



Plan de transport des céréales du CN

2025–2026



À propos du présent rapport

Le *Plan de transport des céréales 2025–2026* du CN a été élaboré conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports* du Canada et vise deux principaux objectifs :

1 Évaluer la quantité de céréales et de produits céréaliers transformés que nous prévoyons transporter au cours de la campagne agricole 2025–2026 (du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026) en nous fondant sur le volume prévu de la récolte et d'autres estimations liées à l'offre et à la demande.

2 Définir les mesures que nous prendrons pour transporter le volume de céréales prévu pendant la campagne agricole en fonction des prévisions de la demande et des ressources dont nous nous attendons à disposer.

Au printemps et au début de l'été 2025, le CN a consulté ses clients du secteur céréalier et d'autres intervenants au sujet du *Plan de transport des céréales 2025–2026*. Le CN a également mis à contribution son Comité consultatif agricole, composé de chefs de file du secteur, pour obtenir des conseils et de la rétroaction sur le transport des céréales et les relations de la Compagnie avec les producteurs. Nous tenons à remercier les intervenants participants de leur apport et de leur engagement concernant le *Plan de transport des céréales* de cette année.

Des mises à jour mensuelles détaillées des plans de transport des céréales de l'année en cours et des années précédentes peuvent être consultées sur le [site Web du CN](#).



PHOTO CI-DESSUS :
Lorette (Man.)

PHOTO DE COUVERTURE :
North Battleford (Sask.)



TABLE DES MATIÈRES

Message de Tracy Robinson	4
Sommaire	6
Attentes en matière de volume de céréales et préparation	6
Efficacité opérationnelle et collaboration dans la chaîne d'approvisionnement	7
Préoccupations politiques et réglementaires	7
Nouvelles mesures et initiatives	8
Facteurs ayant une incidence sur la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement des céréales et du réseau ferroviaire	9
De solides prévisions et une planification rigoureuse assurent la fiabilité des chaînes d'approvisionnement	9
Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs	10
Une chaîne d'approvisionnement interreliée	11
Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2025-2026	12
Prévisions des expéditions de céréales	14
Établissement de la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout	15
Équilibre des corridors	15
Investissements massifs dans les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement	16
Échanges avec le gouvernement	16
Étude de cas : pont ferroviaire Second Narrows du CN	18
Programmes de marketing du CN pour les produits céréaliers	19
Capacité du CN	20
Directives sur la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales	20
Prévisions de capacité du réseau du CN pour la campagne agricole 2025-2026	21
Taille et efficacité du parc de wagons-trémies	21
Programme de modernisation du parc de locomotives	22
Mise en place de suffisamment d'équipes de conduite des trains	22
Investissement dans l'infrastructure ferroviaire	24
Renforcement de la capacité par une planification opérationnelle efficace	26
Communication de l'information sur la chaîne d'approvisionnement des céréales	28
Évaluation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales	28
Conclusion	31

Message de Tracy Robinson

En tant que présidente directrice générale du CN, c'est pour moi un privilège de vous présenter notre Plan de transport des céréales 2025–2026.

Nous prenons au sérieux le rôle du CN dans l'économie agricole canadienne. Chaque campagne agricole présente son lot de défis, que ce soit les conditions météorologiques imprévisibles, les fluctuations du marché mondial, les changements réglementaires ou les pressions exercées sur le marché du travail. Notre objectif demeure toutefois inébranlable : assurer un service de transport des céréales sécuritaire, fiable et efficace qui permet aux agriculteurs et aux exportateurs canadiens d'être concurrentiels à l'échelle mondiale.

Le plan de cette année démontre la solidité de notre modèle d'exploitation ferroviaire à horaires fixes, nos dépenses en immobilisations à long terme et l'engagement de l'équipe du CN. Nous continuons d'investir dans la résilience et la capacité de notre réseau en doublant les voies, en agrandissant les triages et en modernisant les locomotives et les wagons-trémies afin de pouvoir répondre aux besoins changeants du transport des céréales tout au long de l'année.

Au cours de la dernière campagne agricole, le CN a transporté un volume record de céréales canadiennes. Les projections actuelles indiquent un volume total de 31 millions de tonnes métriques, soit environ un million de tonnes métriques de plus que le record précédent. Ce volume, qui comprend le transport robuste du canola et du blé, a été acheminé malgré d'importants obstacles, notamment des interruptions de travail prolongées dans les ports et l'arrivée précoce du grand froid. Notre réussite témoigne de la résilience de notre équipe et des solides partenariats que nous avons établis dans toute la chaîne d'approvisionnement.



Le plan de cette année démontre la solidité de notre modèle d'exploitation ferroviaire à horaires fixes, nos dépenses en immobilisations à long terme et l'engagement de l'équipe du CN.

Nous avons aussi réalisé d'importants progrès en confiant à l'interne les principaux travaux d'ingénierie et en améliorant la flexibilité opérationnelle. Malgré tout, nous continuons d'affronter des difficultés structurelles. La réglementation fédérale du travail adoptée en 2023 a entraîné une réduction mesurable de la productivité, nécessitant davantage de personnel pour transporter le même volume de marchandises. L'agrandissement des limites d'interconnexion, s'il était rétabli, réduirait davantage la capacité du réseau et découragerait les investissements.

La chaîne d'approvisionnement est plus efficace quand les clients utilisent pleinement tous les corridors ferroviaires disponibles. Le trafic qui transite par notre réseau jusqu'aux marchés de l'est, en passant par Thunder Bay, Montréal, Québec ou Halifax, aide à réduire la pression sur les corridors de l'ouest et à améliorer la circulation globale des marchandises. Cet équilibre des corridors est essentiel pour accroître la capacité et desservir les agriculteurs.

Les politiques gouvernementales jouent un rôle essentiel dans cet écosystème. Le gouvernement du Canada peut favoriser la croissance économique en encourageant les investissements au moyen de mesures fiscales concurrentielles et en évitant les mesures défavorables qui entravent le progrès. Une vision commune d'une chaîne d'approvisionnement des céréales résiliente, efficace et concurrentielle profitera à tous les Canadiens.

Je tiens à remercier notre personnel, nos clients, nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement et les membres du Comité Consultatif Agricole du CN pour leur confiance et leur collaboration continues. Ensemble, nous assurons la réussite du secteur agricole canadien et veillons à ce que la chaîne d'approvisionnement des céréales demeure solide aujourd'hui et pour les années à venir.



Tracy Robinson
Présidente-directrice générale

Sommaire

Au CN, nous entamons la campagne agricole 2025–2026 avec la ferme intention d’assurer un transport fiable et efficace des céréales. Nous y parviendrons grâce à une planification rigoureuse, à des investissements ciblés et à la coordination de la chaîne d’approvisionnement. Nous estimons pouvoir répondre à la demande prévue et soutenir la performance de la chaîne d’approvisionnement des céréales du Canada. Au cours de la campagne agricole 2024-2025, le CN a établi un nouveau record historique en transport des céréales et est en voie (au moment de la rédaction du présent rapport) de dépasser le record précédent de plus d’un million de tonnes métriques. Toutefois, les différends commerciaux en cours continuent de nous préoccuper. Cette incertitude commerciale qui touche tous les segments de l’économie canadienne complique la tâche du CN et de ses clients en matière de planification.

Attentes en matière de volume de céréales et préparation

Le volume de céréales et de produits céréaliers transformés que le CN s’attend à transporter par train devrait être comparable à celui des dernières années (de 27 à 29,5 millions de tonnes métriques [MTM]), tout en sachant que les estimations de la production céréalière peuvent varier considérablement au cours de la saison de croissance et de la récolte. Compte tenu des volumes prévus, le CN dispose des ressources nécessaires pour transporter la récolte de céréales des Prairies pendant la campagne agricole. En supposant que toutes les conditions soient réunies au cours d’une semaine donnée pour atteindre les niveaux de capacité maximale à long terme de la chaîne d’approvisionnement (conditions d’exploitation ferroviaire normales, aucune interruption majeure de service sur la ligne principale ou du travail, fluidité de la chaîne d’approvisionnement des céréales de bout en bout, etc.), le CN peut transporter :

- **jusqu’à 7 800 wagons par semaine**
(744 000 tonnes métriques) en dehors de l’hiver;
- **jusqu’à 6 250 wagons par semaine**
(595 000 tonnes métriques) pendant l’hiver.

Pour réussir, le CN a misé sur des investissements ciblés, notamment les suivants :

- **Développement de l’infrastructure :** Le programme de dépenses en immobilisations du CN d’environ 3,4 G\$ pour 2025 est axé sur l’amélioration de la capacité, de la sécurité et de la durabilité du réseau. Il prévoit la pose de plus de 225 milles de rails neufs et huit projets de renforcement de la capacité dans l’Ouest canadien qui devraient être réalisés d’ici la fin de 2025.
- **Améliorations du parc :** Le CN continue d’investir dans la modernisation des locomotives et dans la mise à niveau de son parc de wagons-trémies. Le CN a acheté 4 250 nouveaux wagons-trémies depuis 2018.



Effacité opérationnelle et collaboration dans la chaîne d'approvisionnement

Les nouveaux projets d'infrastructure réalisés cette année, comme le doublement de tronçons de voies dans la subdivision d'Edson à l'ouest d'Edmonton et la modernisation du triage Thornton du CN à Vancouver, contribuent à améliorer la fluidité des trains vers les principaux ports.

La pérennité de ce succès dépend des efforts de coordination proactive entre le CN, ses clients, les exploitants portuaires et les partenaires gouvernementaux. Par exemple, les efforts concertés du CN et de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser afin d'optimiser la circulation des marchandises vers la rive nord de Vancouver par le pont ferroviaire Second Narrows du CN ont permis d'augmenter de 10 % le nombre moyen de trains hebdomadaires en provenance ou à destination de North Vancouver (voir la page 18).

Préoccupations politiques et réglementaires

Même si le CN a la capacité requise pour traiter les volumes prévus, les changements réglementaires font peser des risques importants sur la productivité globale de la chaîne d'approvisionnement :

- **Réglementation du travail :** En raison des changements apportés à la réglementation fédérale du travail en mai 2023, le CN a besoin d'environ 15 % plus de personnel pour transporter la même quantité de marchandises. En plus de la hausse des coûts pour les clients, les écarts accrus dans la disponibilité des équipes compliquent la planification de la circulation ferroviaire et réduisent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Le CN a également des préoccupations quant à l'effet des exigences proposées en matière de formation sur la disponibilité des équipes.
- **Agrandissement des limites d'interconnexion :** Le CN s'oppose fermement à la remise en place de l'agrandissement des limites d'interconnexion. Ces manœuvres consomment des ressources pour transporter les marchandises entre les chemins de fer au lieu de les acheminer vers les marchés, allongent les durées de cycle et réduisent la capacité de la chaîne d'approvisionnement.
- **Données et visibilité :** Le CN encourage le gouvernement du Canada à élargir la portée des exigences de déclaration et la transparence de la chaîne d'approvisionnement des céréales afin de fournir une meilleure visibilité sur sa performance de bout en bout.



Le CN préconise des changements de politiques qui favorisent les investissements et la résilience du réseau, notamment des mesures d'amortissement accéléré des immobilisations et une stabilité réglementaire permettant de débloquer des fonds privés pour les infrastructures.

Le Plan de transport des céréales 2025–2026 du CN présente une approche intégrée, de bout en bout, de la planification de la chaîne d'approvisionnement qui favorise une croissance agricole durable, un transport efficace et un développement économique à long terme.

Compte tenu de l'information et des hypothèses figurant dans le présent document, le CN est confiant qu'il dispose des ressources nécessaires pour acheminer la récolte céréalière 2025–2026 des Prairies, qui, selon les prévisions actuelles, devrait être inférieure aux expéditions record effectuées au cours de la campagne agricole 2024–2025.

Nouvelles mesures et initiatives

- L'amélioration continue fait partie intégrante du processus de planification du CN.
- Le CN continue de mettre en œuvre ses programmes pluriannuels de renouvellement et de modernisation de son parc.
- Le CN fera d'importants investissements entre Edmonton et les ports de la côte ouest afin de soutenir la croissance des envois de céréales.
- Le CN collabore avec ses clients, ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement et le gouvernement afin de cerner les occasions d'amélioration du rendement et de préparer le terrain pour une campagne agricole fructueuse.

1 Examen et évaluation – La planification du transport d'une récolte de céréales est loin d'être un processus qui se déroule une fois par an. Les cheminots du CN font de la planification et de la préparation tout au long de l'année. Nous examinons et évaluons les mesures prises au cours de la campagne agricole précédente et mettons en œuvre de nouvelles stratégies et tactiques pour la campagne à venir. L'amélioration continue fait partie intégrante de notre modèle d'exploitation.

2 Renforcement de notre effectif – Au cours des deux dernières années, le CN a augmenté le nombre de membres du personnel de ses équipes de conduite afin de répondre aux exigences de la réglementation et du marché. Nous confions également à l'interne une plus grande partie de nos travaux d'ingénierie de base afin d'améliorer la productivité, la qualité et le contrôle des coûts. Grâce à cette initiative, les retards des trains causés par les travaux d'ingénierie ont déjà été réduits de 12 %.

3 Wagons-trémies et locomotives – Nous continuons de mettre en œuvre notre programme pluriannuel de renouvellement du parc. À ce jour, nous avons converti les moteurs de traction à courant continu de 153 anciennes locomotives au courant alternatif. Nous prévoyons en convertir 47 autres au deuxième semestre de 2025. Ainsi, environ 60 % de notre parc de locomotives de grande puissance sera doté de moteurs de traction à courant alternatif. Le CN a reçu **750 wagons-trémies céréaliers à haute efficacité neufs en 2024**, ce qui porte notre investissement dans le renouvellement du parc

de wagons-trémies à **4 250 nouveaux wagons livrés depuis 2018**. Nous avons également fait l'achat de plus de **300 locomotives de grande puissance neuves** au cours d'une période similaire.

4 Investissement dans l'infrastructure – Cette année, nous prévoyons investir environ **1,6 G\$** dans l'infrastructure de l'Ouest canadien, principalement dans nos corridors entre Edmonton et les ports de la côte ouest. Ces investissements comprennent la construction et la prolongation de voies d'évitement, ainsi que le doublement de tronçons de nos lignes principales. Par exemple, **deux nouveaux tronçons de voie double sur la subdivision d'Edson du CN**, à l'ouest d'Edmonton, augmenteront de 25 % la capacité de cette partie du réseau du CN. Cet investissement est d'autant plus important que toute la circulation ferroviaire à destination ou en provenance de Prince Rupert et de Vancouver doit emprunter ce tronçon de voie.

5 Collaboration – Nous collaborons avec les clients, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et le gouvernement afin de cerner les occasions d'amélioration du rendement et de préparer le terrain pour une campagne agricole fructueuse. Par exemple, le CN travaille avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour améliorer la prévisibilité du fonctionnement du pont levant Second Narrows du CN, qui surplombe Burrard Inlet et permet d'accéder par rail aux terminaux d'exportation de produits en vrac situés sur la rive nord de Vancouver. Résultat : **nous avons augmenté de 10 % le nombre moyen de trains hebdomadaires en provenance ou à destination de North Vancouver**. Grâce à une étroite collaboration avec les clients, le CN a pu établir de nouveaux records mensuels pour le transport des céréales à l'automne et au printemps derniers.

6 Modifications de la planification opérationnelle – Le CN modifie la façon dont il répartit les wagons-trémies vides en provenance des ports de la côte ouest afin d'améliorer la visibilité et la planification avec les clients. Au lieu de répartir les wagons à partir des principales plaques tournantes ferroviaires des Prairies, il les répartira au départ de Vancouver. Les clients pourront également mieux suivre leurs envois grâce à l'outil de suivi des envois ferroviaires du CN. Ces changements ont été bien accueillis par de nombreux clients.

Facteurs ayant une incidence sur la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement des céréales et du réseau ferroviaire

- La planification des ressources à court et à long terme dépend d'une communication étroite au sein de la chaîne d'approvisionnement et de prévisions précises de la demande.
- Les ressources à planifier sont les équipes, les locomotives, le matériel roulant et l'infrastructure.
- Les phénomènes météorologiques peuvent avoir une incidence sur la planification et les flux commerciaux.
- Des droits de douane plus élevés accentuent les barrières commerciales et l'incertitude.
- Une meilleure collaboration dans le cadre d'une planification améliorée de la chaîne d'approvisionnement permet d'accroître l'efficacité.

De solides prévisions et une planification rigoureuse assurent la fiabilité des chaînes d'approvisionnement

La planification des ressources et de l'exploitation repose sur des prévisions fiables et rapides dans tous les secteurs du transport ferroviaire du CN. En l'absence de prévisions exactes de la part des clients, le CN doit faire des suppositions, souvent en se fiant aux données historiques. Les variations importantes dans la demande ou les flux de marchandises qui ne nous sont pas communiquées compromettent notre aptitude à réagir promptement lorsque la conjoncture change. Il peut donc s'ensuivre des insuffisances de ressources qui auraient pu être évitées grâce à des prévisions plus précises et une meilleure communication. En ayant de meilleures prévisions sur la demande à court et à long terme, la chaîne d'approvisionnement peut mieux planifier la croissance.

Une véritable occasion de soutenir la planification opérationnelle est d'améliorer la qualité et l'actualité des prévisions de la demande de wagons-trémies. Si certains clients fournissent des prévisions détaillées et fiables sur huit semaines, d'autres peuvent transmettre des projections moins régulières ou moins détaillées ou, à l'occasion, ne pas les fournir du tout. Le CN est mieux placé pour planifier de manière proactive et de réduire sa dépendance aux indicateurs économiques et aux tendances historiques lorsqu'il dispose de prévisions précises.

Cette année, les frictions persistantes sur la scène commerciale mondiale viennent s'ajouter aux défis que posent la planification et les prévisions. Cette incertitude accrue complique encore davantage la planification.

ACCROÎTRE LA CAPACITÉ FERROVIAIRE PREND DU TEMPS

De longs délais d'exécution sont nécessaires pour recruter et former les membres des équipes (environ 9 mois), faire l'acquisition de wagons-trémies et de locomotives (plus de 12 mois) et bâtir les voies et autres infrastructures ferroviaires (plus de 18 mois). De la planification initiale à l'achèvement, certains investissements dans l'infrastructure peuvent prendre encore plus de temps, selon l'envergure du projet, sa complexité et les processus d'octroi de permis. Nous sommes très ouverts aux hausses de demande de service ferroviaire, et nous pouvons ajouter de la capacité, mais elle ne sera accessible qu'après l'acquisition de ressources supplémentaires.

Le CN convertit les prévisions de demande à court terme en nombre de trains, indicateur qui est ensuite converti en nombre d'équipes de conduite et de locomotives. Le CN surveille l'achalandage sur les corridors ferroviaires individuels afin de mieux déterminer quel élément d'infrastructure de voie doit être ajouté. Lorsque nous travaillons tous ensemble, nous pouvons atteindre notre objectif collectif, soit une chaîne d'approvisionnement qui fonctionne en toute sécurité, de manière optimale.



Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs

Des facteurs externes incontrôlables, notamment ceux qui sont liés aux conditions météorologiques, peuvent également avoir une incidence réelle sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, le fait de ne pas pouvoir acheminer les céréales par le port de Thunder Bay pendant trois mois de l'année est ce qui réduit le plus la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement du CN durant les mois d'hiver. En outre, si l'hiver revient chaque année, la fréquence, la gravité et l'emplacement exact des problèmes d'exploitation varient considérablement d'un hiver à l'autre. **Le froid extrême affecte l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant, la puissance des locomotives et les cheminots.** Il perturbe également les activités des installations de manutention de céréales et des terminaux d'exportation, ainsi que le transport des céréales vers les silos primaires.

Le CN met en œuvre des protocoles d'exploitation hivernale spécifiques conçus pour assurer la sécurité de ses équipes, des collectivités et des marchandises qu'il transporte en périodes de grand froid. L'une des principales mesures consiste à réduire la longueur des trains lorsque les températures descendent sous les -25°C . En outre, les trains transportant certaines marchandises dangereuses, comme le carburant liquide, sont soumis à des limitations de vitesse en fonction de la température et de l'emplacement géographique. Même si ces limitations de vitesse sont nécessaires pour assurer la sécurité des activités lors des froids extrêmes, elles peuvent ralentir les trains qui suivent et réduire la capacité globale du réseau. Ces deux protocoles sont décrits en détail dans le Plan d'exploitation hivernale annuel du CN¹.



Le froid extrême n'est pas le seul défi à relever en hiver. Des chutes de pluie abondantes et persistantes sont également un problème récurrent dans les ports de la côte ouest du Canada. Chaque année, la pluie ralentit les activités cérésières dans les terminaux portuaires, ce qui est inacceptable de nos jours.

En 2022, Transports Canada a constitué un groupe de travail chargé de mieux comprendre les défis et de trouver, d'étudier et de mettre en œuvre des solutions à court et à long terme. En 2024, plusieurs concepts et prototypes prometteurs (processus modifiés, innovations reposant sur de nouvelles technologies et du nouveau matériel, fabrications sur mesure et réaffectation de technologies existantes) ont été mis à l'essai dans des terminaux et d'autres endroits clés. L'objectif de Transports Canada est de récupérer du temps d'exploitation dans plusieurs terminaux pendant une partie ou la totalité des quelque 30 à 60 jours de pluie par an à Vancouver, ainsi que d'améliorer la sécurité en éliminant la nécessité de travailler en hauteur.

Le CN encourage fortement tous les intervenants à trouver des solutions dès que possible afin de protéger et d'améliorer la capacité de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que la capacité du réseau ferroviaire soit réduite en raison des conditions météorologiques extrêmes et d'autres défis, la demande des clients dans de nombreux secteurs de produits (p. ex., céréales, produits forestiers, propane) est souvent à son maximum annuel ou proche de celui-ci pendant l'automne et l'hiver. Il y a donc une pression accrue sur le réseau ferroviaire et les ports. Plus les conditions comme le froid extrême et les chutes de pluie persistantes se prolongent et sont fréquentes, plus la capacité de la chaîne d'approvisionnement à se rétablir efficacement s'en trouve érodée.

¹ Accessible à <https://www.cn.ca/fr/votre-industrie/customer-reports/plan-exploitation-hivernale>

Une chaîne d'approvisionnement interreliée

Le transport ferroviaire n'est qu'un maillon de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout, qui comprend, à une extrémité, les camions circulant entre les exploitations agricoles et les silos de collecte et les installations de transformation et, à l'autre, les activités des terminaux portuaires. Si un terminal d'exportation est congestionné et n'a plus d'espace pour décharger les wagons, les trains se dirigeant vers le terminal en question doivent être retenus afin d'éviter d'alourdir la circulation.

Les retards à n'importe quel point de la chaîne d'approvisionnement ont des répercussions sur l'ensemble du système. Étant donné que la plupart des clients se partagent les wagons-trémies, tout problème d'inefficacité dans l'utilisation du parc a des effets généralisés. Par exemple, les retards dans le déchargement des wagons à un terminal portuaire ralentissent le retour des wagons vides aux silos de collecte dans les Prairies, ce qui entraîne des retards dans les plans d'expédition d'autres clients. Pour maintenir la fluidité et optimiser l'efficacité, le CN, ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement et ses clients doivent collaborer dans tous les segments de la chaîne d'approvisionnement.

Pour réussir, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent éviter de travailler de manière isolée et collaborer entre les secteurs pour soutenir la demande à long terme.



Les locomotives, les équipes et les infrastructures sont des ressources partagées par tout le matériel roulant se déplaçant sur le réseau du CN, et non seulement par le secteur céréalier. C'est pourquoi la demande pour le transport de céréales et de produits céréaliers transformés ne peut être prise en considération de manière isolée. Il est essentiel de prévoir avec précision la demande dans tous les secteurs d'activité afin de planifier efficacement les ressources à long terme. Compte tenu de la capacité ferroviaire limitée, il peut être difficile de répondre à une hausse soudaine de la demande dans un secteur donné sans perturber l'ensemble du réseau. Par conséquent, une planification proactive et des prévisions fiables sont cruciales pour maintenir l'équilibre et la réactivité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Autre point important : si les actifs comme les locomotives peuvent être facilement redéployés vers d'autres zones du réseau ferroviaire à la suite de variations de la demande, ce n'est pas le cas des ressources comme les équipes. Comme tout travailleur ou travailleuse au sein de l'économie canadienne, les cheminots travaillent et vivent généralement dans une région spécifique. Même lorsqu'un membre du personnel accepte un mandat à court terme pour venir en aide à une zone affichant une forte demande, comme le permet sa convention collective, il doit graduellement s'adapter à la nouvelle région et à ses nuances opérationnelles.

Pour réussir, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent éviter de travailler de manière isolée et collaborer entre les secteurs pour soutenir la demande à long terme.

Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2025–2026

- Le CN s'appuie sur les observations de sources externes, notamment des entreprises céréalières, des analystes de marchés privés et des organismes gouvernementaux, pour prévoir les volumes annuels de céréales.
- Les prévisions de rendement peuvent changer considérablement en raison de la météo et d'autres facteurs au cours de la saison de croissance.

Afin de prévoir le volume du trafic de céréales et de produits céréaliers transformés pendant la campagne agricole, il faut évaluer trois facteurs fondamentaux :

- 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'usage intérieur et les exportations**, le reste étant les stocks de fin de campagne.

Afin de prévoir les volumes des récoltes, le CN s'appuie sur les observations des entreprises céréalières, des analystes de marchés privés et des organismes gouvernementaux, comme Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC), et d'autres intervenants du secteur céréaliier. Ce secteur utilise des analyses de rendement et des estimations de la superficie ensemencée et récoltée pour prévoir la production agricole. Les premières estimations de la production agricole basées sur des enquêtes sont publiées par Statistique Canada à la fin du mois d'août.

Au moment de la rédaction du présent document, les perspectives d'exportation pour les pois, le canola, le tourteau de canola et l'huile de canola restaient floues en raison des tensions commerciales et tarifaires persistantes, ce qui crée une grande incertitude quant à la mesure dans laquelle les volumes de céréales prévus seront intégrés dans la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Les prévisions de production céréalière peuvent varier considérablement au cours de la saison de croissance, compte tenu de l'incidence des conditions météorologiques sur la croissance et le potentiel de rendement des cultures. Les déficits d'humidité du sol à long terme dans les Prairies restent le facteur le plus important à surveiller en ce qui concerne les perspectives globales de récolte dans cette région pour 2025. Au début de la saison de croissance, les conditions d'humidité du sol étaient généralement adéquates dans les Prairies, mais le temps est devenu plus sec que la normale dans de vastes régions des Prairies jusqu'à la mi-juin. À la fin du mois de mai, la région de Peace River en Alberta et en Colombie-Britannique et la majeure partie de la région productrice de céréales du Manitoba étaient considérées comme anormalement sèches par l'Outil de surveillance des sécheresses au Canada, tandis que le nord de la Saskatchewan connaissait une sécheresse modérée². Des précipitations opportunes dans de vastes régions des Prairies en juin et juillet ont stabilisé et amélioré les perspectives de récolte, tandis que certaines parties du nord et du sud de l'Alberta, du sud-ouest de la Saskatchewan, et du sud du Manitoba sont restées plus sèches que la normale.



² <https://agriculture.canada.ca/fr/production-agricole/meteo/outil-surveillance-secheresses-au-canada/conditions-secheresse-actuelles>

Voici les projections d'AAC pour la campagne agricole 2025–2026³:

- Les **stocks reportés** des six principales céréales⁴, des pois et des lentilles devraient s'établir à 7,4 MTM, soit 2,5 MTM de moins que les niveaux de 2024–2025 et le niveau le plus bas depuis la campagne agricole 2021–2022.
- La **production** des six principales céréales, des pois et des lentilles devrait s'établir à 70,1 MTM, comparativement à 71,8 MTM en 2024–2025 et à la moyenne triennale de 72,1 MTM.
- L'**offre totale de céréales disponibles** devrait s'établir à 77,4 MTM, comparativement à 81,7 MTM en 2024–2025 et la moyenne triennale de 81,0 MTM.
- Les **exportations** devraient s'établir à 41,4 MTM, comparativement à 46,7 MTM en 2024–2025 et la moyenne triennale de 44,6 MTM.
- Les **stocks de fin de campagne** pour 2025–2026 devraient correspondre à la moyenne triennale.

FIGURE 1
Production – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques

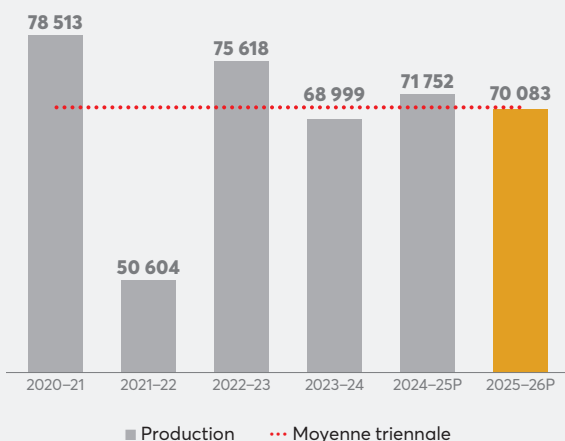


FIGURE 2
Offre totale – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques

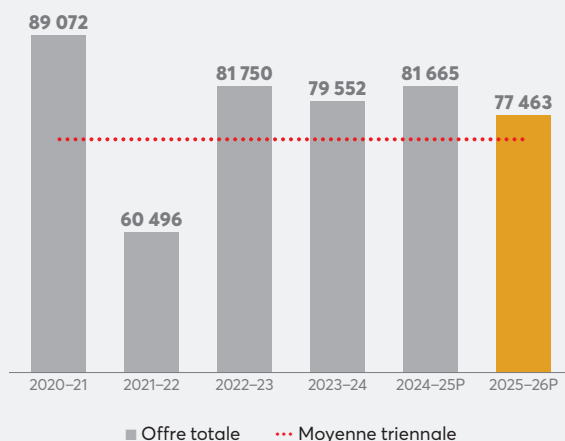


FIGURE 3
Exportations – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques

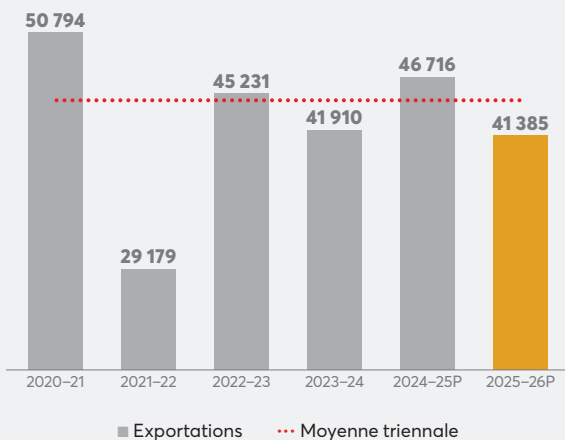
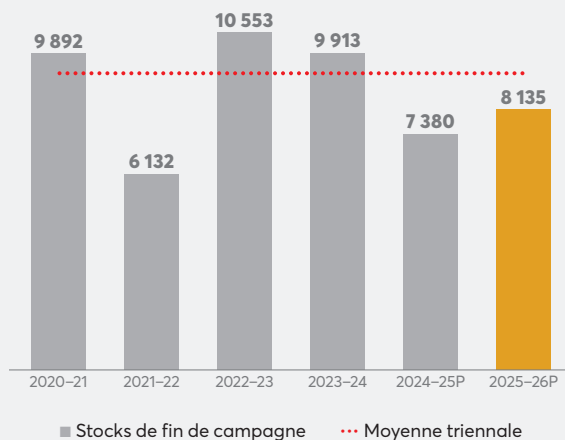


FIGURE 4
Stocks de fin de campagne – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques



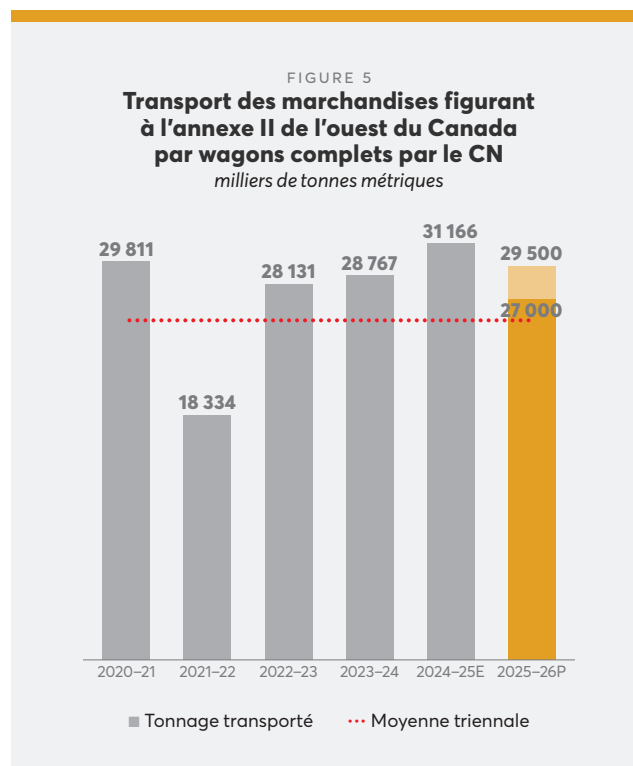
³ Selon les Perspectives des principales grandes cultures d'AAC en date de juin 2025 : <https://agriculture.canada.ca/fr/secteurs-agricoles-du-canada/cultures/rapports-donnees-statistiques-principales-grandes-cultures-au-canada>

⁴ Blé, orge, avoine, graines de lin, seigle et canola

Prévisions des expéditions de céréales

Sur la base des estimations actuelles, le volume prévu de céréales et de produits céréaliers transformés que le CN devra acheminer par wagon complet au cours de la campagne agricole 2025–2026 devrait être de l'ordre de 27,0 à 29,5 MTM, comparativement à sa capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de 36 MTM.

En outre, le CN s'attend à ce que le volume d'envois de céréales conteneurisées directement de l'Ouest canadien soit de niveau comparable à celui des dernières années, même si l'incertitude liée au commerce sera un facteur important qui influencera ses envois. Le CN a acheminé plus de 750 000 tonnes métriques de céréales des Prairies par conteneur pendant la campagne agricole 2024–2025. L'acheminement des céréales par conteneur est un moyen important de transporter les céréales des Prairies jusqu'aux marchés internes et d'outre-mer. Les conteneurs d'importation et d'exportation qui reviennent vides au port représentent une capacité sous-utilisée. Le CN collabore avec ses sociétés maritimes partenaires pour mettre au point un solide programme d'acheminement des céréales par conteneur directement des Prairies.



Comme les prévisions changent inévitablement au cours de la saison de croissance de l'ouest du Canada, nous ajusterons nos évaluations en fonction de la production céréalière globale et d'autres facteurs de marché, ainsi qu'en nous basant, en grande partie, sur les commentaires de nos clients du secteur céréalier et d'autres intervenants du secteur. Il est possible de consulter les mises à jour mensuelles de notre Plan de transport des céréales sur notre [site Web](#).

Le CN collabore avec ses sociétés maritimes partenaires pour mettre au point un solide programme d'acheminement des céréales par conteneur directement des Prairies.

Établissement de la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout

- La capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales dépend de la capacité et de l'efficacité opérationnelle de chacun de ses maillons, du point d'origine à la destination.
- L'optimisation du transport des céréales au Canada repose sur le maintien du bon équilibre des corridors.
- Le CN a investi des milliards de dollars dans le matériel roulant, les locomotives, l'infrastructure ferroviaire et la technologie pour améliorer la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement.
- L'application de mesures réglementaires peut avoir une incidence directe sur la capacité et le flux de la chaîne d'approvisionnement.

La capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales est déterminée par le rendement et l'efficacité de chacun de ses maillons. Pour atteindre et maintenir cette capacité, tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement — des exploitations agricoles et silos de collecte aux ports et même aux destinations finales (au pays et à l'étranger) — doivent être coordonnés et fonctionner de manière optimale.

La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada fluctue tout au long de la campagne agricole en raison de plusieurs facteurs limitatifs. Contrairement à la plupart des secteurs desservis par chemin de fer qui enregistrent une activité relativement régulière, le transport des céréales est confronté à un défi unique. La récolte s'étale sur quelques semaines, ce qui entraîne une hausse des stocks qui ne peuvent pas tous être transportés immédiatement.

Le Canada dispose aussi d'un espace d'entreposage commercial des céréales limité par rapport à la production totale de céréales. Ainsi, les entreprises céréalières dépendent fortement des agriculteurs pour entreposer les céréales à la ferme, contrairement aux pays concurrents où les entreprises céréalières gèrent le gros de l'entreposage. La demande atteignant son apogée à l'automne, lorsque les marges de manutention et de commercialisation des

céréales sont généralement les plus rentables, la pression sur les livraisons s'intensifie pour les agriculteurs.

Le principal défi consiste à aligner cette demande saisonnière sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout et sur la capacité ferroviaire totale. Comme d'autres grands pays producteurs de céréales, le Canada ne peut pas acheminer toutes les céréales dans la chaîne d'approvisionnement en même temps, ce qui rend la coordination essentielle à la réussite.

Équilibre des corridors

La clé pour utiliser pleinement la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout est l'équilibre des corridors. Une demande disproportionnée dans un corridor soumis à de fortes pressions au meilleur moment crée des embouteillages et réduit la fluidité de la chaîne d'approvisionnement.

Une meilleure utilisation de la capacité disponible dans des ports comme Thunder Bay, Montréal et Québec pour les marchés de l'Est libère de la capacité le long des corridors congestionnés de l'Ouest canadien et au port de Vancouver.

Le port de Thunder Bay dispose d'une capacité de traitement importante lorsque le réseau Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent est ouvert et offre une occasion en or d'optimiser l'équilibre dans les corridors. Le port a six terminaux qui se spécialisent dans les exportations de céréales en vrac ainsi que des voies en boucle qui permettent le traitement des envois de céréales et d'autres marchandises en vrac transportées par trains-blocs. Le CN a également accès à de nombreuses installations de manutention de céréales au port de Duluth. Par ailleurs, les céréales peuvent être transportées à l'un des six principaux silos de transbordement le long du Saint-Laurent, où elles seront par la suite transbordées dans des navires transocéaniques. Même lorsque les ports des Grands Lacs, comme celui de Thunder Bay, et la Voie maritime du Saint-Laurent sont fermés pendant l'hiver, les céréales peuvent toujours être expédiées par le CN tout au long de l'année vers les ports de Montréal et de Québec.

Investissements massifs dans les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement

L'agriculture et le transport ferroviaire sont deux activités qui nécessitent beaucoup de capitaux et des investissements dans tous les aspects de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout ont été réalisés au cours de la dernière décennie. Les producteurs de céréales, les entreprises céréalères et les chemins de fer ont investi massivement dans la technologie et l'infrastructure, le CN ayant à lui seul dépensé 31 G\$ depuis 2015. **Cet effort combiné a permis au CN de transporter des quantités record de céréales au cours des trois dernières années**, ce qui prouve que les investissements stratégiques et la coordination peuvent donner des résultats positifs.

Tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement des céréales — y compris le CN, les manutentionnaires de céréales et les producteurs — ont réalisé d'importantes dépenses en immobilisations pour mettre en œuvre des initiatives de « convois complets prêts à partir » aux deux extrémités de l'itinéraire. La capacité de manutention des céréales dans l'Ouest canadien augmente rapidement pour répondre à la croissance de la production céréalère et à la demande mondiale liée à la croissance démographique et à d'autres facteurs. Nos clients ont investi dans des silos à céréales de grande capacité, dont beaucoup sont dotés de voies en boucle permettant un chargement plus rapide des trains-blocs.

Le CN investit dans le prolongement des voies d'évitement et le doublement des voies principales, principalement dans l'Ouest canadien. De plus, nous avons récemment acquis plus de 300 locomotives de grande puissance et 4 250 wagons-trémies à céréales de grande capacité dans le cadre de notre programme pluriannuel de renouvellement du parc.

Les investissements réalisés par le CN, ses clients et les agriculteurs se sont traduits par une hausse notable de la quantité de céréales acheminées par la chaîne d'approvisionnement pendant les périodes de forte demande après la récolte et en hiver. Comparativement à la période allant des campagnes agricoles 2007–2008

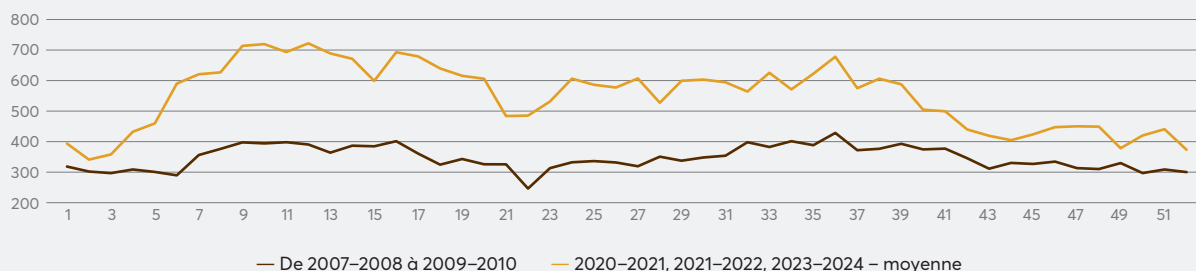
à 2009–2010, le programme moyen d'acheminement des céréales du CN de septembre à novembre et de décembre à février a augmenté de plus de 75 %, tandis que la hausse n'est que de 57 % en mars et avril et de 36 % de mai à août. En outre, la croissance annuelle composée du programme hebdomadaire moyen d'acheminement des céréales du CN dépasse la croissance annuelle composée de la production de céréales de l'Ouest canadien.

Échanges avec le gouvernement

Nos investissements continus dans le réseau et notre collaboration avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement favorisent la capacité et la fluidité nécessaires au transport efficace des futures récoltes. Au Canada, le CN continue de collaborer avec le gouvernement fédéral afin de réduire les risques qui pèsent sur le transport des céréales, notamment la réglementation du travail, les activités portuaires et les investissements nécessaires dans les infrastructures. Ces efforts ont les objectifs suivants :

- Favoriser une productivité accrue et une meilleure concurrence au Canada en préservant la stabilité des relations de travail et de la réglementation dans les chaînes d'approvisionnement.
- Garantir des conditions de concurrence équitables avec les États-Unis en mettant en œuvre un régime fiscal plus équilibré offrant des taux d'amortissement similaires pour les investissements.
- Rendre les points d'accès canadiens plus concurrentiels à l'échelle mondiale en investissant dans les technologies et les infrastructures nécessaires.
- Soutenir la croissance économique canadienne en créant les conditions propices aux investissements du secteur privé, notamment par des procédures d'autorisation plus rapides et plus prévisibles.
- Promouvoir des chaînes d'approvisionnement résilientes et efficaces en facilitant une collaboration transparente dans la chaîne d'approvisionnement de bout en bout.

FIGURE 6
**Expéditions hebdomadaires moyennes de céréales et de produits
céréaliers transformés de l'Ouest canadien par le CN**
milliers de tonnes métriques





CHARGEMENT DE CÉRÉALES PAR MAUVAIS TEMPS AU PORT DE VANCOUVER

Le CN accueille favorablement la volonté de Transports Canada de contribuer à résoudre les problèmes de longue date liés au chargement des navires céréaliers sous la pluie. Nous anticipons avec confiance la mise en œuvre rapide des solutions proposées par son groupe de travail du secteur. La collaboration entre toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement permettra de résoudre les problèmes de longue date et de saisir les occasions de croissance.

AGRANDISSEMENT DES LIMITES D'INTERCONNEXION ET RÉPERCUSSIONS SUR LA CAPACITÉ DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Le projet gouvernemental d'agrandissement des limites d'interconnexion dans les provinces des Prairies a pris fin en mars 2025. **Il ne doit pas être remis en vigueur, car il réduit la capacité et l'efficacité, soit tout le contraire de ce dont les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont besoin.** L'élargissement des distances d'interconnexion permises à un rayon de 160 km autour des points d'interconnexion définis crée un réseau de services réglementés différent, car cette distance plus grande oblige les chemins de fer à consacrer des ressources à des déplacements inefficaces. Dans bien des cas, en comparaison avec un transport de ligne direct assuré par le transporteur ferroviaire desservant un point d'origine donné, l'agrandissement des limites d'interconnexion se traduit souvent par un trajet plus long, ce qui augmente la durée du cycle de rotation du matériel. Lorsque le cycle de rotation est plus long, l'efficacité du parc est réduite, ce qui a pour effet de réduire la taille du parc puisqu'il faut plus de wagons pour déplacer un volume identique. Cette situation dissuade également d'investir dans les infrastructures.

BESOIN D'UNE CERTITUDE D'EMPLOI DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Au cours des deux dernières années, l'économie canadienne a souffert d'interruptions de travail répétées. Outre les interruptions de travail dans le secteur ferroviaire et les multiples grèves dans les ports de la côte ouest, la grève des travailleurs de la Voie maritime du Saint-Laurent en octobre 2023, la grève des travailleurs du secteur céréalier de Vancouver en septembre 2024, l'arrêt de travail au port de Montréal en novembre 2024 et la menace d'une grève des classificateurs de céréales en novembre 2024 ont tous nui au transport des céréales et des produits céréaliers transformés.

La Commission d'enquête sur les relations de travail a publié son rapport sur les conflits de travail avec les débardeurs dans les ports de la côte ouest du Canada. Les conclusions et les recommandations de la Commission, que le CN appuie, présentent une feuille de route pour parvenir à une stabilité du travail et soulignent l'importance de moderniser les pratiques de négociation collective afin de favoriser une plus grande collaboration entre les syndicats et le patronat.

NÉCESSITÉ D'INVESTIR DAVANTAGE DANS LES INFRASTRUCTURES

Toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement canadienne doivent investir davantage afin d'accroître sa capacité. Pour ce faire, les gouvernements, les chemins de fer, les expéditeurs, les fonds de capital-investissement et d'autres acteurs devront se concerter et se coordonner pour investir de manière stratégique. Le gouvernement du Canada peut encourager la hausse des investissements privés en améliorant les politiques fiscales et les mesures d'amortissement accéléré. Un contexte réglementaire favorable devrait permettre à toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement de bénéficier de projets qui augmentent la capacité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Ces mesures doivent être prises dès maintenant afin de soutenir la croissance économique future du Canada.

Le CN continue de collaborer avec le gouvernement fédéral afin de réduire les risques qui pèsent sur le transport des céréales, notamment la réglementation du travail, les activités portuaires et les investissements nécessaires dans les infrastructures.

Pont ferroviaire Second Narrows
Vancouver (C.-B.)



Étude de cas : pont ferroviaire Second Narrows du CN

Des échanges commerciaux mondiaux fructueux reposent sur une coordination sans faille entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Les efforts concertés du CN et de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser afin d'optimiser la circulation des marchandises vers la rive nord de Vancouver par le pont ferroviaire Second Narrows du CN en sont un excellent exemple. Ce pont levant doit être relevé plusieurs fois par jour pour permettre au trafic maritime de passer dans Burrard Inlet. Lorsque le pont est levé, les trains du CN ne peuvent pas y circuler. **Près du tiers de toutes les marchandises qui transitent par le port de Vancouver chaque année dépendent de ce pont ferroviaire essentiel.**

Le CN et l'Administration portuaire collaborent pour limiter les goulots d'étranglement et améliorer la coordination des navires et des trains qui traversent Burrard Inlet grâce à des technologies de pointe, à l'amélioration de l'infrastructure et à la planification stratégique.

L'Administration portuaire a récemment mis en œuvre deux nouveaux systèmes, dont le Programme de gestion active de la circulation des navires, afin d'améliorer la coordination, la sécurité et le suivi en temps réel du trafic maritime dans ce corridor

commercial partagé. Grâce à ces systèmes, le CN peut mieux prévoir quand le pont devra être relevé afin de permettre le passage des navires et ajuster la circulation des trains en conséquence. Ils réduisent la congestion, raccourcissent les temps d'attente et assurent un transport de marchandises plus prévisible. Depuis la mise en œuvre du Programme, nous avons augmenté de 10 % le nombre moyen de trains hebdomadaires en provenance ou à destination de North Vancouver.

Le tunnel Thornton alimente le pont ferroviaire Second Narrows du CN. Le CN a terminé la modernisation du système de ventilation du tunnel en 2022, ce qui a permis de réduire de plus de la moitié le temps nécessaire pour évacuer les gaz d'échappement entre les trains. De plus, le CN a installé une voie d'évitement de 19 000 pieds qui permet de laisser deux trains complètement chargés plus près du pont, plutôt que de les laisser au triage Thornton. Ainsi, le CN peut réagir plus rapidement lorsque le pont est praticable, ce qui améliore la capacité et réduit les retards. Ces améliorations, ainsi que les projets prévus comme le passage supérieur Holdom, optimisent la circulation des trains et réduisent les goulots d'étranglement pendant les périodes critiques.

Des échanges commerciaux mondiaux fructueux reposent sur une coordination sans faille entre les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Programmes de marketing du CN pour les produits céréaliers

INFRASTRUCTURE DE MANUTENTION DES CÉRÉALES EFFICACE

Parallèlement à l'évolution de l'infrastructure de manutention des céréales dans l'ouest du Canada, les mesures incitatives du CN en matière d'efficacité ferroviaire ont évolué pour favoriser une manutention plus efficace des céréales. Nos programmes comprennent des taux incitatifs qui encouragent les installations de train-bloc hautement efficaces sur le modèle « convois complets prêts à partir » pour les trains céréaliers pouvant être chargés en 15 heures ou moins. Selon ce modèle, les trains n'occupent pas la voie principale lors de la mise en place des wagons vides ou du chargement, ce qui améliore l'efficacité de la ligne principale. La plupart des nouvelles installations de manutention des céréales de l'ouest du Canada sont du modèle « convois complets prêts à partir », et bon nombre d'entre elles ont des voies en boucle qui permettent la mise en place de plus de wagons à un emplacement unique, ce qui assure une meilleure utilisation de la capacité.

Depuis plus de 10 ans, le CN et ses clients coordonnent les investissements dans les infrastructures cérésières de façon que les systèmes d'air des trains cérésières chargés soient entièrement sous pression, afin que les équipes du CN puissent quitter plus rapidement le terminal d'origine. Autrement, en périodes de froid extrême, la mise sous pression complète des trains peut prendre de 8 à 12 heures (parfois même plus). Cette innovation réduit le temps de cycle des trains et améliore la vitesse des wagons. Presque toutes les installations desservies par le CN disposant de l'infrastructure nécessaire pour charger des trains-blocs de céréales participent à ce programme, ce qui constitue une solution mutuellement avantageuse pour le CN et ses clients.

APPROVISIONNEMENT EN WAGONS-TRÉMIES

Le CN réserve une vaste partie de son parc partagé de wagons-trémies aux clients qui sont intéressés par un approvisionnement prioritaire en wagons à l'année. Ces programmes prévoient des sanctions réciproques pour le CN et les clients. Pour la campagne agricole 2025-2026, le CN prévoit que plus de 90 % des wagons cérésières qu'il fournit 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 commerciaux du même genre. Le CN propose ces programmes afin d'assurer une application aussi large que possible, et le lot de wagons peut comprendre aussi peu que 10 wagons.

Le Programme commercial d'intégration au parc et le Programme d'intégration de wagons privés au parc permettent aux clients d'incorporer des wagons-trémies de grande capacité au parc commun du CN, ce qui leur donne la priorité de chargement des wagons selon le type de voie (p. ex., courtes distances vers Thunder Bay, Prince Rupert ou Vancouver comparativement à des distances plus longues vers l'est du Canada et les États-Unis) et du nombre de wagons fournis par les clients. Ces programmes ont été lancés durant la campagne agricole 2014-2015 et sont très populaires auprès de clients de diverses tailles.

Le CN rend également disponible une partie de son parc général de wagons. Les clients peuvent signifier leurs besoins dans le système de demande de wagons cérésières du CN jusqu'à 16 semaines à l'avance. Lors de la vérification hebdomadaire des demandes de wagons, après avoir supprimé du registre les demandes sans autorisation correspondante du terminal auquel les wagons doivent être expédiés, le CN répartit d'abord les wagons en fonction des demandes valides liées à des programmes commerciaux d'approvisionnement en wagons. Les wagons disponibles restants pour une semaine donnée sont répartis entre le reste des demandes des clients.



Capacité du CN

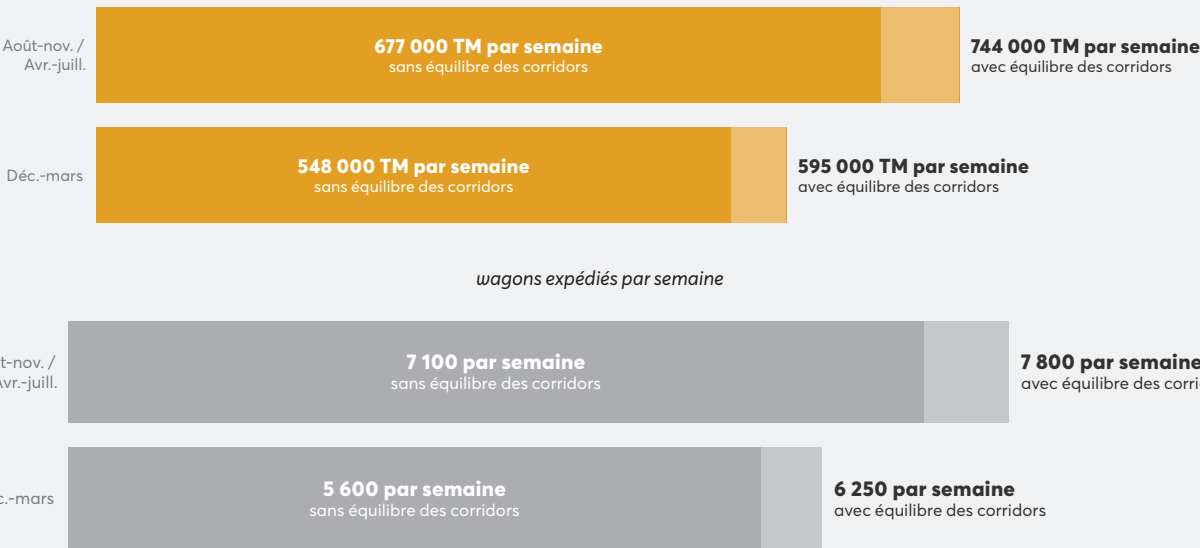
Directives sur la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales

Le CN est d'avis que, quand les corridors sont bien équilibrés, la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout peut prendre en charge de façon continue jusqu'à 7 800 wagons par semaine (jusqu'à 744 000 tonnes métriques par semaine) de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés en dehors de l'hiver, et jusqu'à 6 250 wagons par semaine (jusqu'à 595 000 tonnes métriques par semaine) de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés en hiver sur le réseau du CN. Sur une base annuelle, la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout pour le CN représente une capacité d'envois de céréales pouvant atteindre 36 MTM, ce qui est nettement plus élevé que les volumes d'expédition de céréales prévus pour le réseau du CN pendant la campagne agricole 2025–2026.

De nombreuses conditions doivent être remplies pour que le CN puisse atteindre ces niveaux maximums de capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout. Ces conditions comprennent notamment les suivantes :

- La fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales, l'utilisation de la capacité et l'équilibre des corridors.
- Une demande suffisante des clients pour atteindre ces niveaux.
- Des activités continues tous les jours de la semaine dans les principaux terminaux d'exportation des céréales.
- Le déchargement des wagons de céréales et le chargement des navires à tous les terminaux d'exportation de céréales même par mauvais temps.
- Des conditions d'exploitation ferroviaire normales en hiver.
- L'agrandissement des limites d'interconnexion n'est pas en vigueur.
- Aucune interruption de travail importante.
- Aucune interruption de service sur la ligne principale ou autres perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement.

FIGURE 7
Capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout – vrac et produits céréaliers transformés
tonnes métriques expédiées par semaine



Si toutes ces conditions ne sont pas respectées durant une période donnée, il ne faut pas s'attendre à ce que les volumes d'expédition de céréales atteignent les niveaux maximaux à long terme pendant cette période (et un certain temps par la suite, à mesure que le réseau se rétablit). En cas de déséquilibre des corridors, par exemple, les niveaux maximums de capacité de la chaîne d'approvisionnement à long terme pourraient être réduits de 8 à 9 %. En ce qui concerne les répercussions du mauvais temps sur la productivité de la chaîne d'approvisionnement au port de Vancouver, on estime que des pluies persistantes peuvent réduire le rythme d'activité hebdomadaire du port d'au moins 20 %.

Prévisions de capacité du réseau du CN pour la campagne agricole 2025-2026

Selon les prévisions actuelles de la demande et les meilleurs indicateurs économiques et de marché connus, **le CN prévoit que la demande totale en services ferroviaires entre Edmonton et Vancouver sera conforme à la capacité disponible.** Le CN s'attend à ce que la demande totale pour les services ferroviaires corresponde à la capacité pour la même période dans le corridor du nord de la Colombie-Britannique entre Jasper et Prince Rupert, ou soit inférieure à celle-ci.

Taille et efficacité du parc de wagons-trémies

Compte tenu des prévisions actuelles de la demande globale, le CN prévoit que le parc de wagons-trémies pour le transport des céréales sera suffisant pour transporter les volumes de céréales prévus pendant la campagne agricole 2025-2026.

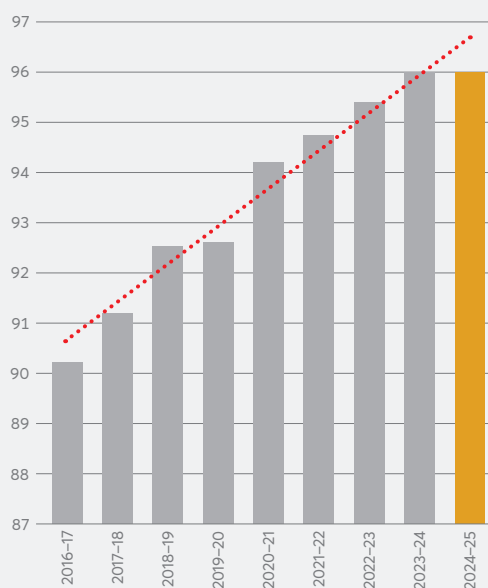
Le CN poursuit son programme pluriannuel de modernisation des wagons-trémies céréaliers, dans le cadre duquel 4 250 nouveaux wagons-trémies de grande capacité ont été livrés depuis 2018. De ce nombre, 750 wagons-trémies ont été reçus juste à temps pour la période de pointe de transport des céréales à l'automne 2024.

Quand les corridors sont bien équilibrés, la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout peut prendre en charge de façon continue jusqu'à 7 800 wagons par semaine (jusqu'à 744 000 tonnes métriques par semaine) de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés en dehors de l'hiver.

Cet automne, le CN prévoit que son parc de wagons-trémies détenus, exploités ou loués comptera environ 12 000 wagons-trémies dédiés au transport de céréales en vrac dans l'Ouest canadien, comparativement à environ 11 700 lors de la dernière campagne agricole. Une fois les wagons-trémies fournis par les clients inclus, la taille réelle du parc de wagons-trémies sur le réseau du CN sera d'environ 13 700 wagons.

Depuis 2016, les améliorations apportées à la conception des wagons-trémies et aux diverses solutions proposées aux clients ont permis d'augmenter le tonnage moyen expédié par wagon sur le réseau du CN depuis l'ouest du Canada de près de six tonnes métriques, soit près de 7 %. Un tonnage plus élevé par wagon signifie une hausse de volume expédié en période de pointe de demande de wagons-trémies — chaque gain supplémentaire est important.

FIGURE 8
Charge utile moyenne des envois de céréales en vrac dont le CN est le transporteur d'origine depuis l'ouest du Canada
tonnes métriques par wagon



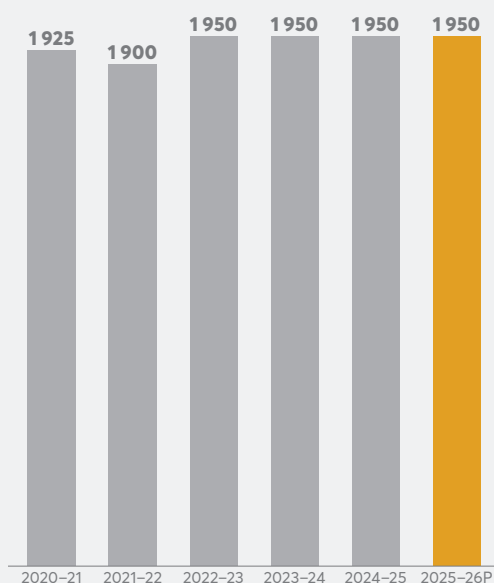
Programme de modernisation du parc de locomotives

Selon les prévisions actuelles de la demande globale de trafic ferroviaire, le parc de locomotives du CN devrait être suffisant pour transporter les volumes prévus de céréales de l'ouest du Canada pendant la campagne agricole 2025–2026.

À l'automne 2025, le parc de locomotives de moyenne et de grande puissance du CN devrait compter plus de 1 950 locomotives. Chaque jour, plus de 91 % de notre parc de locomotives est disponible pour le service.

Nous avons réalisé des progrès considérables dans le cadre de notre programme de conversion des moteurs à courant continu en moteurs à courant alternatif. À ce jour, nous avons converti 153 anciennes locomotives à courant continu en courant alternatif à propulsion moderne, et 47 autres conversions sont prévues d'ici la fin de 2025. Pour mettre les choses en perspective, deux locomotives modernisées fournissent la puissance de traction de trois de nos anciennes locomotives à courant continu sur la majeure partie de notre réseau. La fiabilité du parc et le rendement du carburant s'en trouvent améliorés, de même que la disponibilité, puisqu'il y a moins de pannes. Notre programme de modernisation a permis de réduire de 11 % le nombre de pannes de locomotives par rapport à l'an dernier. Environ 60 % du parc de locomotives du CN sera doté de moteurs de traction à courant alternatif au cours de la présente campagne agricole, comparativement à 38 % en 2020.

FIGURE 9
Parc de locomotives de moyenne et de grande puissance du CN



Mise en place de suffisamment d'équipes de conduite des trains

Lorsqu'on détermine les effectifs disponibles pour assurer la circulation ferroviaire, on se concentre sur les chefs de train et les mécaniciens de locomotive, qu'on nomme équipes de conduite aux fins du présent document. Compte tenu des prévisions actuelles de la demande globale, le CN prévoit que les équipes de conduite actives devraient être suffisantes pour transporter les volumes de céréales prévus pendant la campagne agricole 2025–2026. Toutefois, le recrutement et le maintien en poste des membres du personnel restent un défi dans certaines régions de l'ouest du Canada.

RÉPERCUSSIONS DES NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS FÉDÉRALES

Le CN est encore en train de s'adapter aux effets directs des nouvelles réglementations fédérales suivantes :

- Les Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire, entrées en vigueur en mai 2023.
- Le nombre de jours de congé de maladie payés auxquels ont droit les membres du personnel de tous les milieux de travail du secteur privé sous réglementation fédérale qui est entrée en vigueur en décembre 2022.
- La nouvelle réglementation gouvernementale prévoyant cinq jours de congé pour les membres du personnel.
- Le cumul de toutes les réglementations susmentionnées avec les dispositions existantes de la convention collective.

Des ajustements opérationnels sont donc nécessaires pour simplement maintenir les niveaux de service à la clientèle actuels afin de déplacer le même volume de marchandises, puisque la productivité des équipes de train a diminué d'environ 15 % en conséquence directe de ces changements. Outre l'augmentation des coûts pour les clients que ces changements représentent, l'entrée en vigueur de telles politiques est défavorable à l'atteinte des objectifs de résilience de la chaîne d'approvisionnement, d'efficacité et de croissance économique du gouvernement du Canada.

Cette situation serait exacerbée par la proposition de nouveau *Règlement sur la formation et la qualification du personnel ferroviaire*. Ce règlement imposerait le jumelage des membres du personnel qui occupent un poste essentiel à la sécurité depuis moins de deux ans. Il exigerait également que les instructeurs et les évaluateurs aient exercé les fonctions pour lesquelles ils donnent la formation au cours des cinq années précédentes. Si le règlement proposé était adopté tel qu'il est actuellement envisagé, il aurait de graves répercussions sur la disponibilité des équipes et sur la capacité du CN à former de nouveaux membres du personnel et à renouveler la qualification du personnel actuel sur une base continue. Ce règlement devrait entrer en vigueur deux ans après sa publication finale dans la partie II de la Gazette du Canada, qui est actuellement prévue pour l'été ou l'automne 2025.

BESOIN D'UNE STABILITÉ D'EMPLOI DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Le CN se trouve dans une situation stable sur le plan des effectifs pour la campagne agricole 2025–2026. À la suite d'un arbitrage exécutoire plus tôt cette année, le CN et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada ont signé une nouvelle convention collective en vigueur jusqu'au 31 décembre 2026. En janvier 2025, nous avons conclu un accord de principe avec la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, le syndicat qui représente nos membres du personnel de la fonction Signalisation et communications. En décembre 2024, nous avons également conclu une convention de quatre ans avec Unifor, le syndicat qui représente nos membres du personnel des fonctions Mécanique et Intermodal et des postes administratifs. Ces syndicats représentent la majorité de notre effectif syndiqué au Canada.

ATTRACTION DE NOUVEAUX MEMBRES DU PERSONNEL

Nous évaluons les besoins en équipe de conduite pour chaque terminal. Par exemple, les céréales transportées des Prairies vers Vancouver ou Prince Rupert doivent traverser la Colombie-Britannique. Par conséquent, le nombre d'équipes de conduite dans chacun des terminaux ferroviaires par lesquels les céréales transiteront doit être suffisant pour faciliter l'efficacité du transport ferroviaire.

La capacité de trouver des ressources pour chaque terminal dépend de la dynamique de la main-d'œuvre et de l'économie dans ces régions, y compris de la proximité des principales agglomérations, du coût de la vie, de la disponibilité et de l'accessibilité des logements, et de la disponibilité de l'éducation et d'autres services. Il est relativement plus difficile de recruter et de maintenir en

poste des équipes dans les régions éloignées que dans d'autres parties du réseau du CN. La densité du trafic sur le réseau ferroviaire du CN et la pression de la demande dans de multiples segments de transport ferroviaire sont souvent les plus fortes dans les régions éloignées.

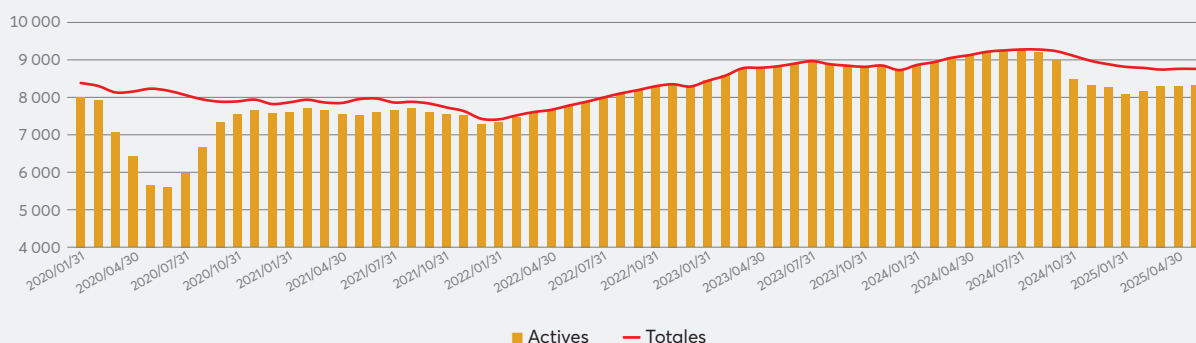
Dans un marché du travail qui reste difficile, le CN utilise les mesures suivantes pour attirer de nouvelles recrues à l'échelle locale :

- Offre de primes à l'embauche pouvant aller jusqu'à 10 000 \$ dans les régions où le recrutement est difficile.
- Séances d'information sur le recrutement ciblées lors de salons de l'emploi, ainsi que le soir et la fin de semaine.
- Travail avec les établissements d'enseignement postsecondaire et technique pour recruter des diplômés.
- Établissement de relations dynamiques avec les groupes sous-représentés tout en assurant la promotion active des occasions d'emploi et de l'engagement du CN en matière d'inclusion.
- Utilisation de nouveaux outils de recrutement et d'entrevue en ligne afin d'accélérer le processus d'embauche.

NOMBRE DE MEMBRES DU PERSONNEL D'EXPLOITATION FERROVIAIRE DISPONIBLES

En 2023, Transports Canada a enrichi les indicateurs de performance hebdomadaires du secteur ferroviaire, rendus publics, d'un indicateur obligatoire sur le « nombre d'employés d'exploitation ferroviaire qui sont disponibles » à l'échelle provinciale et territoriale. Selon cet indicateur, **entre avril 2023 et mai 2025, le nombre de membres du personnel d'exploitation du CN a augmenté de 8,8 %⁵**. Ces chiffres fluctueront au fil du temps pour refléter le cadre réglementaire et les conditions du marché.

FIGURE 10
Équipes de conduite des trains du CN dans l'ensemble du réseau



⁵ Accessible à <https://tdih-cdit.tc.canada.ca/fr/ferroviaire-2023>

Investissement dans l'infrastructure ferroviaire

Nous nous efforçons d'améliorer la sécurité, la capacité et la fiabilité de notre réseau. La preuve en est l'efficacité du programme de dépenses en immobilisations du CN, qui a totalisé plus de 15 G\$ au cours des cinq dernières années, dont près des deux tiers ont été consacrés à l'infrastructure ferroviaire et à d'autres actifs du chemin de fer.

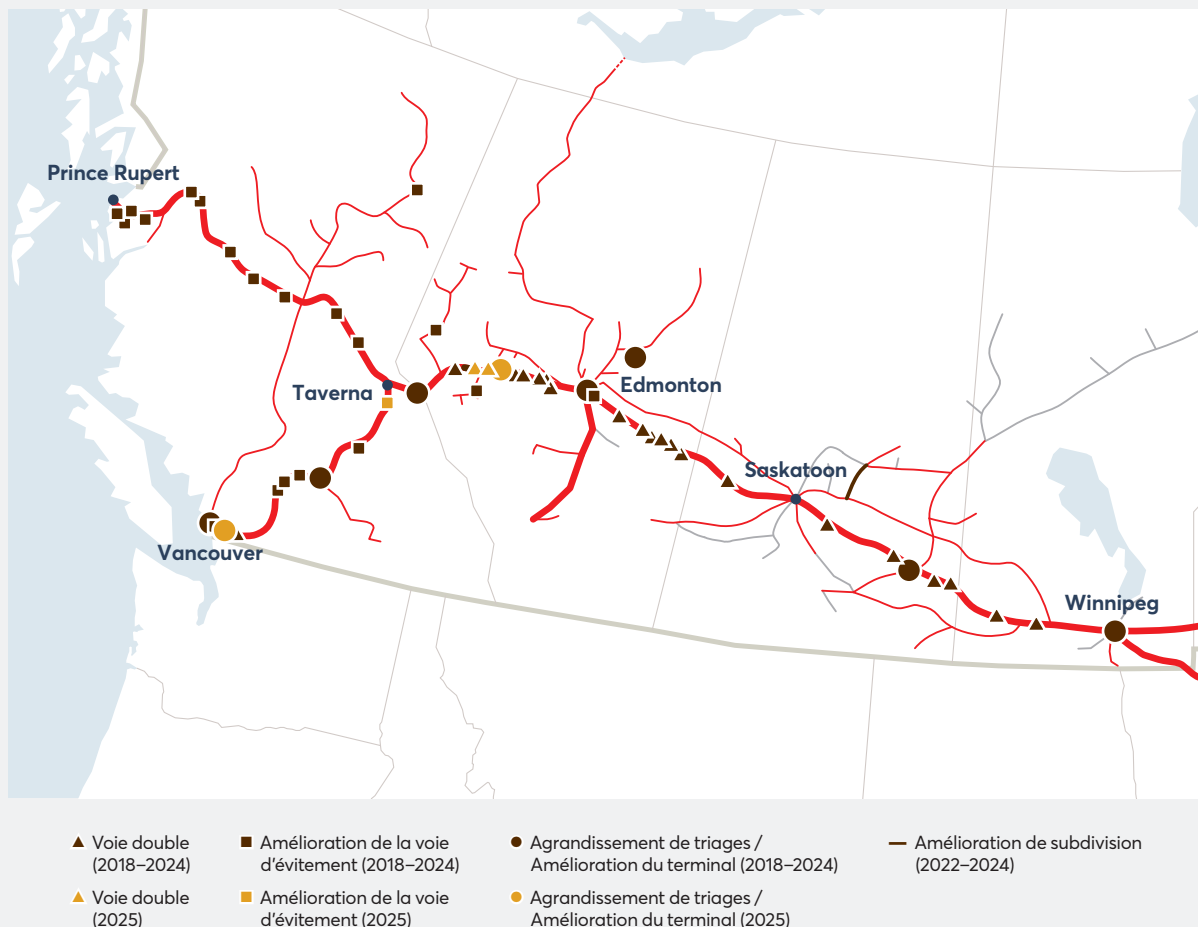
Pour 2025, les dépenses en immobilisations du CN devraient rester conformes aux prévisions par rapport aux années précédentes, soit environ 3,4 G\$. Ces investissements font en sorte que notre réseau ferroviaire continue d'être exploité de manière sécuritaire et efficace, en plus d'augmenter la capacité, d'accroître la fluidité et de soutenir la croissance.

Dans le cadre de son programme de dépenses en immobilisations, huit projets de création de capacité devraient être mis en œuvre avant la fin de l'année. Il est notamment question d'apporter des améliorations dans des triages, de modifier des voies d'évitement et d'ajouter des voies doubles dans notre subdivision d'Edson entre Edmonton et Jasper. Le projet de doublement de la voie devrait accroître la capacité de cette subdivision de 25 %, ce qui permettra d'améliorer l'efficacité de la circulation ferroviaire sur ce lien essentiel entre les Prairies et la côte ouest du Canada. Nous investissons également environ 25 M\$ pour moderniser la subdivision de Qu'Appelle en Saskatchewan afin d'améliorer le service aux installations céréalières dans la région de Regina.

Projets de capacité à réaliser dans l'ouest du Canada en 2025

PROVINCE	EMPLACEMENT	PROJET	ACHÈVEMENT PRÉVU	ÉTAT
Alberta	Galloway-Hargwen	Ajout d'environ 12 milles de voie double sur la section du goulot d'étranglement de la voie unique la plus contraignante de la subdivision d'Edson.	T4 2025	En bonne voie
	Dalehurst-Pedley	Ajout d'environ 5 milles de voie double et d'une nouvelle liaison croisée sur la section du goulot d'étranglement de la voie unique la plus contraignante de la subdivision d'Edson.		
	Triage d'Edson	Modernisation et mise en place de la signalisation sur une deuxième voie principale afin de faciliter les déplacements à sens unique à la vitesse permise pour la voie plutôt qu'à celle du triage.		
Colombie-Britannique	Albreda	Réalignement et prolongement de la voie d'évitement de plus de 7 000 pieds pour soutenir la croissance à long terme dans le corridor et améliorer la fluidité du réseau.	T3 2025	
	Triage Thornton	La phase 1 se concentre sur l'amélioration de l'infrastructure de la voie en supprimant les voies du faisceau de réception de l'Ingénierie pour prolonger six voies du triage B.		

FIGURE 11
Investissements majeurs du CN dans l'infrastructure entre 2018 et 2025



La gestion de projets d'infrastructure majeurs dans des corridors ferroviaires achalandés est une tâche complexe. Ces travaux exigent d'importantes ressources et une planification considérable. Ils occasionnent également des perturbations de service temporaires pour donner aux équipes le temps nécessaire pour effectuer le travail.

Nous avons élargi notre équipe interne de l'Ingénierie par rapport à l'année dernière, car nous cherchons constamment à atteindre un équilibre optimal entre notre effectif interne et les entrepreneurs externes. L'internalisation d'une plus grande partie de nos travaux d'ingénierie de base nous permet d'améliorer la productivité, la qualité et le contrôle des coûts. Cette réorientation stratégique s'inscrit dans le cadre de notre engagement en faveur d'une gestion rigoureuse des capitaux et de l'exécution des projets. Par conséquent, nous avons enregistré des gains de productivité à deux chiffres dans le meulage des rails, le soudage et l'installation des traverses. L'importance que nous accordons au respect du calendrier s'est traduite par une réduction de 12 % des retards de trains causés par les travaux de l'Ingénierie.

INVESTISSEMENTS À LONG TERME POUR APPUYER LA CROISSANCE FUTURE

Le CN prévoit une croissance considérable de l'achalandage ferroviaire dans l'Ouest au cours des dix prochaines années. Outre la croissance prévue de la production de céréales canadiennes en raison des gains de rendement anticipés, d'autres segments de trafic ferroviaire, comme celui de la potasse, du propane, de l'intermodal, des produits forestiers et d'autres, devraient afficher des augmentations de volume. Le CN met l'accent sur les investissements à long terme dans l'infrastructure ferroviaire qui créeront de la capacité, surtout dans les corridors entre Edmonton et Prince Rupert et entre Edmonton et Vancouver.

Dans le cadre de nos évaluations continues de la capacité du réseau, la planification de nouveaux projets pour 2025–2026 et au-delà est déjà bien avancée. L'équipe Étude des services du CN collabore étroitement avec le groupe de planification de la capacité du CN afin d'établir les prévisions liées à la charge de travail dans certaines sections du réseau en fonction des prévisions de volume de trafic. Ces prévisions orientent le processus de planification lié à l'ajout de nouvelles infrastructures du réseau pour soutenir sa croissance, sa fluidité et sa résilience à long terme.

De plus, le CN mène des projets pluriannuels de dépenses en immobilisations visant le désengorgement et la création de nouvelle capacité autour du port de Vancouver et du port de Prince Rupert. Les travaux de construction de bon nombre de ces projets sont réalisés en collaboration avec les autorités portuaires et le gouvernement du Canada.



Renforcement de la capacité par une planification opérationnelle efficace

Le CN a adopté une approche « retour aux sources » dans ses activités ferroviaires afin d'améliorer le service ferroviaire pour ses clients et d'accroître l'efficacité. Cette approche met l'accent sur le respect rigoureux de notre horaire d'exploitation et sur l'amélioration de la communication interne et externe. Notre modèle accroît la vitesse sur le réseau, en plus d'améliorer l'utilisation des actifs et la capacité du réseau. De plus, notre plan de réseau coordonné facilite les ajustements aux fluctuations de volume et renforce la résilience du réseau contre les perturbations causées par des conditions météorologiques extrêmes et d'autres facteurs.

Une gestion rigoureuse est essentielle pour fournir un excellent service à la clientèle. Au cours des dernières années, nous avons pris des mesures pour réorienter les ressources (membres du personnel et actifs) qui continueront à se faire sentir sur notre performance future. Nous poursuivons aussi nos initiatives en matière d'efficacité, y compris la productivité de l'Ingénierie ainsi que la disponibilité et la fiabilité des locomotives. Enfin, nous travaillons à optimiser constamment notre planification opérationnelle et nos communications, car on peut toujours faire mieux.

Par exemple, le CN modifie la façon dont il répartit les wagons-trémies vides en provenance des ports de la côte ouest afin d'améliorer la visibilité et la planification avec les clients. Au lieu de répartir les wagons à partir des principales plaques tournantes ferroviaires des Prairies, le CN les répartira au départ de Vancouver. Les clients pourront également mieux suivre leurs envois grâce à l'outil de suivi des envois ferroviaires du CN. Ces changements ont été bien accueillis par de nombreux clients.

MODÈLE DE TRANSPORT DES CÉRÉALES À HORAIRES FIXES

Notre programme de transport des céréales à horaires fixes repose sur un modèle en étoile dans les grands terminaux de Winnipeg, de Melville, de Saskatoon, d'Edmonton et de Jasper, ce qui nous permet d'avoir des triages de desserte ou des centres de consolidation à quelques centaines de kilomètres de tous les silos de collecte et installations de traitement des céréales. Le CN peut acheminer plus de 200 wagons céréaliers chargés ou vides entre ces centres de desserte et les ports, optimisant ainsi les chargements des trains et la capacité du réseau.

Le jour de service des silos individuels est particulier à chaque installation, et les exceptions sont communiquées directement aux clients par nos équipes de conduite et de planification. Notre objectif est que les wagons-trémies soient en place au plus tard à 7 h le jour de service prévu, les locomotives restant sur place en prévision du chargement des wagons. Les céréales doivent être prêtes à être chargées afin d'améliorer la vitesse des wagons-trémies.

Il y a trois ans, le CN a instauré des créneaux horaires pour les trains-blocs de produits en vrac, comme les céréales, le charbon et la potasse, dans les corridors clés afin d'augmenter la capacité ferroviaire et la vitesse des trains. Nous avons également désigné cinq lieux de retenue du trafic ferroviaire entre Edmonton et Jasper afin d'optimiser l'utilisation de la capacité ferroviaire disponible. Ces lieux de retenue permettent de placer les trains céréaliers de manière qu'ils profitent pleinement des occasions offertes par les zones achalandées, garantissant ainsi une utilisation efficace des créneaux horaires des trains. Cette stratégie d'exploitation s'est avérée efficace et reste un élément clé de notre approche pour l'avenir. L'augmentation de la capacité de la subdivision d'Edson grâce à des projets de doublement de la voie cette année signifie que la capacité à placer des trains de vrac devrait être améliorée.

Une gestion rigoureuse est essentielle pour fournir un excellent service à la clientèle. Au cours des dernières années, nous avons pris des mesures pour réorienter les ressources qui continueront à se faire sentir sur notre performance future.



ÉQUILIBRER LES EXPÉDITIONS DE CÉRÉALES EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DES PORTS ET DES LIGNES PRINCIPALES

Le CN prend des mesures pour assurer la fluidité des corridors en équilibrant les wagons chargés qui sont acheminés vers leur destination et les wagons vides qui reviennent à leur point d'origine. Les groupes Gestion de la fluidité du trafic et Exploitation portuaire du CN communiquent quotidiennement avec les expéditeurs céréaliers et les autres transporteurs de céréales afin de gérer efficacement la circulation du trafic céréalier vers la destination. Ce processus tient compte du fait que les heures d'arrivée des navires, leur état de préparation au chargement et les conditions météorologiques ont une incidence sur la productivité des terminaux et changent constamment.

Nous avons également ajusté les volumes sur les lignes secondaires locales pour les aligner sur la capacité des lignes principales pendant les conditions météorologiques extrêmes, ce qui a permis un rétablissement plus rapide de la productivité du réseau. La mise en œuvre hâtive et prudente de restrictions sur la longueur des trains favorise un rétablissement plus rapide de la vitesse une fois que les conditions froides s'atténuent.

Toutefois, certains facteurs échappent encore au contrôle direct du CN. Une part importante du trafic que nous traitons est destinée à des terminaux desservis par d'autres transporteurs ferroviaires. Les envois céréaliers que le CN échange avec le CPKC à Vancouver et qui sont destinés aux terminaux céréaliers de la rive sud en sont un bon exemple. Les groupes Gestion de la fluidité du trafic et Exploitation portuaire du CN et du CPKC coordonnent la circulation dans le port, mais si les plans changent pour diverses raisons, cela peut retarder l'arrivée des wagons à leur destination. Cette situation peut entraîner une modification importante des créneaux horaires disponibles pour les points d'échange.

Communication de l'information sur la chaîne d'approvisionnement des céréales

- Le CN fournit des rapports hebdomadaires détaillés sur le volume de céréales et de produits céréaliers transformés expédiés depuis l'Ouest canadien, ainsi que des renseignements sur les demandes de clients pour ses wagons-trémies.
- Le CN évalue de sa propre initiative la qualité du service fourni par divers maillons de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout et en rend compte.
- Le CN prépare également des rapports détaillés sur son exécution du plan de mise en place de wagons céréaliers.
- Pour améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement, il faut adopter une approche plus transparente et plus équilibrée en matière de rapports, qui tienne compte de toutes les parties de la chaîne et améliore sa visibilité opérationnelle.
- Les délais de chargement des clients aux silos primaires doivent être rendus publics.

Le CN communique la quantité totale de céréales et de produits céréaliers transformés expédiés depuis l'Ouest canadien au cours d'une période donnée. Il rend compte de la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales d'autres façons, notamment en ce qui concerne la qualité du service fourni. Cette information est présentée chaque semaine en détail dans le Rapport du CN sur les céréales de l'ouest du Canada⁶. Ce rapport volontaire porte sur la totalité des envois de céréales transportés par les wagons-trémies fournis par le CN ou appartenant à des particuliers, ainsi que sur la totalité des demandes reçues de matériel fourni par le CN.

Les exigences de déclaration fédérales comprennent également des renseignements additionnels relatifs au transport de céréales communiqués à Transport Canada⁷. Les données sur les commandes de wagons céréaliers placées et sur les commandes remplies, par exemple, sont déclarées selon la province. D'autres renseignements portent sur le nombre de wagons céréaliers chargés et facturés acheminés dans le réseau, par province.

Évaluation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales

Ces dernières années, lorsqu'il a analysé la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales, le gouvernement du Canada a porté quasi exclusivement son attention sur un seul maillon de cette chaîne : le transport ferroviaire. Le budget 2023 du gouvernement du Canada a autorisé la création d'un bureau des chaînes d'approvisionnement des transports⁸. La mission du Bureau est de « travailler avec l'industrie pour intervenir lors de perturbations et mieux coordonner les mesures visant à renforcer la capacité, l'efficacité et la fiabilité de l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada »⁹.

Pour améliorer la performance des chaînes d'approvisionnement au Canada, il faudra revoir la façon dont les données sont analysées et communiquées. Grâce à une approche équilibrée qui reflète tous les segments de la chaîne d'approvisionnement et améliore la visibilité opérationnelle, il peut être possible de mieux comprendre les causes profondes des perturbations lorsqu'elles se produisent. Le bureau des chaînes d'approvisionnement des transports, ainsi que la mise en œuvre de règlements sur les données en temps réel, peuvent soutenir cet objectif en permettant une évaluation plus complète de la performance de la chaîne d'approvisionnement.

⁶ Accessible à <https://www.cn.ca/fr/votre-industrie/cereale/western-canadian-grain/>

⁷ Accessible à <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2310027501>

⁸ Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

⁹ Communiqué de Transports Canada

Une meilleure transparence à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement est essentielle pour améliorer la performance. Les stocks et la capacité d'entreposage des terminaux céréaliers sont des éléments pour lesquels les rapports actuels sont insuffisants. À l'heure actuelle, les données rendues publiques sur les stocks des terminaux sont généralement agrégées par port, ce qui ne permet pas de connaître les conditions spécifiques de chaque terminal. Ce manque de précision limite la capacité à comprendre pleinement la dynamique de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, s'il est possible d'établir des rapports détaillés pour le terminal d'exportation de céréales du port de Prince Rupert, il devrait être possible d'obtenir une transparence similaire pour les terminaux individuels du port de Vancouver, de Thunder Bay et le long du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

Le rapport hebdomadaire du CN sur les céréales de l'Ouest canadien vise à combler cette lacune en fournissant un résumé complet des principaux événements touchant la chaîne d'approvisionnement. Contrairement aux rapports de nombreuses sources sectorielles et

gouvernementales, ce rapport offre un aperçu des causes sous-jacentes des tendances en matière de performance, ce qui permet d'expliquer la situation et ses raisons¹⁰. Il présente un aperçu détaillé du fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout et établit un lien entre les résultats de performance et les conditions nécessaires à l'atteinte de la capacité maximale décrite dans le Plan de transport des céréales du CN.

Pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement de manière significative et durable, il faut adopter une perspective plus large, qui va au-delà des indicateurs d'exécution des demandes de wagons-trémies pour prendre en compte la performance de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Une approche fondée sur les faits qui intègre le contexte est essentielle pour aligner les efforts sur la croissance économique à long terme du Canada. Il est vital de s'affranchir de la rhétorique politique et d'arrêter de blâmer les autres afin de favoriser l'environnement nécessaire à l'attraction d'investissements privés indispensables dans l'infrastructure de transport du pays.

Sommaire du tableau de bord hebdomadaire de la chaîne d'approvisionnement des céréales du CN pour la campagne agricole 2024–2025

ACTIVITY	GRAIN WEEK																																																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Demande suffisante de la clientèle pour atteindre les niveaux de référence	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		
Fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales dans tous les principaux corridors	Green	Yellow	Red	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red		
Fluidité du terminal d'exportation de céréales – Ouest	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow		
Fluidité du terminal d'exportation de céréales – Est	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		
Équilibre des corridors	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		
Exploitation continue sept jours sur sept dans les principaux terminaux d'exportation des céréales	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red		
Capacité de chargement des navires par mauvais temps	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red		
Conditions d'exploitation ferroviaire normales en hiver	Green	Green	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red		
Aucune interruption de service sur la ligne principale ou autres perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement	Yellow	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green		
Pas d'interruption du travail	Green	Red	Red	Red	Red	Green	Green	Green	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red		

¹⁰ Rapport du CN sur les céréales de l'ouest du Canada



St-Adolphe (Man.)



Conclusion

Compte tenu de l'information et des hypothèses figurant dans le présent document, le CN est d'avis qu'il dispose des ressources nécessaires pour acheminer la récolte de la campagne agricole 2025-2026. Toutefois, le CN demeure préoccupé par les conséquences négatives de la réglementation fédérale du travail sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement, par les effets des différends commerciaux avec les États-Unis et la Chine, ainsi que par la nécessité d'investir dans les infrastructures. Nous continuerons également à collaborer avec nos clients pour qu'ils nous donnent des prévisions plus claires, ce qui aidera le CN à planifier avec plus de précision.

Des investissements à long terme dans les infrastructures sont nécessaires pour soutenir la croissance économique prévue dans l'Ouest canadien et la hausse de la production de céréales au cours de la prochaine décennie. Le CN invite le gouvernement du Canada à mettre en œuvre de nouvelles politiques fiscales favorables et des mesures d'amortissement accéléré permettant à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement de déduire le montant total des dépenses en immobilisations associées aux projets visant à accroître la capacité de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle nationale. Ces mesures sont nécessaires dès aujourd'hui pour répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement de demain.



www.cn.ca/cereales