



DE LA FERME AU MARCHÉ
**Plan de transport
des céréales du CN**
2021–2022







TABLE DES MATIÈRES

1. Message de Jean-Jacques Ruest	5
2. Bilan de la campagne agricole 2020–2021	8
Résultats obtenus	8
Leçons apprises	8
3. Autres considérations	10
Conditions de croissance, de récolte et commerciales	10
Facteurs intrinsèques du transport ferroviaire	12
Capacité actuelle	12
4. Le Plan pour 2021–2022	17
Estimation du volume de céréales à acheminer	17
Prévisions concernant le transport des céréales et l'expédition de wagons	19
Nouveaux investissements et pratiques exemplaires	22
5. Reprise après la pandémie	24
Incidence sur le transport des céréales	24
Incidence des autres marchandises sur les céréales	25
6. Conclusion	27
Annexes	28
A. Flux des céréales sur le réseau du CN	28
B. Manutention et transport des céréales	31

PHOTO CI-DESSUS :
Henry House (Alb.)

PHOTO DE LA PAGE COUVERTURE :
Davidson (Sask.)



1 Message de Jean-Jacques Ruest

Le CN est heureux de présenter son Plan de transport des céréales 2021-2022 – *De la ferme au marché.*

En 2018, le ministre des Transports a adopté une politique obligeant les chemins de fer de classe I à soumettre des plans annuels pour le transport des céréales. L'exercice annuel s'est avéré très utile pour notre planification interfonctions, ainsi que pour informer nos clients et d'autres intervenants des réalités du transport des céréales par train — de la planification à l'arrivée des produits aux terminaux.



Notre Plan de transport des céréales poursuit deux grands objectifs. D'abord, présenter l'évaluation que fait le CN de la quantité de céréales et de produits céréaliers transformés qu'il prévoit transporter au cours de la campagne agricole 2021-2022 en se fondant sur les données disponibles, dont le volume prévu de la récolte. Ensuite, déterminer la capacité du CN à acheminer cette quantité prévue de céréales en nous assurant de disposer des ressources et de déployer les efforts nécessaires pour le faire.

Le CN entend atteindre ces objectifs et nous tiendrons nos intervenants régulièrement informés de nos progrès par rapport à ceux-ci, tout comme nous l'avons fait volontairement par le passé. Nous les tiendrons également au courant d'autres sujets d'intérêt relatifs au transport des récoltes au moyen de rapports hebdomadaires proactifs et de mises à jour mensuelles du plan que nous communiquons à tous nos intervenants, y compris les agriculteurs canadiens.

Skeena Sub (C.-B.)

L'horizon du CN ne se borne pas à la campagne agricole à venir. Les plans que nous avons élaborés et mis en œuvre depuis 2018 visent aussi à réaliser nos objectifs à long terme 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 internationaux. Nous sommes assurément dans la bonne voie pour y parvenir, comme en témoignent nos solides résultats.

En 2020–2021, la solide performance du CN et la capacité accrue de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout, combinées à une forte demande, nous ont permis d'établir, encore une fois, un autre record de transport de céréales. De fait, la fin de la campagne agricole 2019–2020 a donné le ton en finissant en force. À compter du mois de mars 2020, le CN a connu 14 mois consécutifs de transport de céréales inégalé. Au cours de la campagne agricole 2020–2021, le CN a acheminé au total 31 millions de tonnes métriques (MTM) de céréales canadiennes par wagons complets, ce qui représente 1,6 MTM de plus que le record précédent établi en 2019–2020 et 2,9 MTM de plus que la moyenne triennale. En outre, le CN a acheminé plus de 1,1 MTM de céréales de l'Ouest canadien par transport intermodal, en plus des volumes acheminés depuis l'est du Canada.

La production historique de la dernière récolte dans l'Ouest canadien et la très forte demande de céréales sur les marchés mondiaux sont à l'origine de cette performance unique. Notre volume record de céréales acheminées est également attribuable en grande partie à tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout, qui ont tous dû relever les défis posés par la pandémie. Soulignons également que le CN n'aurait pas été en mesure de faire face à ces circonstances extraordinaires sans le savoir-faire et l'esprit d'initiative de son personnel, ni sans les investissements importants effectués ces dernières années dans les wagons céréaliers modernes et l'infrastructure du réseau, comme le doublement des voies et celles d'évitement. L'augmentation de notre capacité a produit un réseau plus résilient et plus fluide.

Les investissements de nos clients sont aussi des facteurs importants de synergies dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en céréales. Dans l'ouest du Canada, la capacité moderne de manutention des céréales augmente rapidement parce que nos clients investissent dans des silos à haut débit pouvant desservir de plus grands trains, tandis que les nouvelles installations d'exportation de céréales du port de Vancouver, desservies exclusivement par le CN, ont augmenté de manière importante la capacité nominale de manutention des céréales à Vancouver.

Bien que nous ayons transporté plus de céréales que jamais en 2020–2021, nous envisageons le long terme. Nous continuons d'investir dans l'accroissement de la capacité de notre réseau et dans un parc moderne de wagons-trémies céréaliers et de locomotives. Un récent exemple de cet engagement ferme envers le secteur céréalier canadien est l'annonce, en mai 2021, de l'acquisition de 1 000 wagons-trémies céréaliers supplémentaires de grande capacité et de nouvelle génération. Cette acquisition s'inscrit dans un programme élargi de renouvellement du parc de 3 500 wagons au cours des trois prochaines années, ce qui portera à 6 000 le nombre de wagons-trémies de grande capacité et de nouvelle génération du CN.



« Nous rehaussons la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable et de qualité sur les marchés céréaliers internationaux. »



Un autre exemple de l'engagement du CN en faveur de la croissance et des investissements stratégiques est notre proposition de regroupement avec le Kansas City Southern pour créer le premier chemin de fer du 21^e siècle qui reliera des ports et des réseaux ferrés aux États-Unis, au Mexique et au Canada. Ce regroupement sera très avantageux pour les clients du secteur céréalier, car il leur offrira un plus grand choix de marchés. Bien que nous soyons impatients de conclure cette entente, elle ne pourra pas entrer en vigueur avant 2023 et n'aura donc aucune incidence sur le Plan de transport des céréales 2021–2022.

Nous collaborons étroitement avec nos clients et leurs associations industrielles pour obtenir des prévisions opportunes et réalistes sur les volumes et des schémas d'expédition, car ces données sont essentielles à nos processus de planification du personnel et de la demande. En outre, la sécurité de notre personnel et des collectivités où nous sommes présents demeure une valeur fondamentale de notre entreprise; et nous comprenons parfaitement les attentes de nos clients, des gouvernements et des collectivités à cet égard.

En nous fondant sur tous ces facteurs critiques, nous croyons fermement que nous sommes en bonne position pour répondre aux besoins de nos clients en matière de transport pour la campagne agricole 2021–2022. À mesure que la reprise économique se poursuit — de pair avec nos dépenses en immobilisations qui sont les plus élevées de l'industrie, nos technologies de pointe et, surtout, le dévouement et le savoir-faire de notre personnel — nous sommes optimistes quant à l'avenir, à commencer par le transport des céréales canadiennes *de la ferme au marché*.

Jean-Jacques Ruest
Président-directeur général



2 Bilan de la campagne agricole 2020–2021

Rien ne vaut un examen des performances antérieures pour en tirer des leçons et déterminer la meilleure façon de répondre aux besoins pour le transport de céréales dans l'avenir, puis de planifier en conséquence.

Résultats obtenus

Au total, le CN a acheminé un volume record de 31 MTM de céréales de l'Ouest canadien par wagons complets en 2020–2021, dépassant ainsi de 1,6 MTM le record précédent établi en 2019–2020. Cette performance se compare à la tranche supérieure de la fourchette de 27,5 MTM à 29,5 MTM de céréales transportées que le CN avait prévue pour la campagne agricole 2020–2021, telle que revue à la hausse par rapport à la fourchette qui figurait initialement dans le Plan de transport des céréales 2020–2021.

En outre, le CN a acheminé plus de 1,1 MTM de céréales de l'Ouest canadien par transport intermodal, en plus des volumes acheminés depuis l'est du Canada.

Leçons apprises

Cette performance a été réalisée tout en faisant face à des défis liés principalement à des conditions météorologiques défavorables dans l'Ouest canadien (une tempête de neige au début de novembre et dix jours d'une vague de froid extrême en février) et à la nécessité de rajuster les niveaux de ressources selon les fluctuations prononcées et inégales de la demande globale de transport ferroviaire en raison de la pandémie.

En contrepartie, la campagne agricole 2020–2021 a aussi bénéficié de certains avantages, comme la hausse de la demande de céréales découlant de la pandémie; cette hausse est même devenue le principal facteur, sans oublier une solide performance opérationnelle, du volume record de céréales acheminées par le CN pendant 14 mois consécutifs.



**UN VOLUME RECORD DE
CÉRÉALES ACHÉMINÉ
PENDANT LA CAMPAGNE
AGRICOLE 2020-2021**



**DES INVESTISSEMENTS
STRATÉGIQUES ET
L'ENGAGEMENT DU
PERSONNEL ONT ÉTÉ
DES ÉLÉMENTS CLÉS DES
EXCELLENTS RÉSULTATS**

En dépit de ces événements imprévus, des leçons importantes peuvent être tirées de la campagne agricole 2020-2021. La première concerne la difficulté à rassembler rapidement des équipes en raison de la demande incertaine et instable pour les activités combinées au transport ferroviaire du CN. Cette situation s'explique ainsi :

- L'intervalle entre le rappel des cheminots et la fin de la formation d'appoint sur la sécurité avant de pouvoir reprendre le travail.
- Le caractère incertain et inégal de la reprise dans tous les segments d'activité du CN causant des difficultés à synchroniser le rappel des équipes avec la demande globale.

Les prévisions des clients du CN sont essentielles pour mettre en place des mesures d'urgence adaptatives. À cet effet, des communications fréquentes et ouvertes avec les clients les encouragent à partager leurs mises à jour prévisionnelles avec le CN, qui peut ainsi mieux comprendre les incertitudes pouvant avoir une incidence sur les marchés et la demande, et y réagir en conséquence. De plus, des circuits de communication ouverts favorisent la collaboration entre l'équipe du CN, les clients et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, ce qui permet de mieux harmoniser les initiatives stratégiques avec la demande et la capacité de la chaîne d'approvisionnement; de cette façon, le service gagne en efficacité.

La deuxième leçon a trait à l'importance de bâtir pour l'avenir. Le CN a investi 10 G\$ dans l'infrastructure de son réseau ferroviaire et son matériel roulant au cours des trois dernières années civiles. Ces investissements ont contribué à la performance inégalée de la dernière campagne agricole et constitué la pierre angulaire sur laquelle le CN a augmenté, et continue d'augmenter, sa capacité, sa fluidité et sa résilience, tout en renforçant la sécurité.



**DE NOUVEAUX
INVESTISSEMENTS
DE 3,0 G\$ EN 2021**



**UN VOLUME DE 25,5 À
28,0 MTM DE CÉRÉALES
EN VRAC ET DE PRODUITS
CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS
DEVRAIT ÊTRE ACHÉMINÉ
DANS UN MAXIMUM
DE 7 800 WAGONS PAR
SEMAINE (6 250 EN HIVER)**



3 Autres considérations

En plus d'un regard vers le passé, et des leçons à en tirer pour déterminer les mesures qui valent la peine de répéter ou à éliminer, une bonne planification du transport des céréales passe par une estimation de la production et de la qualité des cultures, ce qui dépend des conditions de croissance, de récolte et commerciales. Les réalités inhérentes à l'industrie ferroviaire sont également des facteurs dont la planification doit tenir compte.

Conditions de croissance, de récolte et commerciales

La période de croissance des cultures et les conditions de récolte jouent un rôle dans la quantité et la qualité des récoltes qui, à leur tour, influent sur la demande de transport des céréales. Tout en reconnaissant que les bonnes conditions météorologiques — toujours imprévisibles — sont nécessaires pour maximiser le potentiel de rendement des cultures, le consensus au sein du secteur est que le potentiel de rendement de base devrait augmenter de 2 à 3 % par an.

Toutefois, ces dix dernières années, le taux de croissance annuel composé de la production agricole a été d'environ 4 % dans l'Ouest canadien. Ce niveau de croissance plus élevé est attribuable à des rendements accrus et à une augmentation de la superficie récoltée, traduisant une diminution des jachères de près de 10 millions d'acres au cours des 10 dernières années. Comme la superficie des zones en jachère avoisine un million d'acres, l'accroissement futur du potentiel de production agricole dépendra surtout de l'amélioration génétique des cultures et de l'intensification de leurs techniques de gestion. Ces facteurs mèneront à une hausse du potentiel de production agricole de l'ouest du Canada de plus de 80 MTM au cours des cinq prochaines années.

Aberdeen (Sask.)

Comme la superficie des zones en jachère avoisine un million d'acres, l'accroissement futur du potentiel de production agricole dépendra surtout de l'amélioration génétique des cultures et de l'intensification de leurs techniques de gestion.



Acheson (Alb.)

Les facteurs commerciaux qui influencent la demande potentielle de céréales sont variés : différends commerciaux continus, restrictions à l'importation, concurrence mondiale, droits de douane, tensions diplomatiques, etc. Ils peuvent se répercuter de différentes façons sur les volumes de trafic ferroviaire. Voici les principaux facteurs pouvant influencer sur la campagne agricole 2021–2022 :

- **COVID-19** — La pandémie a entraîné une demande extraordinairement forte de céréales de l'Ouest canadien, ce qui a été favorable au transport des céréales puisque certains pays ont augmenté leurs achats.
- **Dollar canadien** — Entre mai 2020 et mai 2021, le dollar canadien a augmenté régulièrement de 0,72 \$ à 0,82 \$ US, connaissant une légère baisse en juin 2021. Ce dollar canadien relativement vigoureux ne devrait pas avoir d'incidence négative sur la demande de céréales canadiennes.
- **Questions commerciales et barrières tarifaires** — Les questions commerciales, en suspens ou prochaines, sont susceptibles d'influer sur le transport global des céréales en 2021–2022.

Facteurs intrinsèques du transport ferroviaire

Des conditions environnementales difficiles et des impératifs de sécurité peuvent, à tout moment, avoir une incidence importante sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout, et ce, indépendamment de l'ampleur des investissements et des pratiques exemplaires. Par conséquent, un plan réaliste doit prendre en compte ces défis.

- **Performance opérationnelle des terminaux** —

Des conditions météorologiques défavorables (p. ex., des pluies abondantes et incessantes sur la côte ouest) et les gammes de produits et de grades (surtout les années où la qualité des récoltes est dans la moyenne ou inférieure à celle-ci) peuvent nuire au fonctionnement optimal des terminaux de destination. En pareils cas, il est possible que les terminaux ne soient pas en mesure de prendre en charge le trafic qui leur est destiné; le CN doit alors retenir les trains au point d'origine ou en cours de route. La congestion qui en résulte se répercute sur la chaîne d'approvisionnement en amont et la fluidité du réseau dans son ensemble.

- **Temps froid** — Le CN achemine des céréales vers trois grandes destinations : Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay. La fermeture du corridor de Thunder Bay durant l'hiver, ce qui élimine jusqu'à 1 000 déchargements par semaine par le CN, a une incidence importante sur la capacité globale du réseau. Un temps froid intense et persistant ainsi que des chutes de neige abondantes entravent également les activités ferroviaires et la fluidité du réseau. De plus, les impératifs de sécurité obligent le CN à imposer un système de restrictions à quatre niveaux¹, lesquelles sont appliquées quand la température descend sous -25°C.

- **Perturbations sur la voie** — La nature même d'un réseau ferroviaire l'expose à des perturbations causées entre autres par des affouillements, des éboulements et des glissements de terrain. Le CN investit massivement dans la technologie pour détecter, prévenir et atténuer de tels événements.

Capacité actuelle

Le transport de volumes élevés de céréales, tout en suivant le rythme de la reprise des autres marchandises au sortir de la pandémie, a été rendu possible grâce à l'esprit d'initiative du personnel du CN et à des **investissements de plus de 10 G\$** au cours des trois dernières années. Outre l'entretien régulier et les mesures de sécurité, ces investissements comprenaient des projets stratégiques tels que l'acquisition et la mise en œuvre de technologies de pointe et de matériel moderne, ainsi que l'ajout et le prolongement de voies d'évitement (jusqu'à 12 000 pieds de long), ainsi que le doublement de tronçons clés de notre voie principale. Voici les points d'intérêt pour le secteur céréalier :

- **Ajout** de trois longues **voies d'évitement** dans le corridor Edmonton–Prince Rupert afin d'accroître la capacité en provenance et à destination du port de Prince Rupert.
- Projets pluriannuels pour améliorer la capacité dans les régions de Vancouver et de Prince Rupert afin d'égaliser la capacité du nouveau terminal portuaire et d'augmenter le débit.
 - Deux nouveaux terminaux d'exportation desservis exclusivement par le CN au **port de Vancouver**. Le premier (**G3**), situé sur la rive nord de Vancouver, est équipé de trois voies en boucle, dont l'une peut accueillir des trains d'une longueur pouvant atteindre 8 793 pieds. Les trains sont déchargés en continu en utilisant les mêmes locomotives qui les ont amenés à l'installation.
 - Le **terminal céréalier Fraser**, une installation de pointe desservie directement par le CN, peut recevoir des trains de 120 wagons sur une voie en demi-boucle, ce qui crée une capacité nominale additionnelle d'exportation de 3,5 MTM sur la côte ouest.

¹ Consulter le [Plan d'exploitation hivernale du CN](#) pour obtenir des précisions.



Des conditions environnementales difficiles et des impératifs de sécurité peuvent, à tout moment, avoir une incidence importante sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout, et ce, indépendamment de l'ampleur des investissements et des pratiques exemplaires.

- Achèvement d'un total de 150 milles de nouvelles **voies doubles** depuis 2018.
- Grands projets d'**augmentation de la capacité des triages** à des endroits clés en prolongeant les voies des triages pour augmenter le débit.
- Livraison des 41 dernières unités dans le cadre de l'acquisition en 2017 de 260 **locomotives** de grande puissance et économes en carburant, ce qui en porte le nombre total à plus de 2 200.
- Livraison de 1 500 **wagons-trémies céréaliers** de grande capacité achetés en 2020, ce qui en porte le total à 3 500 depuis 2018. Chaque wagon acheminera un plus grand volume de céréales grâce aux avantages suivants :
 - **Volume** accru : Capacité de plus de 5 431 pieds cubes, par rapport aux très gros wagons-trémies standard de 5 150 pieds cubes ou aux wagons-trémies de 4 550 pieds cubes du gouvernement du Canada.
 - **Longueur** réduite : Longueur de 55 pieds et 8 pouces, contre 58 à 60 pieds pour les autres wagons-trémies, ce qui permet à un plus grand nombre de ces wagons de nouvelle génération de circuler sur une même longueur de voie (jusqu'à 10 wagons supplémentaires).
 - **Poids** mort réduit : Ces wagons étant plus légers que les anciens, et compte tenu du poids maximal que peut transporter un wagon, cet allègement signifie que le CN peut expédier plus de céréales par wagon (charge augmentée).

Tous ces avantages permettent au CN d'expédier 20 à 40 % plus de céréales par train, selon le type de céréales transportées et la longueur de la voie au point d'origine.

- Acquisition de 41 **wagons-compresseurs de relais** supplémentaires, pour un total de 101 depuis 2019, afin d'assurer une plus grande fiabilité de l'exploitation des trains durant l'hiver.



Pour accroître sa capacité et son efficacité, le CN a mis en œuvre les initiatives suivantes en complément aux investissements mentionnés plus haut. Ces **pratiques exemplaires** contribuent à augmenter la capacité et à maximiser la fluidité tout en améliorant la sécurité :

- **Maintenir une longueur maximale des trains sécuritaire en cas de chute des températures** — Cela est possible grâce à la « traction répartie ». Il s'agit de placer une ou des locomotives supplémentaires en milieu ou en queue de train afin d'en améliorer la conduite et de mieux maintenir la pression d'air dans le système de freinage, ou d'utiliser des « wagons-compresseurs de relais » (aussi appelés wagons à freinage réparti) pour compléter l'alimentation en air du système de freins du train.

- **Obtenir les commentaires du comité consultatif agricole** — Le CN a mis sur pied ce comité, une première dans l'industrie, en 2019. Composé de spécialistes du secteur agricole, dont des agriculteurs, le comité discute de questions qui touchent ce secteur et donne régulièrement des conseils et des commentaires concernant la production céréalière, les conditions du marché et les besoins de la chaîne d'approvisionnement, ce qui permet au CN de mieux planifier afin de desservir ce secteur essentiel de l'économie.
- **Travailler en étroite collaboration** — 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 des 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** — Utiliser tous les wagons pendant la période de pointe et en entreposer lorsque la demande diminue pour atténuer la congestion. Généralement, le cycle de récolte habituel entraîne une sous-utilisation de la capacité de la chaîne d'approvisionnement au printemps et en été. Par conséquent, une grande partie du parc de wagons-trémies du CN est entreposée pendant cette période² « près du point d'entretien » dans les régions où ils sont les plus susceptibles d'être utilisés au besoin.
- **Accepter les demandes de wagons-trémies** en s'assurant au préalable que le terminal de destination³ peut les traiter dès leur arrivée.

² Cela n'a pas été le cas à l'été 2020. Pour répondre à la demande exceptionnelle liée à la pandémie, le CN a rajusté la taille de son parc et modifié la disponibilité de ses équipes ainsi que ses activités.

³ 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 davantage aux besoins des expéditeurs de céréales. Des précisions sur les programmes du CN, les directives et une liste des installations de chargement pour les producteurs se trouvent ici : <https://www.cn.ca/fr/votre-industrie/cereale/documents-et-programmes-relatifs-aux-produits-cerealiers/>.

Le transport de volumes élevés de céréales, tout en suivant le rythme de la reprise des autres marchandises au sortir de la pandémie, a été rendu possible grâce à l'esprit d'initiative du personnel du CN.

- **Détourner des trains en cas de perturbations**, notamment vers d'autres voies du CN ou celles d'autres chemins de fer, aux frais du CN qui respecte ainsi ses engagements.
- **Faire de façon proactive et volontaire une mise à jour mensuelle du Plan de transport des céréales** sur le site Web du CN pour être en phase avec l'évolution de la situation, envoyer des rapports d'avancement hebdomadaires détaillés aux divers intervenants et évaluer la performance (volumes acheminés et mises en place de wagons) par rapport au plan établi pour la campagne agricole. Ceci s'est avéré très efficace pour accroître la flexibilité et permettre ainsi à toutes les parties d'être plus réceptives et de s'ajuster, le cas échéant, face aux aléas de la saison céréalière, à mesure qu'ils se présentent.
- **Augmenter la capacité par des solutions intermodales dans les Prairies.** Les conteneurs, qui transportent divers produits en provenance d'Asie via les ports canadiens vers l'Amérique du Nord, retournent habituellement vides aux ports, ce qui représente une occasion pour les expéditeurs de céréales. Ceux-ci peuvent acheminer les conteneurs sur les voies du CN directement vers les ports de l'Ouest canadien et ensuite vers les destinations d'exportation grâce au terminal intermodal du CN à Saskatoon et au terminal intermodal d'InterMobil à East Regina, qui a ouvert en 2019.
- **Faire des gains d'efficacité.** Grâce à la capacité accrue de chaque wagon-trémie de nouvelle génération, le CN peut transporter plus de céréales avec le même nombre de ressources, ce qui augmente la capacité de la chaîne d'approvisionnement en céréales. Avec l'acquisition de nouveaux wagons-trémies à haute efficacité, l'élargissement des programmes d'intégration au parc du CN et l'utilisation accrue de wagons-trémies appartenant à des clients pour le transport des céréales en vrac, le tonnage moyen expédié par wagon-trémie au cours des cinq dernières campagnes agricoles a augmenté de plus de quatre tonnes métriques, soit plus de 4 %. Cela signifie que plus de céréales sont acheminées pendant la période de pointe après la récolte, notamment en automne et en hiver.





4 Le Plan pour 2021–2022

Comme par les années précédentes, le CN a préparé le présent Plan de transport des céréales conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports au Canada* et aux commentaires de ses principaux intervenants. Cette section aborde d'abord les volumes de céréales prévus et la demande en découlant. Elle présente ensuite les prévisions relatives aux envois des wagons, puis les nouveaux investissements et les nouvelles mesures qui s'ajouteront à ceux déjà en place afin de disposer de la capacité nécessaire pour répondre de manière sûre et efficace à la demande de transport de céréales dans les 12 prochains mois.

Estimation du volume de céréales à acheminer

Afin de prévoir le volume du trafic céréalier pendant la campagne agricole, trois éléments fondamentaux doivent être évalués.

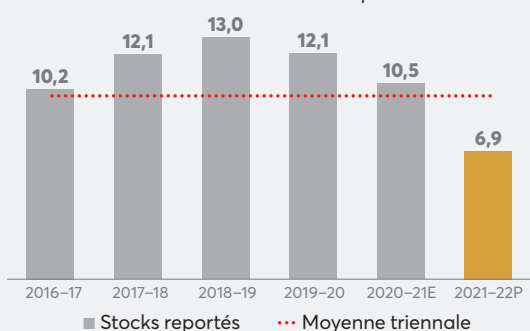
1. La **production céréalière**, qui est le principal facteur déterminant globalement les volumes devant être acheminés.
2. Les **stocks reportés** de la campagne agricole précédente et la production céréalière qui, ensemble, constituent l'**offre totale de céréales disponibles**.
3. Les volumes destinés à l'**utilisation intérieure**, qui doivent être évalués et déduits pour établir les stocks destinés à l'**exportation** et les stocks en **fin de campagne**.

Aberdeen (Sask.)

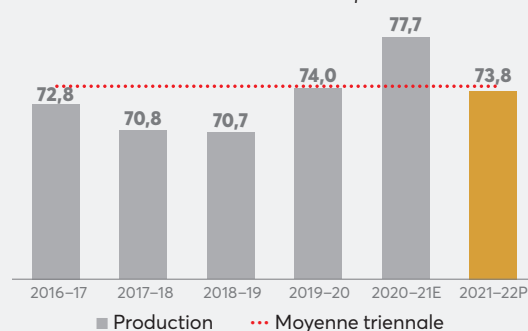
Afin de prévoir les volumes qui seront acheminés, le CN s'appuie sur les observations de sources externes, notamment des entreprises céréalières et des analystes de marchés privés. C'est pourquoi il participe à des échanges avec des intervenants et des chefs de file de l'industrie. Voici les prévisions d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) pour la campagne agricole 2021–2022⁴:

- Les stocks **reportés** des six principales céréales⁵, des pois et des lentilles seront bien en deçà de la moyenne triennale de 11,9 MTM et sont estimés à seulement 6,9 MTM.
- La **production** des six principales céréales, des pois et des lentilles s'établira à 73,8 MTM, comparativement à 77,8 MTM en 2020–2021 et à la moyenne triennale de 74,2 MTM.
- L'**offre totale de céréales disponibles** s'établira à 80,7 MTM, contre 88,3 MTM en 2020–2021 et par rapport à la moyenne triennale de 86,1 MTM.
- Les **exportations** seront inférieures aux moyennes triennales, soit 45,2 MTM, et sensiblement en deçà des niveaux de 2020–2021 (52,2 MTM).
- Pour 2021–2022, les stocks de **fin de campagne** s'établiront à 7,0 MTM, en baisse par rapport à la moyenne triennale, en raison de l'anticipation d'un vigoureux programme d'exportation et d'une réduction globale des stocks.

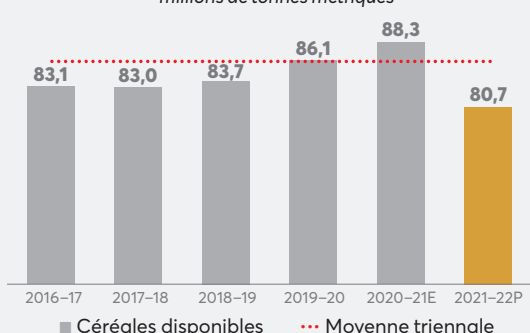
Stocks reportés – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
millions de tonnes métriques



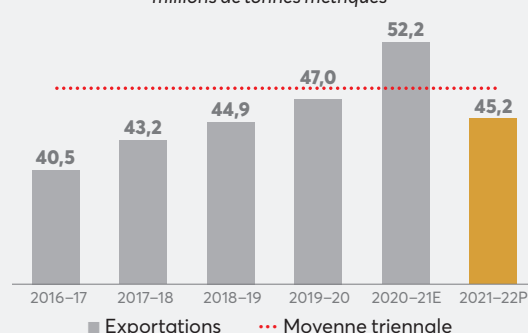
Production – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
millions de tonnes métriques



Céréales disponibles – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
millions de tonnes métriques



Exportations – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
millions de tonnes métriques



⁴ Selon les Perspectives des principales grandes cultures d'AAC en date de juillet 2021:

<https://agriculture.canada.ca/fr/secteurs-agricoles-du-canada/cultures/rapports-donnees-statistiques-principales-grandes-cultures-au-canada>

⁵ Blé, orge, avoine, graines de lin, seigle et canola.

Ces prévisions sont utilisées pour estimer la demande globale de transport de céréales dans le cadre de la campagne agricole, puis mesurées par rapport à la part de marché du CN pour les services de transport ferroviaire. Notons toutefois qu'au moment de la rédaction du présent document, les conditions de croissance étaient défavorables dans plusieurs régions de l'Ouest canadien en raison du temps chaud et sec, un facteur qui pourrait nuire aux cultures agricoles en 2021 selon l'AAC. De nombreux clients et intervenants du CN ont formulé des commentaires similaires. Le CN ajustera ces estimations dans ses mises à jour mensuelles du Plan de transport des céréales en fonction de la disponibilité de renseignements supplémentaires.

Les conditions de croissance dans la majeure partie des Prairies ont été très difficiles, de nombreux producteurs devant faire face à un temps aride cette année. Le CN continuera de travailler avec les agriculteurs, les organisations agricoles et les clients de sorte qu'il puisse s'assurer de disposer du personnel, des actifs et des ressources nécessaires afin d'acheminer la prochaine récolte pour ses clients canadiens.

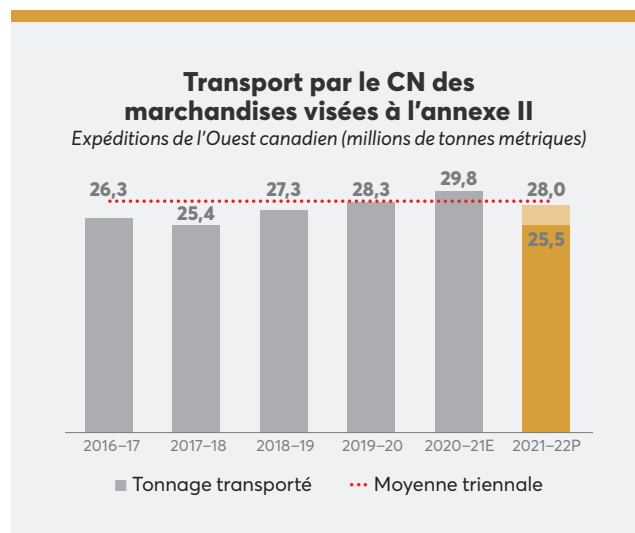


Davidson (Sask.)

Prévisions concernant le transport des céréales et l'expédition de wagons

TRANSPORT DES CÉRÉALES

Considérant les prévisions ci-dessus et les principaux facteurs examinés à la section précédente, le **CN prévoit qu'il transportera entre 25,5 et 28,0 MTM de céréales et de produits céréaliers transformés par wagons complets au cours de la campagne agricole 2021-2022**. Cette prévision se situe dans la fourchette des trois dernières campagnes agricoles mais en deçà des niveaux de 2020-2021 en raison d'une diminution importante des stocks de céréales disponibles sur 12 mois. S'y ajoute le volume de céréales acheminé au moyen du matériel intermodal.



L'expérience montre que les prévisions ne reflètent pas toujours la réalité. Par conséquent, le CN affinera son évaluation des volumes à transporter en se fondant sur la production céréalière globale et sur les commentaires obtenus au moyen d'échanges ouverts avec les intervenants de la chaîne d'approvisionnement en céréales et des consultations menées auprès de ceux-ci.

ENVOIS DES WAGONS

Pour la campagne agricole 2021–2022, le CN prévoit que plus de 90 % de ses wagons céréaliers seront réservés à des clients avant le début de la récolte dans le cadre d'ententes commerciales d'approvisionnement en wagons et d'autres programmes d'approvisionnement, lesquels comprennent des sanctions réciproques pour le CN et le client. Le CN propose des programmes commerciaux d'approvisionnement en wagons afin d'assurer une application aussi élargie que possible, le lot de wagons pouvant comprendre aussi peu que 10 wagons.

Le CN est d'avis que la chaîne d'approvisionnement peut gérer — et le CN aussi — la moyenne hebdomadaire ci-dessous d'envois de wagons céréaliers et de volumes de céréales en vrac et de produits céréaliers, et ce, de façon soutenue :

TABLEAU 1
Envois hebdomadaires prévus de céréales en vrac et de
produits céréaliers transformés (wagons complets et tonnes métriques)
Capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout pour le CN

MOIS	SEMAINES CÉRÉALIÈRES	WAGONS PAR SEMAINE			TONNES MÉTRIQUES PAR SEMAINE		
		CÉRÉALES EN VRAC	PRODUITS CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS	TOTAL	CÉRÉALES EN VRAC	PRODUITS CÉRÉALIERS TRANSFORMÉS	TOTAL
Août	1–4	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Septembre	5–9	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Octobre	10–13	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Novembre	14–17	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Décembre	18–22	5 350	900	6 250	511 000	84 000	595 000
Janvier	23–26	5 350	900	6 250	511 000	84 000	595 000
Février	27–30	5 350	900	6 250	511 000	84 000	595 000
Mars	31–35	5 350	900	6 250	511 000	84 000	595 000
Avril	36–39	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Mai	40–43	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Juin	44–48	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000
Juillet	49–52	6 900	900	7 800	660 000	84 000	744 000

Nota : Le nombre de wagons par semaine comprend les wagons réseau et les wagons de particuliers.

La capacité d'atteindre ces chiffres⁶ dépend de certaines conditions qui doivent toutes être remplies par la chaîne d'approvisionnement de bout en bout au cours d'une semaine donnée, notamment une demande suffisante. En plus de ces conditions, l'arrêté ministériel émis par Transports Canada le 11 juillet 2021 concernant les mesures de précaution à prendre par les chemins de fer en réponse au risque d'incendies de forêt dans l'Ouest canadien affectera aussi la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout. L'arrêté est en vigueur pendant les trois premiers mois de la campagne agricole 2021-2022 dans tout le Canada et impose certaines restrictions de vitesse aux trains pour tout le trafic ferroviaire lorsqu'il y a un risque extrême d'incendie ou une température ambiante de 30 degrés Celsius. La sécurité étant une valeur fondamentale au CN, une série de mesures sont mises en œuvre de façon proactive afin d'assurer la sécurité de l'infrastructure du CN et des collectivités dans lesquelles il exerce ses activités. C'est pourquoi le CN appuie ce décret.

Toutefois, les clients doivent noter que si ces conditions de température et de risque d'incendie étaient présentes dans l'Ouest canadien entre les mois d'août et d'octobre 2021 (ou au-delà, sachant que cet arrêté peut être modifié ou prolongé), il est clair que l'arrêté aurait des répercussions négatives importantes sur la quantité de céréales qui pourrait être transportée pendant la période applicable et même au-delà (en raison des activités de rattrapage nécessaires). La sévérité de ces répercussions dépendra de la zone touchée par les conditions spécifiques mentionnées dans l'arrêté et de leur durée, ainsi que du volume de céréales qui circule normalement sur la ligne principale dans les Prairies.

En comparaison des mises en place prévues dans le Plan de transport des céréales de la campagne agricole précédente, les chiffres du tableau de la page précédente représentent une augmentation de 150 wagons complets par semaine pendant la période hivernale et de 200 wagons complets par semaine en dehors de celle-ci. Sur la base d'une année, la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout du CN permet d'acheminer 36 MTM de céréales, un volume nettement supérieur aux prévisions pour la campagne agricole 2021-2022.

Au final, davantage de wagons disponibles par semaine se traduit par une augmentation des envois de céréales. En raison de la capacité accrue du CN à transporter des wagons durant la période de pointe après la récolte, laquelle a dépassé la croissance de la production céréalière au cours de la dernière décennie, la chaîne d'approvisionnement de bout en bout a réalisé des gains d'efficacité et de productivité. Non seulement le CN prévoit être en mesure de mettre en place un solide plan de transport qui lui permettra d'acheminer des wagons de façon soutenue pendant la campagne agricole de cette année grâce à la capacité accrue de son réseau, mais chaque nouveau wagon-trémie, acquis dans le cadre des investissements du CN, transportera également plus de céréales, comme il est expliqué à la section précédente.

North Battleford (Sask.)



⁶ Ces chiffres reposent sur la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout et tiennent compte d'hypothèses clés : la fluidité de la chaîne d'approvisionnement en céréales dans les corridors; les 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, aucune interruption de service sur la ligne principale ou d'autres perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement; un contexte commercial mondial stable; et aucune autre incidence significative sur la demande de céréales ou sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement en raison de la COVID-19.

Depuis la campagne agricole 2015–2016, le volume moyen de céréales en vrac expédié par wagon-trémie est passé d'environ 90 à près de 95 tonnes métriques par wagon, et d'autres gains sont prévus pendant la campagne agricole 2021–2022 en raison du programme de renouvellement continu du parc de wagons-trémies du CN. L'augmentation de la charge utile moyenne des wagons-trémies représente à elle seule un taux de croissance annuel composé de 1,1 % depuis 2017–2018. Il s'agit d'une amélioration très importante de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement en céréales, soit l'équivalent d'environ quatre trains de plus de 100 wagons par semaine d'envois de céréales.

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 complets ci-dessus. Toutefois, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'au cours de certaines semaines de la campagne agricole, la demande de wagons fournis par le CN dépassera la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout, surtout pendant les périodes où la manutention et le commerce des céréales sont le plus profitables pour les entreprises céréalieres, soit à l'automne et à l'hiver. Le CN tient compte de ces limites dans son plan ainsi que de son engagement à desservir d'autres secteurs de l'économie canadienne, ce qui l'obligera à 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 envois. 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.

Le CN prévoit de nouveaux investissements de 3 G\$ en 2021, conservant ainsi sa position de chef de file nord-américain des chemins de fer de classe I.

Nouveaux investissements et pratiques exemplaires

Dans son plan de cette année, le CN adapte son processus de **recrutement et d'embauche**. L'an dernier, la pandémie a fait planer une grande incertitude sur le marché quant à l'avenir. Et parce que la prévision de la demande des clients reflétait également ce flottement, il était difficile pour le CN de planifier des équipes et de formuler des hypothèses sur le moment et l'ampleur de la reprise après la pandémie. Cette année, comme la prévision de la demande globale est beaucoup plus fiable, le CN recrute et embauche activement pour tenir compte de l'attrition et répondre aux besoins en ressources par rapport à la demande prévue, comme il le fait depuis le début de la reprise. Surtout, le CN continue d'embaucher et de donner de la formation dans les régions où la prévision de la demande est assurée, comme Kamloops, Jasper, Edmonton et Vancouver qui sont des plaques tournantes.

En plus des investissements et des projets présentés précédemment, le CN prévoit **de nouveaux investissements de 3 G\$ en 2021**, conservant ainsi sa position de chef de file nord-américain des chemins de fer de classe I pour ce qui est du pourcentage des produits d'exploitation consacrés aux investissements, soit autour de 20 %. Ces investissements concernent plusieurs grands projets pluriannuels qui, en raison de la demande du marché, seront consacrés à l'entretien et à l'amélioration de la capacité. Les projets seront concentrés dans l'ouest du Canada et, par conséquent, présentent un intérêt pour le secteur céréalier canadien :

- Plus de 1,5 G\$ pour l'**entretien de la voie** 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.
- Plus de 250 M\$ pour augmenter la **capacité de la voie** par son doublement et le prolongement de voies d'évitement et de triage.



- Plus de 100 M\$ pour des **projets stratégiques** en technologie afin d'atteindre le prochain niveau concurrentiel d'exploitation ferroviaire moderne, notamment par l'automatisation, les systèmes de répartition, la mobilité et les systèmes d'inspection.
- **1 000 wagons-trémies de grande capacité et de nouvelle génération⁷ pendant la campagne agricole 2021-2022.** Ces wagons augmenteront la capacité et aideront à répondre aux besoins croissants des producteurs de céréales nord-américains et des clients du secteur céréalier.
- L'acquisition au cours de la première moitié de la campagne agricole 2021-2022, de **75 locomotives** neuves de grande puissance et économes en carburant, qui s'ajoutent aux 260 déjà reçues.
- Le projet de regroupement du CN et du **Kansas City Southern** n'a aucune incidence sur le Plan de transport des céréales 2021-2022, mais sa concrétisation, dans la foulée du nouvel ACEUM, permettrait aux agriculteurs canadiens et aux clients du secteur céréalier d'atteindre sans rupture le Mexique, un important marché de destination. Le réseau à exploitant et propriétaire uniques issu du regroupement CN-KCS constituera une option de service par transporteur unique depuis l'Ouest canadien, un avantage parmi d'autres qui fera gagner du temps aux clients et leur offrira un plus grand nombre d'itinéraires.

Sur le plan des **pratiques exemplaires**, le CN maintiendra toutes celles qui ont permis d'accroître la capacité et l'efficacité (décrites à la section précédente) et continuera d'encourager et d'aider ses clients et ses partenaires à adopter les suivantes :

- **Une infrastructure parée contre les intempéries** en libérant des wagons chargés dont les boyaux sont déjà branchés et dont la conduite générale est déjà remplie au moyen d'un compresseur d'air mobile ou fixe. Les trains peuvent ainsi quitter plus rapidement le point d'origine, ce qui réduit le temps d'acheminement et accroît la disponibilité des wagons vides retournés au point d'origine.
- **Former des rames de wagons « prêtes à partir »** aux silos à céréales et à d'autres installations afin d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et la fluidité du réseau.

Ces initiatives (sauf celles imposant une limite de vitesse) et ces investissements ont permis au CN d'accroître la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement en céréales, et ils continueront à le faire. Il en résulte un réseau qui est en mesure de surmonter les difficultés, de reprendre rapidement le dessus et de transporter en toute sécurité un volume record, ou presque, de céréales. Grâce à ses actifs actuels et aux investissements supplémentaires de 3 G\$ qu'il est en voie de réaliser cette année, 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 2021-2022, ainsi que pour jouer son rôle essentiel dans la livraison opportune des intrants nécessaires à la production agricole, comme les engrais.

⁷ Ces wagons s'ajoutent aux 2 500 que le CN a reçus entre 2019 et 2021.



5 Reprise après la pandémie

Dès le début de la pandémie, le CN a rapidement veillé à ce que ses quelque 24 000 cheminots puissent travailler en toute sécurité. Cela était primordial afin que le CN joue son rôle de fournisseur de services essentiels pour ses clients et l'économie nord-américaine.

En fait, pendant la pandémie, environ 19 000 cheminots du CN ont travaillé quotidiennement sur le terrain, avec l'appui de quelque 5 000 autres membres du personnel qui ont assuré l'exploitation du chemin de fer depuis leur domicile. Grâce à leur dévouement et à leur ténacité, le CN a réussi à surmonter les obstacles. La présente section explique comment le CN s'adapte à la nouvelle réalité que la pandémie a créée.

Incidence sur le transport des céréales

En 2020 et 2021, tous les secteurs de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout ont remanié en profondeur les protocoles d'exploitation afin d'atténuer les risques associés à la COVID-19. Toutefois, contrairement à la demande globale pour les autres marchandises transportées par rail, celle pour les céréales de l'Ouest canadien a été sans précédent, tant en Amérique du Nord qu'à l'étranger, permettant au CN d'établir — une fois de plus — un record de volume de céréales acheminées. Mais la forte demande n'a pas été le seul facteur déterminant. Grâce à sa solide performance opérationnelle, sans oublier celle d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement en céréales de bout en bout, tels que les entreprises céréalères et les producteurs de céréales, ainsi que grâce à leur collaboration, le CN a pu acheminer des volumes record de céréales en vrac pendant 14 mois consécutifs, soit de mars 2020 à avril 2021.

La COVID-19 s'est répercutée de multiples façons sur le transport des céréales conteneurisées. Chaque année, les expéditeurs de céréales chargent des millions de tonnes de céréales dans des conteneurs. Ceux-ci peuvent être chargés dans les terminaux intérieurs dans l'ouest du Canada ou dans les ports. La chaîne d'approvisionnement des marchandises conteneurisées a énormément souffert du ralentissement marqué du secteur manufacturier en raison de la pandémie, surtout en Chine, et de la diminution des activités commerciales et de vente au détail en Amérique du Nord. En ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement en céréales, le premier problème qui s'est posé a été le manque de disponibilité de conteneurs d'exportation vides, puis il y a eu une diminution des départs de navires, ce qui a empêché les produits chargés de quitter le port et provoqué de la congestion sur les quais et dans les terminaux portuaires. Les expéditeurs n'ont donc pas toujours été en mesure d'acheminer autant de produits qu'ils le voulaient par wagons-trémies 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 du volume global d'envois par conteneurs de l'Ouest canadien vers les ports.



Incidence des autres marchandises sur les céréales

Contrairement à ce que certains ont pu laisser entendre, il est important de noter que le volume record pour les céréales est survenu au moment où les volumes globaux du CN, à compter de septembre 2021, étaient plus élevés qu'à la même période l'année précédente, le CN ayant aussi enregistré des volumes records au niveau du transport intermodal, du bois d'œuvre, du propane et des engrais. Simultanément, la demande de transport de céréales était très forte, compte tenu de la production exceptionnelle, et la demande internationale de céréales était très élevée, en partie à cause de la pandémie. Après leur spectaculaire dégringolade des premiers mois de la pandémie, les volumes globaux du CN se sont redressés et sont revenus à des niveaux normaux ou plus élevés. Pendant cette période de fluctuations, le CN et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont transporté un volume inégalé de céréales au cours de la campagne agricole 2020-2021. Ces records témoignent aussi de la volonté du CN de répondre aux besoins de ses clients.

Le Plan de transport des céréales 2021-2022 du CN repose sur la capacité que la chaîne d'approvisionnement peut gérer efficacement, même pendant la période de pointe. Le retour à des volumes normaux pour les autres marchandises n'a pas eu une incidence négative sur le transport des céréales, si ce n'est pour les activités de reprise habituelles alors que le matériel est sorti du lieu d'entreposage et inspecté, et que les équipes suivent leur formation de rappel obligatoire sur la sécurité. Le CN entend transporter les céréales conformément à son Plan de transport des céréales, quel que soit le volume des autres marchandises.



North Battleford (Sask.)

6 Conclusion

Cette année encore, le CN a consulté un grand nombre de parties intéressées et d'intervenants dans le cadre de l'élaboration de son Plan de transport des céréales. Cette démarche collaborative s'inscrit véritablement dans une perspective élargie visant à tisser des liens plus étroits avec les producteurs de céréales.

Ce processus de consultation comprend la participation aux principaux événements agricoles, recherchant ainsi les occasions de présenter et de discuter des questions relatives à la chaîne d'approvisionnement en céréales avec les associations de producteurs, et de faire le point de façon proactive sur sa performance. Le CN tient à remercier tous les intervenants⁸ qui ont pris le temps de lui transmettre leurs commentaires sur son 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.

Selon l'analyse de la chaîne d'approvisionnement et du marché présentés dans ce document, le CN estime qu'il disposera des ressources nécessaires pour répondre avec efficacité et en toute sécurité à la demande prévue en matière de transport des céréales pour la campagne agricole 2021–2022. Annoncée récemment, l'acquisition additionnelle de 1 000 nouveaux wagons-trémies céréaliers de grande capacité et de nouvelle génération, dont le CN commencera à prendre livraison dès la prochaine campagne agricole, contribuera à l'atteinte de cet objectif.

Pendant la campagne agricole 2020–2021, le CN, en collaboration avec des producteurs et des intervenants, a réussi à transporter un volume exceptionnel de céréales grâce à une demande intérieure et mondiale sans précédent, aux investissements qu'avec ses partenaires il n'a cessé de faire au fil des ans et à l'excellence du service offert par ses cheminots. Ses investissements continus dans la capacité stratégique et l'amélioration de la sécurité de son infrastructure, de son matériel roulant et de ses locomotives, jumelés au dévouement indéfectible

de son équipe, font en sorte que le CN est en mesure de mettre en place dans le cadre de la campagne agricole 2021–2022, jusqu'à 7 800 wagons-trémies et wagons-citernes par semaine en dehors de la période hivernale et jusqu'à 6 250 wagons-trémies et wagons-citernes par semaine en hiver (se reporter au tableau 1 à la page 20 afin de connaître les détails des expéditions hebdomadaires de wagons).

Le Plan de transport des céréales sera mis à jour chaque mois et communiqué à tous les intervenants à mesure que les estimations de la production céréalière évolueront. Comme le CN l'a fait des deux campagnes agricoles précédentes, il publiera volontairement des mises à jour mensuelles de son Plan de transport des céréales 2021–2022, qui refléteront sa performance au fil du temps et tout événement important ayant pu influencer sur cette performance. Le CN a aussi l'intention de poursuivre ses consultations pendant la campagne agricole et de préparer des rapports hebdomadaires en lien avec ces discussions continues.

Le CN se réjouit de la participation continue à ses nombreuses activités de collaboration avec le secteur céréalier 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. Le CN tient toujours compte des idées reçues, et les commentaires des participants confirment qu'il est mutuellement bénéfique de continuer dans cette voie. De plus, toutes les personnes qui souhaitent s'inscrire sur la liste des destinataires des mises à jour mensuelles du Plan de transport des céréales peuvent le faire en envoyant un courriel à contact@cn.ca.

⁸ Les intervenants suivants ont été consultés en date du 17 juin 2021 : comité consultatif agricole du CN; Agricultural Producers Association of Saskatchewan; Alberta Federation of Agriculture; Fédération canadienne de l'agriculture; comité du transport des producteurs de céréales du Canada; groupe Keystone Agricultural Producers; Prairie Oat Growers Association; Pulse Canada; et tous les ministères de l'agriculture des provinces de l'Ouest (ministres, chefs de cabinet, sous-ministres et conseillers en politique).

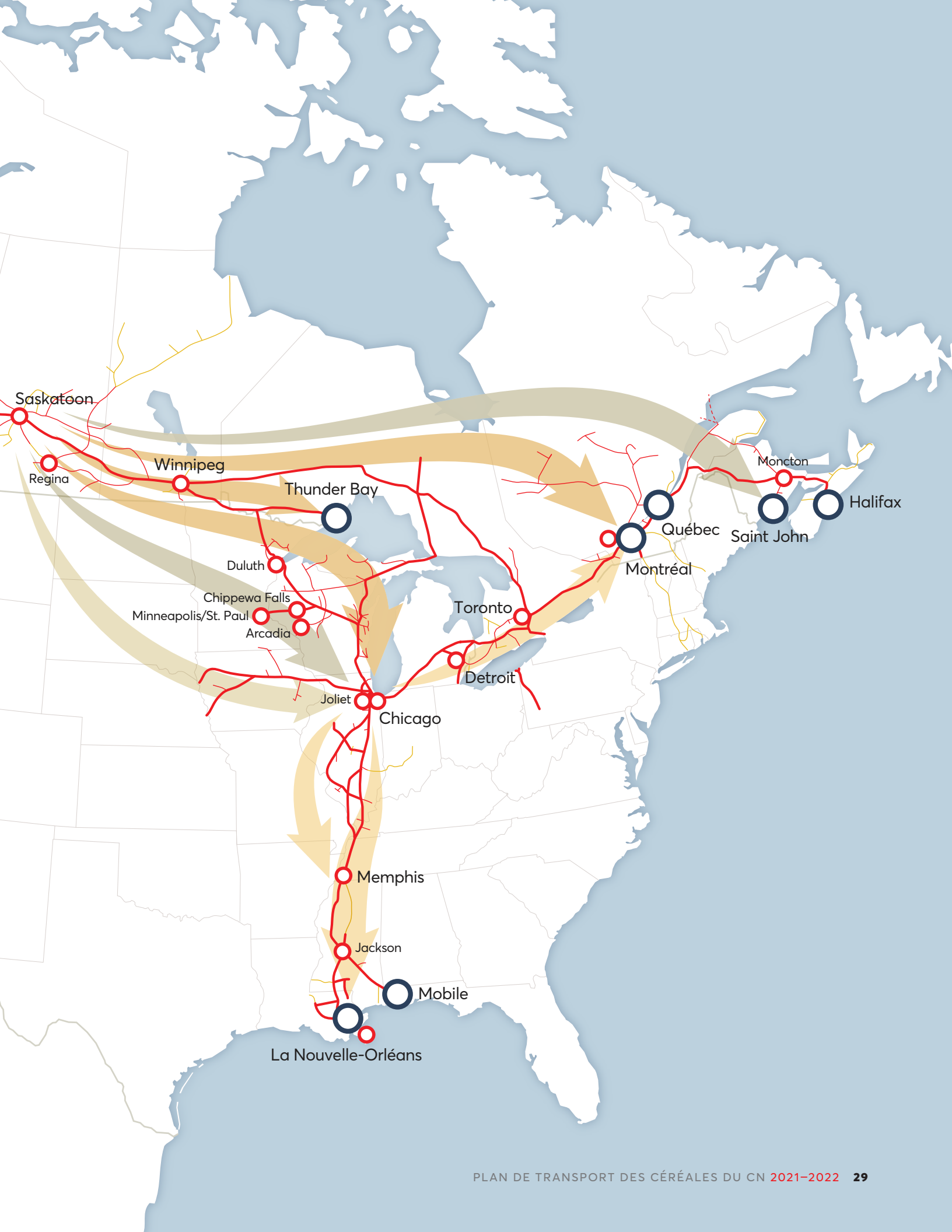
ANNEXE A

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





Vegreville (Alb.)

ANNEXE B

Manutention et transport des céréales

Cette annexe fournit des précisions sur le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

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 au chemin de fer et lui indiquent l'endroit où les wagons doivent être expédiés (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 au terminal côtier et qu'il devient difficile de décharger les wagons, les entreprises céréalières annuleront certaines demandes de wagons dans ce corridor pour éviter d'aggraver la congestion au terminal.



5 EXPÉDITION 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 placent les wagons au terminal d'exportation dont l'exploitant 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.





www.cn.ca/cereales