wagons fournis par les clients pour le transport des céréales en vrac ont aussi augmenté par rapport aux prévisions du plan de l'année dernière. Le CN prévoit également de déplacer 850 wagons par semaine de produits céréaliers transformés.

Les wagons de particuliers sont réservés à certains clients, mais ce sont tous les expéditeurs de céréales sur le réseau du CN qui bénéficient de la capacité supplémentaire qu'ils fournissent. Depuis cinq ans, cette partie de l'approvisionnement en wagons représente une part de plus en plus importante du transport de céréales en vrac.

Essentiellement, un plus grand nombre de mises en place se traduit par davantage d'envois de céréales. Non seulement le CN acheminera plus de wagons pendant la campagne agricole de cette année grâce à la capacité accrue de son réseau, mais chaque nouveau wagon, acquis dans le cadre des investissements réalisés en 2018-2019 et également en 2020-2021, transportera plus de céréales. L'augmentation en pourcentage de la capacité moyenne du wagon-trémie correspond à l'augmentation de la taille de la récolte dans l'Ouest canadien. En fait, le tonnage moyen de céréales en vrac chargées et expédiées par wagon au cours des quatre dernières années a augmenté de plus de 3 % (soit plus de trois tonnes par wagon). À lui seul, ce pourcentage représente une augmentation du tonnage total expédié plus importante que la hausse qui s'explique par les mises en place de wagons supplémentaires.



Aux fins de planification, les expéditeurs peuvent s'attendre à ce que le programme d'expédition hebdomadaire globale du CN reflète, en moyenne, le nombre de wagons indiqué au tableau 1 de la page 18. Toutefois, il arrivera un moment au cours de la campagne où la demande de wagons fournis par le CN dépassera la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement complète, surtout pendant les périodes où la manutention et le commerce des céréales sont le plus profitables (automne-hiver). Le CN devra alors recourir à un processus d'attribution pour ses wagons.

Dans le cadre du processus d'attribution des wagons du CN, toutes les demandes de wagons-trémies sont examinées afin de vérifier si elles sont valides et si le terminal portuaire de destination accepte de recevoir les chargements. Le CN procède d'abord à la répartition des wagons en fonction des demandes valides liées à des ententes commerciales d'approvisionnement en wagons; les wagons restants sont répartis de manière égale entre les autres demandes de chaque client.

Pour mieux comprendre le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, le lecteur peut consulter l'annexe B et écouter les balados accessibles au lien suivant : [www.cn.ca/grain-podcasts](http://www.cn.ca/grain-podcasts) (en anglais seulement).

<sup>10</sup> Ces nombres reposent sur la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement complète et tiennent compte d'hypothèses clés : la fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales dans les corridors; les activités de déchargement 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 de remédiation du CN seront abordés dans son rapport sur les mesures d'urgence hivernales); aucune perturbation majeure liée au travail, au service sur la ligne principale ou à la chaîne d'approvisionnement; un contexte commercial mondial stable; et aucune autre incidence significative sur la demande de céréales ou la capacité de la chaîne d'approvisionnement en raison de la COVID-19.

### c. Nouveaux investissements et pratiques exemplaires

Le plan du CN tient compte des limites de la chaîne d'approvisionnement complète et de ses obligations de desservir d'autres secteurs de l'économie canadienne. Par conséquent, le CN sait que la réorganisation de son infrastructure et de ses ressources est dans l'intérêt du secteur céréalier, ainsi que d'autres secteurs desservis par le CN.

Bien que la plupart des investissements présentés à la section 4 se sont soldés en projets maintenant terminés et en l'achat de matériel déjà mis en usage, le CN et ses clients continuent d'en récolter les fruits par la livraison, en 2021, de deux wagons de sécurité pour l'inspection automatisée de la voie et des 200 derniers wagons-trémies parmi les 1 000 achetés en 2018.

Le CN entreprend actuellement la deuxième phase de ce programme. En réponse à la demande accrue de ses clients, le CN va acheter **1 500 wagons-trémies en 2020-2021**. En plus de contenir chacun une charge utile plus importante, ces nouveaux wagons-trémies, dont le nombre total achetés depuis 2018 s'élève maintenant à 2 500, sont plus courts que ceux de la génération précédente. Cela signifie que huit à 10 wagons-trémies supplémentaires occupent la même longueur de voie aux terminaux d'origine et de destination, ce qui augmente d'autant plus la quantité de céréales transportées par chaque train. Les ports de Vancouver et de Prince Rupert bénéficieront donc d'une fluidité accrue des activités ferroviaires.

Qui plus est, le CN poursuit un certain nombre de grands projets pluriannuels afin d'accroître la capacité à plusieurs endroits stratégiques du réseau :

- **Entre Edmonton et les ports de Prince Rupert et de Vancouver** afin d'assurer la croissance future des envois de céréales, de charbon et intermodaux ainsi que d'autres marchandises dans le corridor de Prince Rupert :
  - Trois voies d'évitement de 12 000 pieds sont en cours de construction entre **Prince George et Prince Rupert**<sup>11</sup> et devraient être mises en service à la fin de 2020.
  - **À Prince Rupert**, le pont Zanardi à voie simple, principale voie d'accès du CN au port, fait l'objet d'une remise en état et deux voies d'évitement sont construites à Kaien.



Prince Rupert, Colombie-Britannique

- **À Vancouver**, les projets suivants contribueront à désengorger davantage la zone portuaire :
  - Deux projets de doublement de la voie sur huit milles.
  - Une voie de contournement de 12 000 pieds autour du triage Thornton du CN et 6 000 pieds de voie à l'intérieur de ce triage.
  - Le projet d'amélioration de la ventilation du tunnel Thornton permettra aux trains d'y passer plus souvent et facilitera son exploitation une fois que le pont Second Narrows du CN sera accessible pour le transit.
  - Une troisième voie de 19 000 pieds entre le tunnel Thornton et le triage Thornton permettra de placer les trains retenus plus près du pont Second Narrows du CN, ce qui augmentera la capacité sur la rive nord une fois que le pont sera accessible pour le transit.
  - Le projet de doublement de la voie sur la ligne de Burrard Inlet à Vancouver<sup>12</sup> augmentera la capacité ferroviaire en doublant un tronçon de voie simple de 2,5 milles qui relie les terminaux de la rive sud au réseau ferroviaire nord-américain du CN.

<sup>11</sup> Bulkley Canyon, Skeena et Watson Island.

<sup>12</sup> Phase de conception en cours.

*Le CN reconnaît  
que pour  
répondre à  
la demande  
croissante  
et relever les  
nouveaux  
défis, il doit  
constamment  
passer en  
revue son  
infrastructure,  
ses ressources  
et ses méthodes  
de travail.*

En termes monétaires, sur les 2,9 G\$ prévus pour 2020–2021<sup>13</sup>, le CN s'engage à affecter les sommes suivantes à des initiatives qui auront une incidence positive sur le transport des céréales au cours de la présente campagne agricole et des prochaines :

- **1,6 G\$ pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et des voies** afin d'assurer une exploitation sûre et efficace, notamment le remplacement de rails et de traverses, la réfection de ponts, ainsi que d'autres travaux d'entretien général de la voie.
- **Environ 200 M\$ pour des initiatives visant à augmenter la capacité**, soit des projets d'aménagement de voies doubles et de voies d'évitement ainsi que de prolongement de voies de triage.

En ce qui a trait aux pratiques exemplaires, le CN continuera d'encourager ses clients et ses partenaires à adopter les pratiques suivantes :

- **Une infrastructure prête pour l'hiver** en s'assurant qu'au moment de la libération des wagons chargés, leurs boyaux soient déjà branchés et leur conduite déjà remplie, au moyen d'un compresseur d'air mobile ou fixe. Ainsi, les trains peuvent quitter plus rapidement le point d'origine, ce qui réduit le temps d'acheminement.
- **Des rames de wagons « prêtes à partir »** aux silos à céréales afin d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et la fluidité du réseau.

---

<sup>13</sup> Pour obtenir d'autres renseignements sur les dépenses en immobilisations de **2,9 G\$**, consulter les communiqués ([www.cn.ca/depenses-immobilisations](http://www.cn.ca/depenses-immobilisations)) dont voici un résumé :

- **Colombie-Britannique : 445 M\$** pour l'ajout de voies dans les triages afin de répondre à l'augmentation du trafic, la construction de nouvelles voies d'évitement et des projets pluriannuels visant à augmenter la capacité ferroviaire aux ports de Vancouver et de Prince Rupert, en collaboration avec le gouvernement du Canada, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et l'Administration portuaire de Prince Rupert (Fonds national des corridors commerciaux).
- **Alberta : 305 M\$** pour le doublement de la voie afin d'accroître le volume du trafic sur la ligne principale du CN et d'autres travaux d'entretien de l'infrastructure des voies.
- **Saskatchewan : 105 M\$** pour le remplacement de rails et de traverses, ainsi que l'entretien de ponts, de passages à niveau, de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.
- **Manitoba : 105 M\$** pour le remplacement de rails et de traverses, ainsi que l'entretien de ponts, de passages à niveau, de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.
- **Ontario : 310 M\$** pour les installations intermodales, le remplacement de rails et de traverses, ainsi que l'entretien de ponts, de passages à niveau, de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.
- **Québec : 235 M\$** pour divers projets de TI, la commande intégrale des trains, le remplacement de rails et de traverses, ainsi que l'entretien de passages à niveau, de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.
- **Nouveau-Brunswick : 20 M\$** pour la reconstruction et le renforcement de ponts, le remplacement de rails et de traverses, la reconstruction de surfaces de passages à niveau ainsi que l'entretien de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.
- **Nouvelle-Écosse : 10 M\$** pour le remplacement de rails et de traverses, la reconstruction de surfaces de passages à niveau, ainsi que l'entretien de ponts, de ponceaux, de systèmes de signalisation et d'autres éléments d'infrastructure des voies.



# 6 Reprise après la pandémie

Dès le début de la pandémie, le CN a rapidement aménagé un lieu de travail sûr pour les quelque 25 000 membres de son personnel. Leur santé et sécurité étaient de première importance afin que le CN remplisse son rôle de fournisseur de services essentiels à ses clients et à l'économie nord-américaine.

Tout comme en 2019 et au début de 2020, le personnel du CN a uni ses efforts et travaillé comme **UNE ÉQUIPE**. En fait, quelque 20 000 membres du personnel d'exploitation étaient sur le terrain tous les jours pendant la pandémie, soutenus par environ 5 000 autres collègues qui ont assuré le fonctionnement du chemin de fer depuis leur domicile. Leur dévouement et leur persévérance ont permis au CN de vaincre les obstacles. La présente section explique comment le CN s'adapte à la nouvelle réalité que la pandémie a créée.

## a. Incidence sur le transport des céréales

En 2020, tous les segments de la chaîne d'approvisionnement complète des céréales ont remanié en profondeur les protocoles d'exploitation afin d'atténuer les risques associés à la COVID-19. Toutefois, contrairement à de nombreux autres types de marchandises transportées par rail, la demande globale de céréales de l'Ouest canadien a augmenté durant la pandémie, tant en Amérique du Nord qu'à l'étranger. Le transport d'un volume inégalé de céréales en vrac entre les mois d'avril et de juillet 2020 s'explique par une demande record combinée à une excellente exécution du CN et à la croissance de sa capacité au cours des deux dernières années.

Néanmoins, la COVID-19 a affecté le transport des céréales conteneurisées. Chaque année, les expéditeurs de céréales chargent des millions de tonnes de céréales dans des conteneurs. Les conteneurs peuvent être chargés dans les terminaux intérieurs de l'Ouest canadien ou dans les ports. Le ralentissement marqué du secteur manufacturier en Chine en raison de la pandémie, sans compter la perturbation des activités commerciales et de vente au détail en Amérique du Nord, a bouleversé la chaîne d'approvisionnement des marchandises conteneurisées à bien des égards. En ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement des céréales, le premier problème a été le manque de conteneurs d'exportation vides. Ensuite, il y a eu une diminution

Acheson, Alberta

des départs de navires, ce qui a empêché les produits chargés de quitter le port, engorgeant ainsi les quais et les terminaux portuaires. Les expéditeurs de céréales n'ont donc pas été en mesure d'acheminer autant de produits qu'ils le voulaient par wagon-trémie vers les ports pour qu'ils soient mis en conteneurs. Et la réduction de l'approvisionnement en conteneurs dans les Prairies a entraîné un recul des envois de conteneurs de l'Ouest canadien vers les ports.

Étant donné l'incertitude entourant l'incidence future de la COVID-19 sur la chaîne d'approvisionnement mondiale des marchandises conteneurisées, cette situation pourrait demeurer préoccupante en ce début de la campagne agricole 2020–2021.

## **b. Incidence du transport des autres marchandises sur les céréales**

Le CN prévoit que la pandémie continuera d'avoir des effets imprévus sur l'acheminement des céréales tout au long de la campagne agricole 2020–2021. La pandémie est sans doute le facteur le plus important qui est susceptible de se répercuter sur l'économie et de réduire considérablement les envois par rail de nombreuses autres marchandises. Toutefois, en ce qui concerne le transport des céréales, c'est l'impact du protectionnisme qui se fera bien davantage sentir (se reporter à la section 4).

Malgré des signes de reprise dans certains secteurs, les volumes expédiés de toutes les autres marchandises ont diminué à des degrés divers. Presque tous les chemins de fer nord-américains ont enregistré un recul important, de l'ordre de 25 à 30 %, du nombre de wagons complets, par rapport aux niveaux de 2019. Il est encore trop tôt pour déterminer quels secteurs se rétabliront et quels tourneront au ralenti, mais pendant cette pandémie, le CN n'est pas — et ne restera pas — inactif.

Le CN a profité d'une baisse de la demande pour augmenter le nombre et la durée moyenne des travaux prévus en 2020. Ceux-ci se présentent en

intervalles expressément réservés à l'entretien et à l'augmentation de la capacité, pendant lesquels la circulation ferroviaire est restreinte sur les voies où des travaux d'ingénierie et de construction sont effectués. Cependant, la pandémie ayant entraîné une diminution des expéditions des clients, ces restrictions habituelles ont été évitées. Et comme le CN prévoit que ses travaux dans les corridors principaux prendront fin avant la période de pointe pour l'expédition des céréales en 2020, la voie sera libérée plus tôt que prévu.

Bien que d'autres secteurs de la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire aient connu des difficultés pendant la pandémie, la chaîne d'approvisionnement des céréales en vrac n'a été que très peu touchée. Le CN a transporté plus de céréales en avril, mai, juin et juillet 2020 que jamais auparavant. Il est important de comprendre que ces résultats ne sont pas dus au fait que le CN acheminait moins de marchandises autres, mais émanent plutôt d'une demande accrue qui a été limitée uniquement par la capacité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de céréales. Ils témoignent aussi de la volonté du CN de répondre aux besoins de ses clients. Pour y parvenir, l'équipe Exploitation du CN n'a pas ménagé ses efforts, même si elle a dû réorganiser les parcs et les équipes pour tenir compte de la demande réduite dans d'autres secteurs.

Le plan du CN repose sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement, même pendant la période de pointe. Par conséquent, le retour à des volumes normaux pour les autres marchandises ne devrait pas avoir une incidence négative sur le transport des céréales, si ce n'est que le matériel doit être inspecté et sorti de l'entreposage et que les équipages doivent suivre une formation de rappel obligatoire sur la sécurité. Le CN entend transporter les céréales conformément au Plan de transport des céréales, quel que soit le volume des autres marchandises.



Acheson, Alberta

# 7 Conclusion

## Cette année encore, le CN a consulté un grand nombre d'intervenants dans le cadre de l'élaboration de son Plan de transport des céréales.

Cette démarche collaborative fait partie intégrante de l'engagement du CN à tisser des liens plus étroits avec les producteurs de céréales, notamment en participant à de grands événements agricoles, en recherchant les occasions de discuter avec des associations de producteurs de questions relatives à la chaîne d'approvisionnement des céréales et en faisant le point de façon proactive sur son rendement.

Le CN s'engage à consulter de façon constante ses clients et les intervenants de la chaîne d'approvisionnement des céréales durant la campagne agricole. Selon l'analyse de la chaîne d'approvisionnement et du marché présentée dans le présent document, le CN estime disposer des ressources nécessaires pour répondre avec efficacité, efficacité et en toute sécurité à la demande prévue en matière de transport des céréales pour la campagne agricole 2020–2021.

Le CN tient à remercier tous les intervenants<sup>14</sup> qui ont pris le temps de transmettre leurs commentaires sur le Plan de transport des céréales. Le CN souhaite travailler de concert avec le secteur en ce qui concerne le transport des céréales, et est d'avis que cette consultation a été fructueuse.

En ce qui concerne les mesures de prévoyance visant à mettre en œuvre des pratiques appropriées ou à agir en temps opportun pour préserver ou rétablir le service lorsque cela s'avère nécessaire, le Plan a présenté les principaux éléments suivants :

- **Destruction de la voie par les eaux et autres dommages** : ajout de patrouilles, d'équipes de veille, de ballast et de panneaux de voie d'urgence.
- **Fluidité** : obtention de l'autorisation du terminal avant la livraison et coordination avec les autres acteurs clés de la chaîne d'approvisionnement (navires, terminaux portuaires et intérieurs, emplisseurs, autres chemins de fer et agriculteurs). Ces mesures permettent aussi de repérer les commandes qui dépassent la capacité hebdomadaire de la chaîne d'approvisionnement.
- **Résilience**, qui comprend aussi le rattrapage des commandes manquées lorsqu'il y a empêchement de la livraison des wagons vides.
- **Capacité** : maintien des investissements stratégiques.

De plus, et comme par le passé, le plan sera mis à jour volontairement chaque mois et communiqué à tous les intervenants à mesure que les estimations de la production céréalière évolueront. Ces mises à jour refléteront la performance du CN au fil du temps et détailleront tout événement important ayant pu influencer sur celle-ci. Le CN a aussi l'intention de poursuivre les consultations pendant la campagne agricole et de préparer des rapports hebdomadaires afin d'évaluer sa performance par rapport au plan.

Le CN accueille favorablement la participation du secteur céréalière tout au long de l'année. Dans ce but, un court sondage est disponible sur le site Web du CN et le restera jusqu'à la fin de l'année. Les idées soumises sont toutes étudiées et les commentaires des participants confirment qu'il est mutuellement bénéfique de continuer ainsi. De plus, on peut s'inscrire à la liste des destinataires des mises à jour mensuelles en envoyant un courriel à [contact@cn.ca](mailto:contact@cn.ca).

<sup>14</sup> Comité consultatif agricole du CN (2 juin); Alberta Federation of Agriculture (15 juin); groupe Keystone Agricultural Producers (16 juin); comité du transport des producteurs de céréales (17 juin); Prairie Oat Growers Association (18 juin); Fédération canadienne de l'agriculture (19 juin); Pulse Canada (23 juin); Agricultural Producers Association of Saskatchewan (23 juin); et tous les ministères provinciaux de l'Agriculture de l'Ouest canadien (ministres, chefs de cabinet, sous-ministres et conseillers politiques).



## ANNEXE A

# S'attaquer de front à la COVID-19

Le CN joue un rôle primordial dans l'économie nord-américaine, et cela n'a jamais été plus évident que pendant la pandémie de COVID-19.

En mars, le Canada et les États-Unis ont annoncé la fermeture temporaire de leur frontière commune pour les déplacements non essentiels. Le CN a insisté auprès des autorités de part et d'autre de la frontière sur le caractère essentiel de la livraison des produits, et est heureux que cette mesure temporaire ne touche pas les envois ferroviaires entre le Canada et les États-Unis. Le CN tient sept points de passage sécuritaires. Son équipe d'experts frontaliers collabore avec les représentants gouvernementaux pour garantir l'acheminement des marchandises vers le marché et la fluidité à la frontière.

Suivant les recommandations de son groupe Santé et sécurité au travail, le CN a pris des mesures concrètes pour combattre la COVID-19 et éviter dans la mesure du possible qu'elle se propage parmi son effectif. De cette manière, il veille à la sécurité du personnel et à la fluidité du trafic. Par exemple, il applique rigoureusement les règles en matière de distanciation physique. Ainsi, les briefings sur le travail et la sécurité se tiennent par radio et les aires de travail ont été dispersées et isolées à l'intérieur des bâtiments. Dans les Centres de contrôle de la circulation ferroviaire (CCCF) à Edmonton et à Chicago, le CN a réparti le personnel en des endroits distincts et réservé des espaces de stationnement et des ascenseurs au personnel du CCCF au centre-ville de Montréal. Il a augmenté la fréquence de nettoyage et de désinfection des aires de travail, cuisines, toilettes et aires communes, et des distributeurs de produits désinfectants pour les mains ont été ajoutés autant que nécessaire. Il a également augmenté la fréquence de nettoyage des cabines de locomotive et fermé les centres de formation de Homewood et de Winnipeg. Les personnes qui pouvaient travailler de la maison ont été invitées à le faire. Dernier point, mais non le moindre, le CN a adopté une politique obligeant le personnel, les entrepreneurs et les fournisseurs à porter un masque lorsqu'ils travaillent sur la propriété du CN.

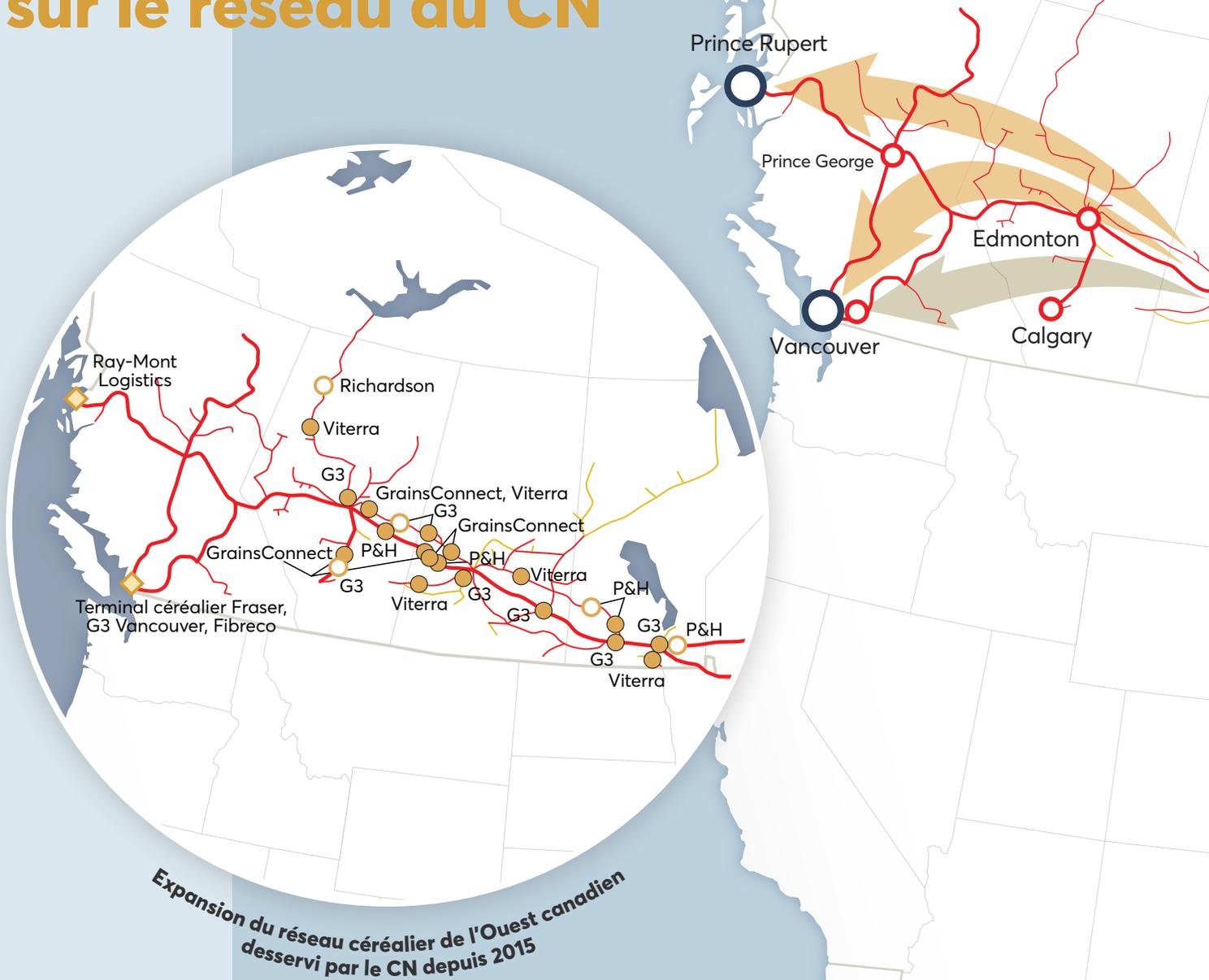
Récemment, le CN a démarré la deuxième phase de son plan d'intervention : s'adapter à la nouvelle normalité. Dans l'intérêt de ses clients, partenaires et intervenants, il a adopté des méthodes nouvelles et novatrices pour exercer ses activités efficacement et en toute sécurité. Par exemple, le CN a mis en œuvre une nouvelle Politique sur le télétravail qui fait partie d'une série d'instructions et de lignes directrices qui se trouvent toutes dans un document de base, soit le *Guide pratique sur la nouvelle normalité*. Ce guide explique de manière claire et structurée comment travailler au bureau ou à la maison de façon à assurer la réussite de l'entreprise tout en préservant la santé et la sécurité dans cette nouvelle réalité.

La pandémie a peut-être porté un coup dur, mais le CN est solide; il tiendra. De plus, il est suffisamment flexible pour s'adapter à une nouvelle réalité au profit de son personnel et de ses clients.

Acheson, Alberta

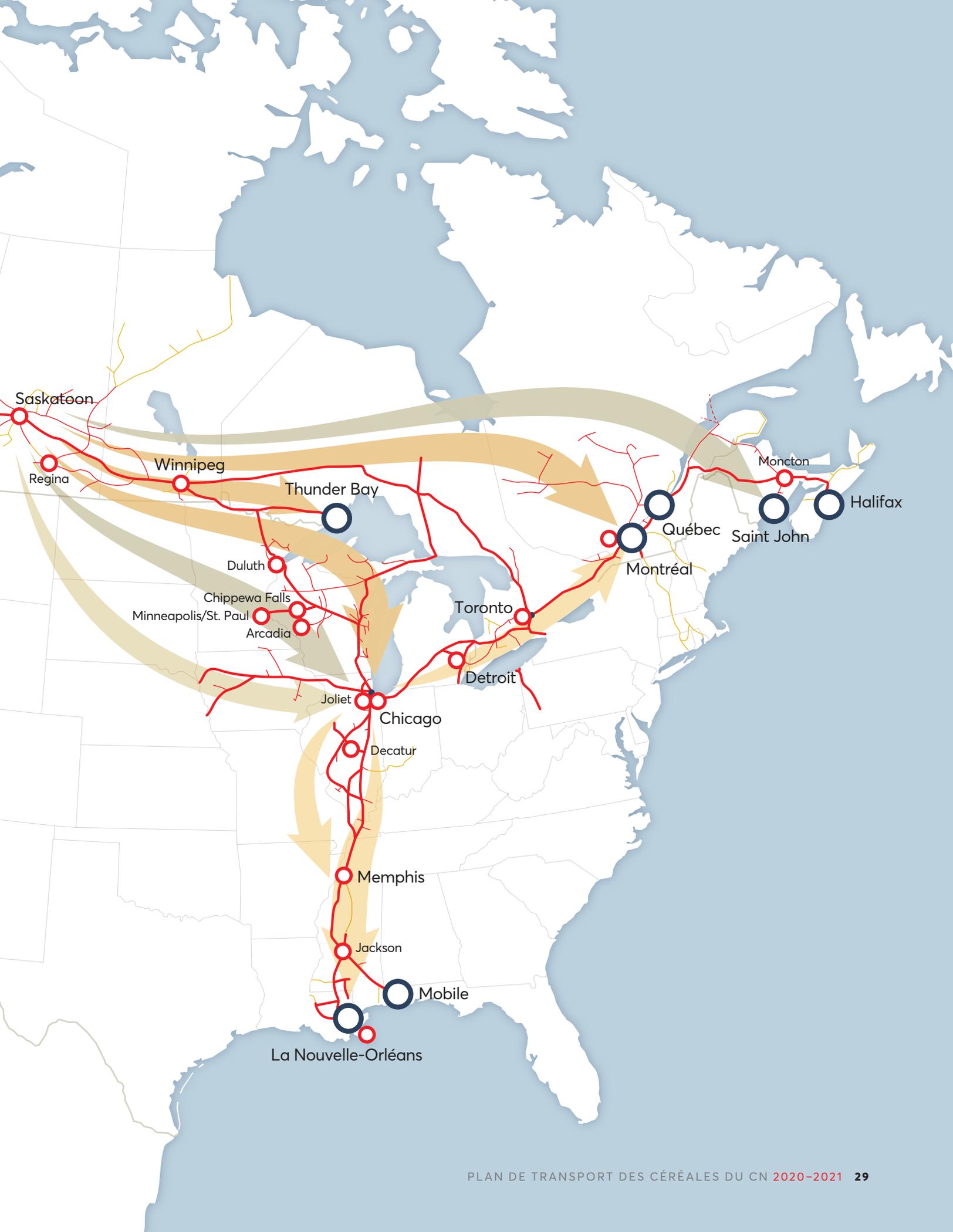
# ANNEXE B

## Flux des céréales sur le réseau du CN



*Expansion du réseau céréalier de l'Ouest canadien desservi par le CN depuis 2015*

- Céréales canadiennes
- Céréales américaines
- Engrais – Potasse
- Engrais – Autres
- Ports desservis par le CN
- Terminaux intermodaux
- Nouveaux silos à céréales annoncés
- Nouveaux silos à céréales terminés
- Installations portuaires pour exportation



Saskatoon

Regina

Winnipeg

Thunder Bay

Duluth

Chippewa Falls  
Minneapolis/St. Paul  
Arcadia

Joliet

Chicago

Decatur

Memphis

Jackson

Mobile

La Nouvelle-Orléans

Toronto

Detroit

Montréal

Québec

Saint John

Moncton

Halifax



Spruce Grove, Alberta

# ANNEXE C

## Manutention et transport des céréales

Les commentaires reçus lors des consultations relatives au Plan de transport des céréales du CN 2020–2021 ont montré qu'il serait utile de fournir des précisions sur le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement des céréales. À cette fin, cette annexe présente un pictogramme.

### 1 UNE EXPÉDITION DE CÉRÉALES COMMENCE PAR UNE VENTE

Les entreprises céréalières concluent des contrats pour vendre, au moment convenu, les céréales de l'ouest du Canada à leurs clients partout dans le monde.



### 2 LES CÉRÉALES SONT ACHÉMINÉES JUSQU'À DES SILOS DE COLLECTE

Les entreprises céréalières rassemblent dans des silos des Prairies des céréales d'un grand nombre de producteurs qui peuvent fournir des céréales du type et du grade qui correspondent au contrat de vente — toutes les céréales commencent donc leur acheminement en camion depuis la ferme.



### 3 LES ENTREPRISES CÉRÉALIÈRES DEMANDENT DES WAGONS

À l'approche de la date établie dans le contrat, les entreprises céréalières présentent des demandes de wagons vides au chemin de fer et indiquent au chemin de fer l'endroit où les wagons doivent être mis en place (c.-à-d. à quel silo à céréales).



### 4 GESTION DE LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

Le CN collabore étroitement avec les entreprises céréalières et les exploitants des terminaux pour assurer la fluidité de chaque corridor. Par exemple, si les conditions météorologiques sont mauvaises dans les environs d'un terminal côtier et qu'il devient difficile de décharger les wagons, les entreprises céréalières peuvent annuler certaines demandes de wagons dans ce corridor pour éviter d'aggraver la congestion au terminal.



### 5 MISE EN PLACE DES WAGONS

Le chemin de fer livre les wagons vides de la semaine aux silos à céréales désignés par les entreprises céréalières.



### 6 CHARGEMENT DES WAGONS

Les exploitants des silos des Prairies chargent dans les wagons les céréales du type et du grade désignés par les entreprises céréalières, conformément au contrat de vente. Plus un wagon est déchargé et libéré rapidement, plus il peut être livré au port, déchargé et retourné rapidement dans les Prairies. Comme leur infrastructure varie, les silos ont des niveaux d'efficacité différents (chargement d'un seul wagon, chargement de lots, chargement de trains-blocs, voie en boucle).



### 7 WAGONS CHARGÉS SUR LE RÉSEAU

Une fois chargés et libérés par les exploitants des silos de collecte, les wagons se mettent en route vers leur destination. Dans la plupart des cas, le parcours jusqu'à la côte ouest prend quatre ou cinq jours. Toutefois, il peut y avoir des perturbations occasionnelles sur le réseau ferroviaire ou il peut être nécessaire de retenir des trains en cours de route à la demande des expéditeurs afin de bien gérer la quantité d'envois entrants et la capacité des terminaux.



### 8 DÉCHARGEMENT DES WAGONS AU TERMINAL PORTUAIRE

À destination, les chemins de fer mettent les wagons en place au terminal d'exportation, puis l'exploitant du terminal décharge les céréales dans les silos d'entreposage ou directement dans un navire. Plus un wagon est déchargé et libéré rapidement, plus il peut être retourné rapidement dans les Prairies. La rapidité avec laquelle les wagons sont déchargés peut aussi varier en fonction de la disponibilité de la main-d'œuvre, des temps d'arrêt pendant les fins de semaine et les jours fériés, ainsi que des fermetures pour activités d'entretien planifiées ou non planifiées.



### 9 CHARGEMENT DES NAVIRES TRANSOCÉANQUES

Aux terminaux portuaires, les céréales sont transbordées dans des navires transocéaniques à partir de silos d'entreposage ou directement des wagons. Le mauvais temps peut retarder le chargement des navires, ce qui ralentira ou arrêtera le processus de déchargement des wagons.





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