



Plan de transport des céréales du CN

2026–2027



À propos du présent rapport

Le Plan de transport des céréales 2026–2027 du CN a été élaboré conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports du Canada*.

Le Plan poursuit les deux principaux objectifs suivants :

1 Évaluer la quantité de céréales et de produits céréaliers transformés que nous prévoyons transporter au cours de la campagne agricole 2026–2027 (du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027) 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 que nous prévoyons avoir à notre disposition.

Au printemps et au début de l'été 2026, le CN a consulté ses clients du secteur céréalier et d'autres intervenants au sujet du Plan de transport des céréales 2026–2027. 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](#).

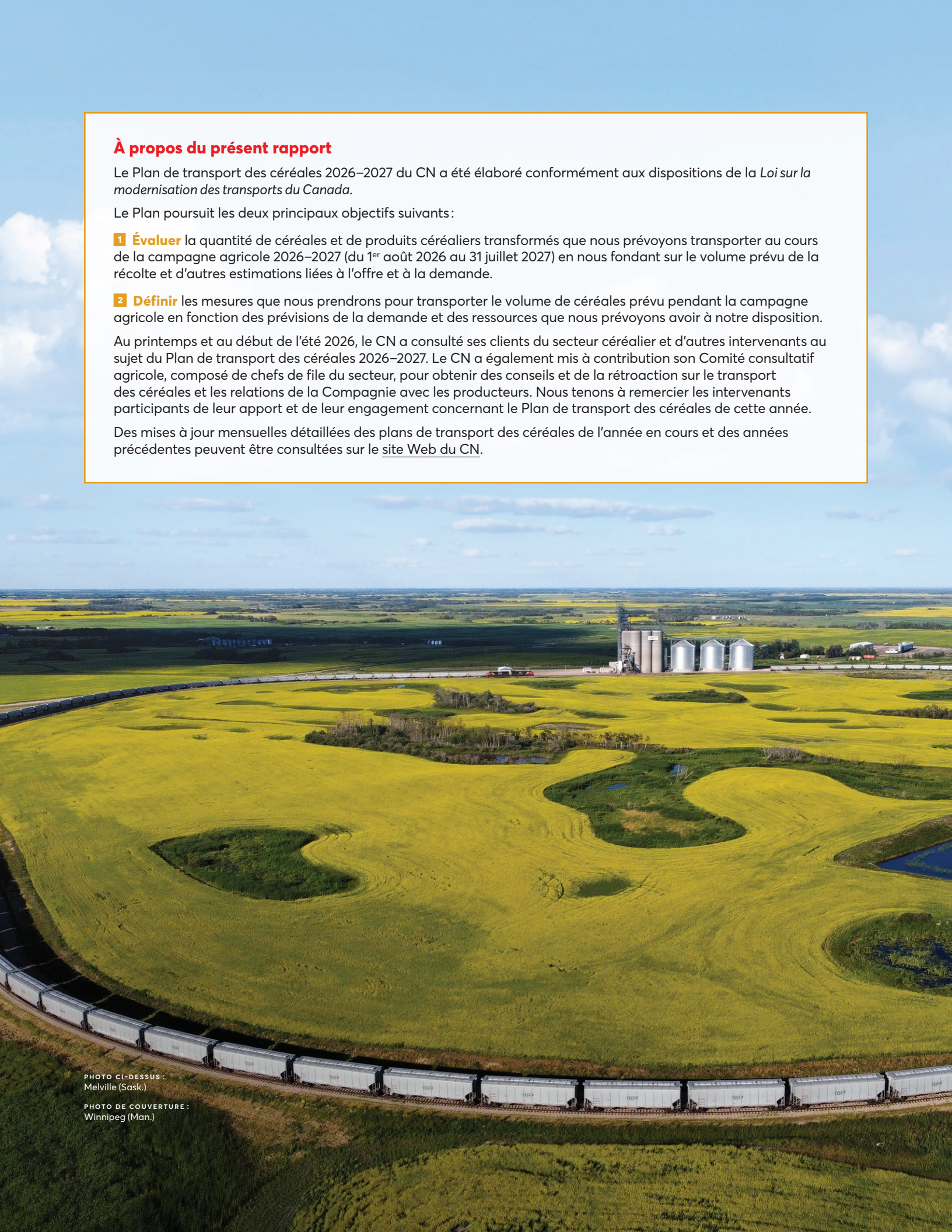


PHOTO CI-DESSUS :
Melville (Sask.)

PHOTO DE COUVERTURE :
Winnipeg (Man.)



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	6
Préoccupations politiques et réglementaires	7
Conclusion	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	10
De solides prévisions et une planification rigoureuse garantissent la fiabilité des chaînes d'approvisionnement	10
Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs	10
Chaîne d'approvisionnement interreliée	11
Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2026–2027	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 dans l'infrastructure	15
Échanges avec le gouvernement	16
Programmes de marketing du CN pour les produits céréaliers	16
Étude de cas : gains de capacité dans la subdivision d'Edson	17
Capacité du CN	18
Directives sur la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales	18
Prévisions de capacité du réseau du CN pour la campagne agricole 2026–2027	19
Taille et efficacité du parc de wagons-trémies	19
Programme de modernisation du parc de locomotives	19
Équipes de conduite des trains	20
Renforcement de la capacité par une planification opérationnelle efficace	20
Communication de l'information sur la chaîne d'approvisionnement des céréales	21
Évaluation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales	21
Conclusion	23

Message de Tracy Robinson

J'ai le privilège de vous présenter le Plan de transport des céréales 2026-2027 du CN.

En tant que maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement agricole canadienne, le CN joue un rôle clé en reliant les producteurs céréaliers et les clients aux marchés d'Amérique du Nord et du monde entier.

Chaque campagne agricole s'accompagne de son propre ensemble de variables pour les agriculteurs, les clients, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les investisseurs et les décideurs politiques. Les conditions météorologiques, les marchés, les flux commerciaux, la disponibilité de la main-d'œuvre, la performance des ports et l'incertitude mondiale ont tous une incidence sur le transport des céréales. Malgré l'évolution de ces facteurs, notre priorité demeure la même : assurer la sécurité de l'exploitation, offrir un service fiable à nos clients et maintenir une chaîne d'approvisionnement fluide et résiliente.

Le Plan de transport des céréales de cette année démontre la force du modèle d'exploitation à horaires fixes du CN, l'engagement et le dévouement de nos cheminots et les avantages de la longue tradition d'investissement du CN dans son réseau de l'Ouest canadien, son parc de wagons-trémies et son parc de locomotives. Ces investissements portent leurs fruits en renforçant la résilience de la chaîne d'approvisionnement des céréales, en améliorant la productivité de nos actifs et en préparant le CN à accompagner ses clients au gré de l'évolution de la demande et des flux commerciaux.

Le transport des céréales est un effort collectif au sein d'un système beaucoup plus vaste qui repose sur une étroite coordination entre les exploitations agricoles, les silos de collecte, les installations de transformation, les chemins de fer, les ports, les terminaux, les exploitants de navires, les clients et les gouvernements. Lorsque nous planifions ensemble, nous améliorons notre performance. Cela se traduit par des prévisions ponctuelles et précises, une communication efficace, une meilleure coordination entre l'exploitation ferroviaire et la capacité des terminaux, et une utilisation judicieuse de tous les corridors disponibles.



Lorsque nous planifions ensemble, nous améliorons notre performance. Cela se traduit par des prévisions ponctuelles et précises, une communication efficace, une meilleure coordination entre l'exploitation ferroviaire et la capacité des terminaux, et une utilisation judicieuse de tous les corridors disponibles.

L'établissement de liens étroits avec nos clients est au cœur de notre façon d'exploiter le chemin de fer. Ces liens nous aident à comprendre la demande, à cerner les occasions, à réagir à l'évolution du marché et à affecter les ressources là où les besoins l'exigent. Ils nous aident également à travailler avec nos clients pour trouver des solutions lorsque les flux commerciaux évoluent ou que les conditions d'exploitation changent. Dans un contexte d'incertitude, des partenariats solides et une bonne communication sont essentiels.

La chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada est renforcée par un environnement politique stable, productif et concurrentiel. La stabilité de la main-d'œuvre, l'efficacité de l'exploitation portuaire, une réglementation équilibrée et des politiques encourageant l'investissement privé favorisent la capacité, la fluidité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement et permettent au Canada d'acheminer les marchandises vers les marchés.

Nos priorités restent claires : assurer une exploitation sécuritaire, entretenir des liens étroits avec les clients, tirer parti de la capacité et la résilience acquises grâce à des années d'investissement et collaborer avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour améliorer la planification et l'exécution. Nous continuerons également de travailler de manière constructive avec les gouvernements sur les questions qui influent sur la solidité à long terme des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Je tiens à remercier nos clients, les producteurs, les exploitants de terminaux, les partenaires portuaires, les intervenants gouvernementaux et les membres du Comité consultatif agricole du CN pour leur collaboration constante et leurs précieuses contributions. Je tiens également à saluer et à remercier les cheminots du CN pour le travail qu'ils accomplissent chaque jour afin d'assurer l'acheminement des céréales et de soutenir l'ensemble de l'économie. La campagne agricole 2025-2026 a démontré ce que la chaîne d'approvisionnement des céréales peut accomplir lorsque nous planifions et agissons ensemble. Aux côtés de ses clients et partenaires de la chaîne d'approvisionnement, le CN a transporté un volume record de céréales.

Ensemble, nous pouvons acheminer la récolte de cette année avec efficacité et en toute sécurité, tout en continuant de bâtir une chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout plus solide et plus résiliente, qui favorise la croissance et la prospérité à long terme du secteur agricole canadien.



Tracy Robinson
Présidente-directrice générale

Sommaire

Au CN, nous entamons la campagne agricole 2026–2027 avec la ferme intention d'assurer un transport des céréales sécuritaire, fiable et efficace au service de nos clients et de la chaîne d'approvisionnement agricole canadienne.

Le présent plan repose sur une réalité opérationnelle simple : le CN optimise sa planification et son rendement lorsqu'il entretient des liens étroits avec ses clients et que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement fonctionne de façon concertée. Un transport efficace des céréales repose sur des infrastructures, du matériel, des équipes, une exploitation rigoureuse, des prévisions transmises en temps opportun, la fluidité des ports et des terminaux, une capacité de chargement des navires suffisante ainsi qu'une utilisation équilibrée des corridors disponibles.

S'appuyant sur les enseignements tirés de la campagne agricole précédente et sur les résultats obtenus, le présent plan évalue le volume de céréales que le CN prévoit de transporter en 2026–2027 et définit les mesures qu'il prend, en collaboration avec ses clients et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement, afin d'assurer un transport des céréales sécuritaire, fiable et efficace.

Attentes en matière de volume de céréales et préparation

Selon les estimations actuelles, le CN prévoit que ses clients expédieront de 30 à 33 millions de tonnes métriques (MTM) de céréales et de produits céréaliers transformés par wagon complet depuis l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2026–2027, comparativement à une capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout sur le réseau du CN de 36,7 MTM. Le CN prévoit également que le volume des envois de céréales conteneurisées en provenance de l'Ouest canadien sera comparable à celui des dernières années.

Ces prévisions reposent sur les renseignements disponibles concernant la production céréalère, les stocks reportés, l'offre totale de céréales disponibles, l'utilisation intérieure, les exportations, la demande des clients et les conditions du marché. Elles supposent également l'absence de perturbations commerciales importantes susceptibles d'avoir une incidence sur les flux de marchandises au cours de la campagne agricole.

Compte tenu de l'information et des hypothèses figurant dans le présent plan, le CN prévoit de disposer des ressources nécessaires pour transporter le volume de céréales attendu en 2026–2027.

Si, au cours d'une semaine donnée, toutes les conditions sont réunies pour atteindre les niveaux de capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement — notamment

des conditions d'exploitation ferroviaire normales, l'absence d'interruptions majeures de service sur la ligne principale ou de conflits de travail, une demande suffisante des clients, la fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout ainsi qu'un équilibre efficace des corridors — le CN peut transporter :

- Jusqu'à 7 950 wagons par semaine, soit 758 000 tonnes métriques, en dehors de l'hiver.
- Jusqu'à 6 400 wagons par semaine, soit 609 000 tonnes métriques, pendant l'hiver.

Efficacité opérationnelle et collaboration dans la chaîne d'approvisionnement

La capacité du CN à transporter les céréales ne dépend pas uniquement de ses actifs ferroviaires. La chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout comprend les silos de collecte, les installations de transformation, les chemins de fer, les terminaux portuaires, les exploitants de navires, les autres fournisseurs de services de transport, les clients et les gouvernements.

Les résultats exceptionnels du CN pendant la campagne agricole 2025–2026 démontrent ce qu'il est possible d'accomplir lorsque tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement travaillent de façon concertée.

Les investissements que le CN réalise depuis plusieurs années dans les infrastructures de l'Ouest canadien contribuent à assurer un transport des céréales résilient et fiable pour ses clients. Ces investissements comprennent les gains de capacité obtenus dans la subdivision d'Edson grâce aux projets de doublement de la voie, ainsi que d'autres projets réalisés en 2025 qui ont amélioré la fluidité du transport des céréales et des autres marchandises.

Le CN continue de privilégier :

- l'exploitation sécuritaire;
- le service fiable;
- les liens étroits avec les clients;
- la collaboration avec les clients relativement aux prévisions de la demande;
- le positionnement stratégique des ressources en fonction de la demande;
- la planification des équipes et la préparation opérationnelle;
- la coordination des activités dans les ports et les terminaux;
- la communication d'information et la visibilité propres à la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Une étroite collaboration avec les clients et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement demeure essentielle. Des prévisions exactes et transmises en temps opportun permettent au CN de planifier les équipes, les locomotives, les wagons-trémies, les départs de train, l'utilisation des corridors et les besoins

en infrastructure. Le recours à une planification rigoureuse et à des prévisions exactes permet également au CN d'anticiper la demande et d'affecter les ressources là où les besoins l'exigent.

Préoccupations politiques et réglementaires

La capacité du CN à soutenir la chaîne d'approvisionnement des céréales dépend des politiques et des décisions réglementaires qui influencent la disponibilité de la main-d'œuvre, la productivité du réseau, les investissements, la performance des terminaux, la visibilité de la chaîne d'approvisionnement et la capacité.

Le CN prévoit d'entreprendre des négociations avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC), qui représente les chefs de train et les mécaniciens de locomotive, à l'automne 2026. Le CN a déjà négocié avec la CFTC en 2024.

Au moment de la publication du présent plan, l'issue des négociations de 2026 demeure inconnue. Le présent plan ne formule aucune hypothèse quant au résultat des négociations ni à leurs répercussions éventuelles.

Le CN entend mener ces négociations de manière constructive, tout en maintenant l'accent sur la sécurité, le service ainsi que la continuité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

Parmi les autres enjeux d'ordre politique et réglementaire susceptibles d'avoir une incidence sur la chaîne d'approvisionnement en céréales, mentionnons :

- **Réglementation du travail :** En raison des changements apportés à la réglementation fédérale du travail en mai 2023, le CN a besoin d'environ 10 % plus de personnel pour transporter la même quantité de marchandises. En plus de faire grimper les coûts pour les clients, la fluctuation de la disponibilité des équipes complique la planification de la circulation ferroviaire et réduit l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Le Canada a besoin de mécanismes de règlement des conflits de travail plus efficaces. Le gouvernement fédéral doit prendre des mesures réglementaires afin de réduire le risque d'arrêts de travail et de rehausser la prévisibilité et la stabilité dans l'ensemble du réseau ferroviaire.

Les investissements que le CN réalise depuis plusieurs années dans les infrastructures de l'Ouest canadien contribuent à assurer un transport des céréales résilient et fiable pour ses clients.



- **Agrandissement des limites d'interconnexion :** Le CN s'oppose à tout rétablissement de l'agrandissement des limites d'interconnexion, puisqu'il mobilise des ressources pour transporter les marchandises entre les chemins de fer plutôt que de les acheminer vers les marchés. Cette mesure allonge les durées de cycle et réduit la capacité de la chaîne d'approvisionnement.
- **Données et visibilité :** Le CN encourage le gouvernement du Canada à élargir la portée des exigences de communication de l'information sur la chaîne d'approvisionnement à l'ensemble des intervenants, et non seulement aux chemins de fer, afin d'offrir une meilleure visibilité sur la performance de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout.
- **Mesures fiscales favorisant les investissements privés dans les infrastructures :** Le CN préconise des changements de politiques, notamment des mesures d'amortissement accéléré, qui favoriseraient les investissements et permettraient de débloquer des fonds privés pour les infrastructures.

Conclusion

Le Plan de transport des céréales 2026–2027 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 d'avis qu'il dispose des ressources nécessaires pour acheminer la récolte céréalière de la campagne agricole 2026–2027, qui, selon les prévisions actuelles, devrait être inférieure aux expéditions record effectuées au cours de la campagne agricole 2025–2026.

Nouvelles mesures et initiatives



Le processus de planification du CN comprend un examen de la campagne agricole précédente, des prévisions actuelles de la demande, des commentaires des clients, des conditions d'exploitation, des ressources disponibles, des besoins en infrastructure et du rendement de la chaîne d'approvisionnement.

Pour la campagne agricole 2026–2027, les mesures et les initiatives du CN mettent l'accent sur la préparation opérationnelle, la sécurité et la fiabilité du service ainsi que la collaboration dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

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. Au CN, la planification et la préparation se poursuivent tout au long de l'année. Les membres du personnel examinent les résultats de la campagne agricole précédente pour cerner les pratiques qui ont porté leurs fruits, les facteurs qui ont limité la performance et les ajustements à apporter en vue de la prochaine campagne agricole.

L'examen porte également sur :

- les niveaux de la demande des clients et les modèles de demande;
- l'exécution des demandes de wagons-trémies;
- l'équilibre des corridors;
- la fluidité des terminaux;
- le chargement des navires et les conditions dans les ports;
- les conditions d'exploitation hivernale;
- les interruptions de service sur la ligne principale et le rétablissement des activités;
- les commentaires des clients et des autres intervenants.

2 Renforcement de la préparation opérationnelle

Le CN concentrera ses efforts sur l'harmonisation des ressources avec la demande prévue, notamment les équipes, les locomotives, les wagons-trémies, les triages, les voies d'évitement, les départs de train et les plans d'exploitation des corridors.

Cette planification repose sur des prévisions exactes de la part des clients ainsi que sur des renseignements transmis en temps opportun par les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Des liens étroits avec les clients permettent au CN de mieux comprendre la demande et d'affecter les ressources au moment et à l'endroit où les besoins l'exigent.

En l'absence de prévisions de la part des clients, le CN doit planifier ses activités d'après les tendances historiques de la demande, les renseignements courants sur le marché et l'utilisation des corridors.

3 Wagons-trémies et locomotives

Le programme pluriannuel de modernisation du parc de wagons-trémies du CN a permis d'ajouter 4 250 nouveaux wagons-trémies de grande capacité depuis 2018.

Le CN gère la disponibilité des wagons-trémies, les ressources en locomotives et la planification du parc afin de répondre à la demande prévue, en fonction des hypothèses retenues concernant les prévisions, le parc et l'exploitation.

Le CN prévoit que son parc de locomotives de moyenne et de grande puissance comptera environ 1 950 locomotives.

Au cours de la campagne agricole 2026–2027, environ 60 % du parc de locomotives de grande puissance devrait être doté de moteurs de traction à courant alternatif (c.a.), comparativement à 45 % il y a deux campagnes agricoles. Ces améliorations réduisent la consommation de carburant et les besoins d'entretien, tout en accroissant la disponibilité des locomotives.

Le CN s'engage à collaborer avec les clients, les exploitants portuaires, les exploitants de terminaux, les autres chemins de fer, les exploitants de navires, les gouvernements et les autres partenaires afin d'améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement.

4 Investissements dans l'infrastructure

Les investissements du CN dans les infrastructures visent à renforcer la sécurité, le service, la capacité et la résilience du réseau. Ils sont essentiels pour permettre au CN de répondre aux besoins des clients du secteur céréalier et de soutenir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Au cours de cette campagne agricole, le CN poursuivra la réalisation de deux projets majeurs de renforcement de la capacité dans l'Ouest canadien :

- Le projet du pont Zanardi remplacera un pont à voie simple par un pont de 1 600 pieds à triple voie franchissant les rapides Zanardi. Ce projet augmentera la capacité et améliorera la fluidité des mouvements ferroviaires à destination et en provenance du port de Prince Rupert.
- Le projet Glen Valley–Abrahamson permettra de doubler la voie sur le dernier tronçon à voie simple du parcours du CN menant vers la porte d'entrée de Vancouver à partir de la zone de circulation directionnelle, ce qui améliorera la fluidité du trafic ferroviaire.

5 Collaboration

Le CN s'engage à collaborer avec les clients, les exploitants portuaires, les exploitants de terminaux, les autres chemins de fer, les exploitants de navires, les gouvernements et les autres partenaires afin d'améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement.

La campagne agricole 2025–2026 a démontré ce qu'il est possible d'accomplir lorsque tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement travaillent ensemble. Au cours de la prochaine campagne agricole, le CN continuera de renforcer cette collaboration et d'entretenir des liens étroits avec ses clients, alors que le secteur continue de faire face à des incertitudes concernant les flux commerciaux.

Les efforts porteront sur une coordination concrète des activités, notamment des prévisions exactes de la part des clients, des communications transmises en temps opportun, l'harmonisation entre l'arrivée des trains et la capacité de déchargement des terminaux ainsi que l'utilisation de l'ensemble des corridors disponibles. Ils viseront également à rechercher des gains d'efficacité permettant au CN d'apporter de la valeur ajoutée à ses clients, d'améliorer la visibilité grâce à la communication d'information et au suivi des expéditions, et de collaborer avec les intervenants relativement au chargement des céréales par mauvais temps.

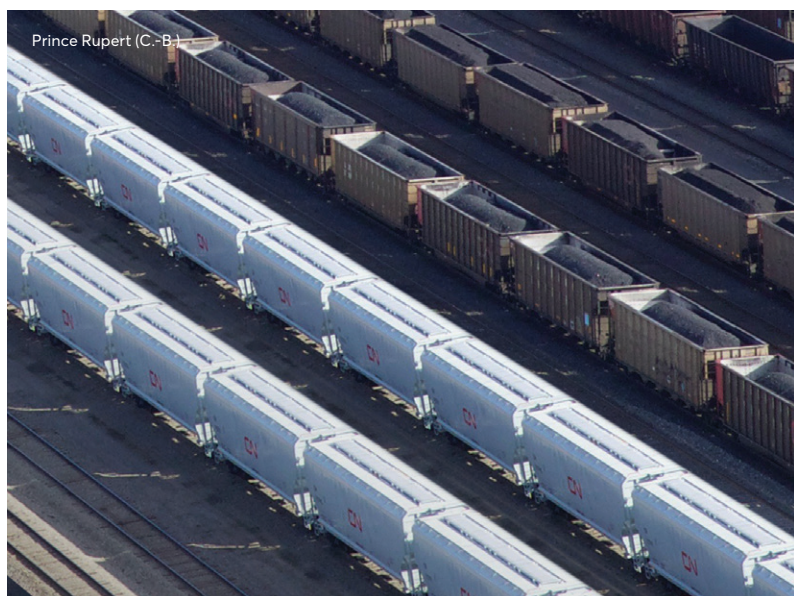
6 Modifications de la planification opérationnelle

Le CN évalue et adapte son plan d'exploitation en fonction des prévisions des clients, de la demande dans les différents corridors, des conditions dans les ports, de la performance des terminaux, des conditions d'exploitation hivernale et de la fluidité globale du réseau.

Au cours de la campagne agricole 2025–2026, le CN a mis en œuvre son plan d'exploitation pour le transport des céréales afin d'accroître la prévisibilité, la visibilité pour les clients et la fluidité du réseau en période de demande exceptionnellement élevée. Le CN a renforcé la planification interfonctionnelle grâce à l'établissement hebdomadaire de prévisions de la demande les équipes des Ventes et Marketing et de l'Exploitation, à des réunions quotidiennes de coordination pendant la période de pointe réunissant les équipes du Transport, de l'Exploitation du réseau et du Matériel de traction, ainsi qu'au positionnement proactif des ressources avant l'augmentation des envois de céréales à l'automne. Les modifications apportées à la planification opérationnelle comprennent :

- le positionnement stratégique, plus en amont, des wagons-trémies chargés à proximité des ports afin de favoriser la fluidité de la chaîne d'approvisionnement des céréales;
- la transmission anticipée aux clients des directives relatives aux wagons céréaliers vides en provenance de Vancouver et de Prince Rupert, avant leur arrivée à Edmonton;
- l'amélioration des communications et des avis transmis aux clients, qui a accru la fiabilité des heures d'arrivée prévues (HAP).

Ces mesures ont amélioré la prévisibilité de l'arrivée des wagons vides, facilité la planification coordonnée des activités des silos de collecte et des terminaux céréaliers d'exportation, et favorisé la fluidité de la circulation des céréales dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.



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

La chaîne d'approvisionnement des céréales s'appuie sur un réseau complexe regroupant les exploitations agricoles, les silos de collecte, les installations de transformation, les voies ferrées, les triages, les terminaux, les ports, les navires, les clients et les marchés de destination. Pour tirer parti des opportunités offertes au secteur céréalier canadien, tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement doivent travailler à l'unisson.

Le réseau ferroviaire du CN assure également le transport de nombreuses autres marchandises. La demande de transport des céréales ne peut être considérée de façon isolée, puisque les équipes, les locomotives, les triages, la capacité des lignes principales et les infrastructures sont des ressources communes à l'ensemble du réseau.

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

La planification des ressources et de l'exploitation repose sur des prévisions fiables et transmises en temps opportun.

Le CN convertit les prévisions de la demande en nombre de trains, puis s'appuie sur ces données pour planifier les équipes, les locomotives, les wagons-trémies, les triages et les besoins en infrastructure.

L'accroissement de la capacité ferroviaire exige de longs délais d'exécution :

- le recrutement et la formation des équipes peuvent prendre environ 9 mois;
- l'acquisition de wagons-trémies et de locomotives peut prendre plus de 12 mois;
- la construction de voies ferrées et d'autres infrastructures peut prendre plus de 18 mois.

Lorsque les prévisions des clients sont transmises tardivement, sont incomplètes ou largement différentes de la demande réelle, le CN dispose d'une marge de manœuvre réduite pour planifier efficacement ses activités. Des prévisions exactes, à court et à long terme, améliorent la planification des ressources et la performance de la chaîne d'approvisionnement.

Le CN collabore avec ses clients afin d'améliorer la qualité, la rapidité et le degré de détail des prévisions relatives au transport des céréales. Le recours à une planification rigoureuse et à des prévisions exactes permet également au CN d'anticiper la demande et d'affecter les ressources là où les besoins l'exigent.

Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs

Les conditions météorologiques ont une incidence sur tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Le froid extrême peut nuire à l'infrastructure ferroviaire, au matériel roulant, à la puissance des locomotives, aux équipes, aux silos de collecte, aux terminaux d'exportation ainsi qu'à l'acheminement des céréales vers les silos primaires. Pendant l'hiver, la fermeture du port de Thunder Bay et du réseau Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent au transport des céréales réduit également la capacité disponible de la chaîne d'approvisionnement.

Lorsque les conditions météorologiques l'exigent, le CN met en œuvre des protocoles d'exploitation hivernale afin d'assurer la sécurité des activités. En période de froid intense (-25°C ou moins), il peut devenir nécessaire d'imposer des restrictions relatives à la vitesse et à la longueur des trains. Ces restrictions réduisent la vitesse de circulation sur le réseau et exigent davantage de ressources pour transporter le même volume de marchandises. Afin d'en atténuer les effets, le CN utilise des locomotives en traction répartie ainsi que des wagons à freinage réparti conçus par lui, qui complètent l'alimentation en air du système de freinage des trains et réduisent ainsi la nécessité de raccourcir les trains lorsque les conditions et les règles d'exploitation le permettent. Pour en savoir davantage sur les activités hivernales du CN, consulter le [Plan d'exploitation hivernale](#) du CN.



Trochu (Alb.)

Les pluies abondantes et persistantes peuvent réduire la productivité des terminaux et le chargement des navires dans les ports de la côte ouest. Aujourd'hui, lorsque des intempéries sont prévues pendant une période de chargement, les entreprises céréalieres et les propriétaires ou exploitants de navires décident, selon les considérations commerciales, de préparer ou non le chargement des céréales au moyen des orifices de chargement, si le navire en est muni. Ces orifices, aménagés dans les panneaux d'écouille, permettent d'y insérer une goulotte de chargement afin de poursuivre les activités tout en limitant l'exposition des céréales aux intempéries. Le groupe de travail mis sur pied par Transports Canada en 2022 a étudié des solutions concrètes, notamment des modifications aux méthodes de travail et l'utilisation de nouveaux équipements, afin de rattraper le temps d'exploitation perdu pendant les 30 à 60 jours de pluie que connaît Vancouver chaque année, tout en améliorant la sécurité. Le CN encourage tous les intervenants à mettre en œuvre des solutions qui protègent la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Plus ces conditions perdurent ou se multiplient, plus elles réduisent la capacité de la chaîne d'approvisionnement à se rétablir efficacement. Transports Canada a fait état de progrès concernant des méthodes plus efficaces de chargement des céréales par mauvais temps. Toutefois, au moment de la rédaction du présent document, il demeurerait impossible de déterminer dans quelle mesure les nouvelles technologies pourraient être mises en œuvre dans les différents terminaux céréaliers d'exportation au cours de la campagne agricole 2026–2027.

La clé du succès est de faire en sorte que les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ne travaillent pas de manière isolée et collaborent avec tous les secteurs pour répondre à la demande à long terme.



Chaîne d'approvisionnement interreliée

Le transport ferroviaire constitue un maillon de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout, qui comprend également le transport par camion des céréales entre les exploitations agricoles, les silos de collecte, les installations de transformation et les terminaux portuaires.

Par exemple, lorsqu'un terminal d'exportation est congestionné et n'a plus d'espace pour décharger les wagons, il faut peut-être retenir les trains qui s'y dirigent. Cette situation peut ralentir le retour des wagons-trémies vides vers les silos de collecte et avoir des répercussions sur les autres clients qui utilisent le parc commun de wagons-trémies. Les retards à n'importe quel point de la chaîne d'approvisionnement ont des répercussions sur l'ensemble du système.

Les locomotives, les équipes et les infrastructures du CN assurent le transport de toutes les marchandises sur le réseau, pas seulement celui des céréales. La capacité ferroviaire étant limitée, des prévisions exactes dans tous les secteurs d'activité sont essentielles à la planification des ressources, au maintien de l'équilibre du réseau et à la réponse à la demande. Certains actifs, comme les locomotives, peuvent être redéployés lorsque la demande évolue. Les équipes, par contre, sont rattachées à des régions précises et ont besoin de temps pour recevoir la formation requise et s'adapter aux conditions d'exploitation locales.

Le maintien de la fluidité et l'optimisation de l'efficacité reposent sur la collaboration du CN, des clients, des exploitants portuaires, des exploitants de terminaux, des exploitants de navires, des autres chemins de fer et des gouvernements dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

La clé du succès est de faire en sorte que les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ne travaillent pas de manière isolée et collaborent avec tous les secteurs pour répondre à la demande à long terme. La campagne agricole 2025–2026 a démontré ce qu'il est possible d'accomplir lorsque tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement travaillent à l'unisson. Au cours de la campagne agricole 2026–2027, le CN a pour priorité de maintenir cette collaboration tout en continuant d'améliorer la planification, les prévisions et l'exécution des activités d'exploitation.

Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2026–2027



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, la production céréalière et les importations 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.

Le CN s'appuie sur les observations de ses clients, des analystes de marchés privés, des organismes gouvernementaux et des autres intervenants du secteur céréalier pour prévoir les volumes annuels de céréales.

Au moment de la rédaction du présent document, le contexte mondial du commerce des produits de base demeure très flou, 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 hypothèses présentées au sujet des volumes de céréales estimés reposent sur un contexte commercial mondial normalisé pendant la campagne agricole.

Les prévisions de production céréalière peuvent varier considérablement au cours de la saison de croissance. Les conditions météorologiques, l'humidité du sol,

les superficies ensemencées et récoltées, la qualité des récoltes, l'accès aux marchés, les flux commerciaux, la demande des clients et les programmes d'exportation peuvent tous influencer sur le volume des céréales transportées et le moment de leur transport. Les estimations de la production agricole publiées par Statistique Canada sont souvent révisées plusieurs mois après la fin de la récolte et la diffusion, au début de décembre, de l'enquête sur la production des grandes cultures menée en novembre. Il en va de même des estimations des stocks reportés à la ferme au début de la campagne agricole, qui reposent sur les meilleurs renseignements disponibles, malgré les limites inhérentes à tout exercice de prévision.

Pour établir ses prévisions relatives au transport des céréales, le CN s'appuie sur les données d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) et de Statistique Canada, sur les prévisions de la demande et les plans d'expédition de ses clients, sur les analyses des marchés privés, sur ses propres évaluations de la demande dans les marchés et les corridors, ainsi que sur les renseignements concernant la capacité des ports et des terminaux.

Les prévisions de production céréalière pouvant varier considérablement avant, pendant et après la saison de croissance, un délai important s'écoule entre le moment où le CN doit prendre des décisions relatives aux ressources et celui où les estimations de production se stabilisent. Le CN peut toutefois planifier avec beaucoup de certitude le transport d'importants volumes de céréales et de produits céréaliers transformés après la récolte et pendant l'hiver. Au cours de cette période, la demande de transport des céréales peut parfois dépasser la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout. La capacité n'est pas infinie.

Le printemps dernier, l'ensemencement a été plus tardif qu'à l'habitude. Des retards importants ont été observés dans le nord et l'est de la Saskatchewan ainsi que dans la région de Parkland, au Manitoba. Au début de juin, plusieurs millions d'acres de terres agricoles n'avaient toujours pas été ensemencés, ce qui entretenait l'incertitude quant aux estimations définitives des superficies ensemencées. Les estimations du CN relatives au transport prévu des céréales tiennent compte de l'offre et de l'utilisation de toutes les cultures produites dans l'Ouest canadien. À titre indicatif, dans le présent document, le bilan de l'offre et de l'utilisation, à l'échelle canadienne, des six principales céréales (blé, orge, avoine, seigle, canola et lin), ainsi que des pois et des lentilles, publié par AAC et désigné ci-après par l'expression « principales céréales », sert de substitut au bilan de l'offre et de l'utilisation des céréales de l'Ouest canadien, puisque la grande majorité de la production canadienne de ces cultures est concentrée dans les Prairies.

À l'échelle canadienne, les stocks reportés des principales céréales pour la campagne agricole 2026–2027 devraient atteindre leur niveau le plus élevé depuis 2014–2015 en raison de l'importance de la production céréalière de l'Ouest canadien en 2025 par rapport au volume de céréales commercialisé par les producteurs pendant la campagne agricole 2025–2026. AAC estime les stocks reportés des six principales céréales, des pois et des lentilles à l'échelle canadienne à 14 MTM pour la campagne agricole 2026–2027, comparativement à 8,8 MTM pendant la campagne agricole 2025–2026 et à une moyenne triennale de 10,2 MTM.

AAC estime la production des principales céréales à 75 MTM, comparativement à 83,8 MTM en 2025 et à une moyenne triennale de 75,3 MTM. L'absence de sécheresse dans l'Ouest canadien durant la présente saison de croissance augmente les probabilités que les producteurs obtiennent des rendements supérieurs à la moyenne dans plusieurs régions.

AAC prévoit également que l'offre totale de céréales disponibles se maintiendra à un niveau historiquement élevé. Selon ses prévisions, l'offre totale des principales céréales devrait atteindre 88,9 MTM pendant la campagne agricole 2026–2027, comparativement à 92,5 MTM pendant la campagne agricole 2025–2026 et à une moyenne triennale de 85,6 MTM.

AAC prévoit que pendant la campagne agricole 2026–2027, les exportations des principales céréales s'élèveront à 47,5 MTM comparativement à 49,4 MTM pendant la campagne agricole 2025–2026 et à une moyenne triennale de 46,6 MTM. AAC estime les stocks de fin de campagne des principales céréales à 11,7 MTM pour la campagne agricole 2026–2027, comparativement à 14 MTM pendant la campagne agricole 2025–2026 et à une moyenne triennale de 11,2 MTM.

Le CN mettra à jour son évaluation à mesure qu'il disposera de nouvelles données sur la production céréalière, les marchés et les commentaires des clients.

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

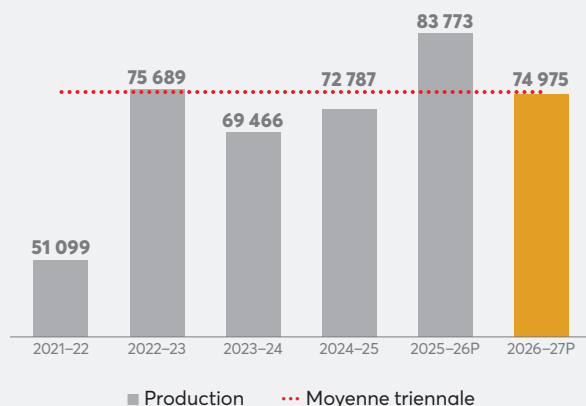


FIGURE 2
Offre totale – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques

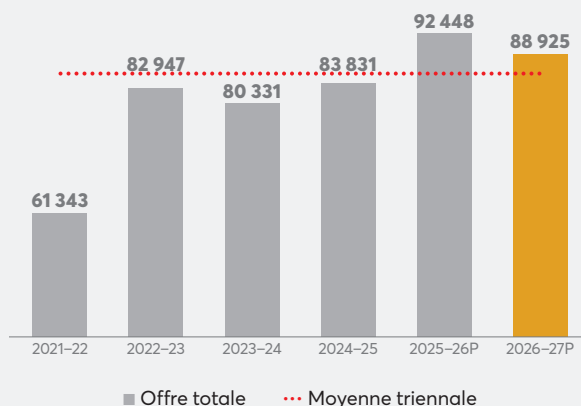


FIGURE 3
Exportations – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques

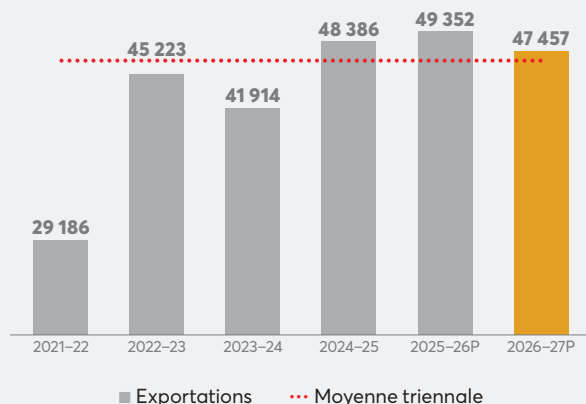
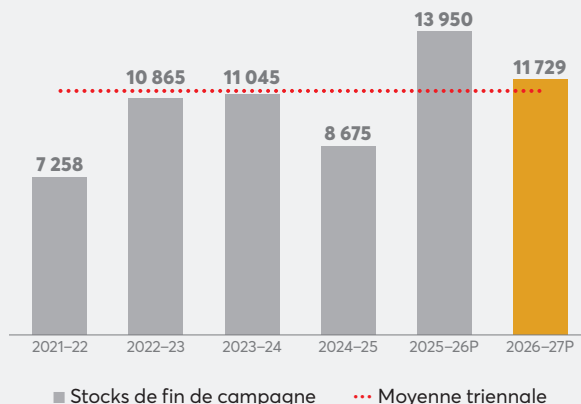


FIGURE 4
Stocks de fin de campagne – Ensemble du Canada
Six céréales principales, pois, lentilles
milliers de tonnes métriques



L'agriculture et le transport ferroviaire sont deux activités qui nécessitent beaucoup de capitaux. Au cours de la dernière décennie, des investissements ont été réalisés à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement des céréales.



Prévisions des expéditions de céréales

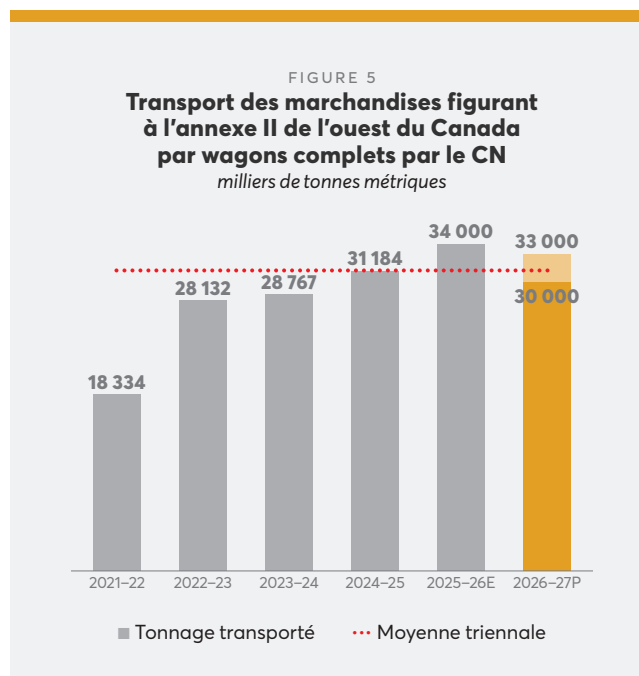
Selon les estimations actuelles, le volume de céréales et de produits céréaliers transformés que le CN prévoit d'acheminer par wagon complet depuis l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 2026–2027 devrait être de l'ordre de 30 à 33 MTM.

Le CN prévoit également que les envois de céréales conteneurisées directement de l'Ouest canadien seront comparables à ceux des dernières années.

Le transport des céréales par conteneur constitue un mode d'acheminement important des Prairies aux marchés intérieurs et d'outre-mer. Les conteneurs d'exportation vides qui reviennent aux ports peuvent offrir des options de transport supplémentaires lorsque les conditions commerciales, opérationnelles et de marché s'y prêtent.

Le CN mettra à jour ses prévisions relatives aux expéditions de céréales à mesure que les conditions de croissance des cultures, les facteurs de marché, les prévisions des clients et les conditions de la chaîne d'approvisionnement évolueront.

Il est possible de consulter les mises à jour mensuelles de notre Plan de transport des céréales sur [notre site Web](#).



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

Il importe de distinguer les prévisions du CN relatives au transport des céréales de la capacité disponible pour assurer ce transport pendant la campagne agricole. Les directives du CN concernant la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales reposent sur l'hypothèse selon laquelle tous les principaux maillons de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout fonctionnent efficacement.

La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales et la demande de transport évoluent tout au long de la campagne agricole. Pendant l'hiver, la fermeture du port de Thunder Bay retranche une part importante de la capacité de la chaîne d'approvisionnement. De plus, des conditions d'exploitation hivernale défavorables peuvent compromettre la productivité de la chaîne d'approvisionnement pendant cette période de l'année. La récolte entraîne une augmentation rapide des volumes de céréales disponibles, mais le Canada ne peut intégrer l'ensemble de cette production à la chaîne d'approvisionnement en une seule fois, en raison d'un espace d'entreposage commercial limité et de la nécessité d'équilibrer la demande de transport des céréales avec la capacité globale du réseau ferroviaire. Il est essentiel d'harmoniser la demande des clients, les livraisons à partir des exploitations agricoles, la capacité des silos de collecte, les ressources ferroviaires, la capacité portuaire et le chargement des navires pour optimiser le rendement de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout.

Équilibre des corridors

Lorsque la demande se concentre dans des corridors déjà fortement sollicités, la congestion s'accroît et

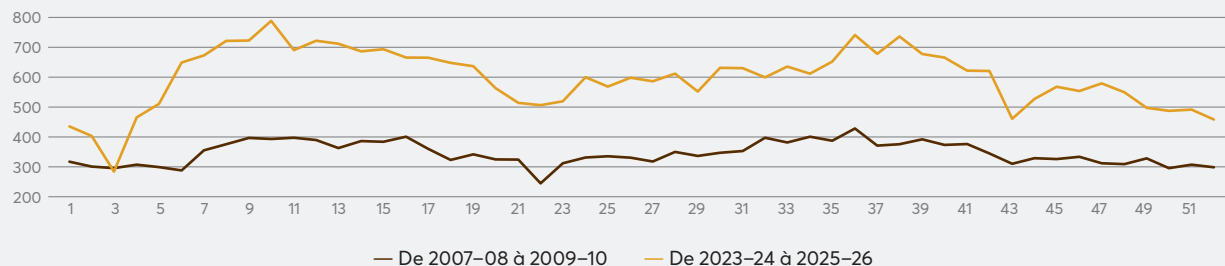
la fluidité du réseau diminue. L'utilisation efficace de l'ensemble des corridors disponibles favorise la fluidité et facilite l'acheminement des céréales vers les marchés.

Le port de Thunder Bay ainsi que le réseau Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent offrent, lorsqu'ils sont en service, une importante capacité de traitement des céréales. Les ports de Montréal et de Québec, et les autres points d'entrée de l'Est contribuent également à réduire la pression sur les corridors et les ports de l'Ouest canadien.

Investissements dans l'infrastructure

L'agriculture et le transport ferroviaire sont deux activités qui nécessitent beaucoup de capitaux. Au cours de la dernière décennie, des investissements ont été réalisés à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement des céréales. Les investissements du CN dans les infrastructures ont renforcé concrètement la capacité et la résilience du transport des céréales dans l'Ouest canadien. Le CN a mené à terme les huit projets d'accroissement de la capacité prévus pour 2025, notamment des travaux réalisés dans des triages, sur des voies d'évitement et sur des tronçons de voie double dans l'Ouest canadien. Dans la subdivision d'Edson, entre Edmonton et Jasper, le CN a ajouté d'importants tronçons de voie double, ce qui a accru la vitesse de circulation dans l'une des sections les plus achalandées de la région de l'ouest du CN. Depuis 2022, ces investissements ont contribué à augmenter d'environ 25 % la capacité de cette section précise du réseau entre Edmonton et Jasper.

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



Le CN poursuit la réalisation des grands projets d'investissement suivants dans l'Ouest canadien :

- **Le projet du pont Zanardi** illustre les investissements à long terme du CN dans la capacité des corridors et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Ce projet pluriannuel vise à éliminer un goulot d'étranglement naturel près de l'entrée du port de Prince Rupert et à accroître la capacité grâce à la construction d'un nouveau pont à triple voie et au prolongement des voies connexes.
- **Le projet Glen Valley–Abrahamson** prévoit de doubler la voie sur un tronçon stratégique de l'accès ferroviaire au port de Vancouver. Ce projet favorisera la croissance future des volumes et facilitera l'acheminement du trafic ferroviaire vers les terminaux de la région de Vancouver.

Les investissements que le CN a réalisés dans les infrastructures ont contribué aux volumes record de céréales transportés pendant la campagne agricole 2025–2026, comme en témoigne l'augmentation remarquable des volumes acheminés dans la chaîne d'approvisionnement pendant les périodes de pointe de la demande. Le CN continue d'investir dans des projets qui renforcent la sécurité, la résilience et la fluidité de son réseau.



Construction du pont Zanardi
Prince Rupert (C.-B.)

Échanges avec le gouvernement

Le CN concentre ses efforts sur les politiques et les mesures réglementaires qui influent sur la sécurité, le service, les investissements, la disponibilité de la main-d'œuvre, le développement des infrastructures, la performance de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout et la capacité.

Les échanges avec le gouvernement portent notamment sur les aspects 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.

Programmes de marketing du CN pour les produits céréaliers

Les programmes du CN visent à favoriser une manutention efficace des céréales, une utilisation optimale des actifs et un approvisionnement fiable en wagons pour les clients. Le CN offre des programmes commerciaux qui encouragent le recours à des installations de trains-blocs à haut rendement, notamment des installations fonctionnant selon le modèle « convois complets prêts à partir », qui permettent de charger les trains en 15 heures ou moins. Ce modèle réduit l'occupation de la voie principale et écourte les durées de cycle.

Le CN collabore également avec ses clients relativement aux investissements dans les installations afin que les trains céréaliers chargés soient entièrement mis sous pression avant le départ des équipes du CN du terminal d'origine. Cette façon de faire réduit le temps de départ par temps froid et améliore la vitesse des wagons. Les programmes commerciaux d'approvisionnement en wagons, les programmes d'intégration au parc ainsi que le parc général de wagons offrent aux clients diverses options pour réserver ou demander du matériel selon leurs besoins d'expédition, tout en favorisant une utilisation optimale du parc commun de wagons-trémies du CN.



Des équipes travaillent au doublement de tronçons de la subdivision d'Edson, à l'ouest d'Edmonton (Alb.).

Étude de cas : gains de capacité dans la subdivision d'Edson

La fiabilité du transport des céréales repose sur la disponibilité de la capacité aux endroits stratégiques du réseau. Les investissements du CN dans la subdivision d'Edson, un tronçon essentiel de la ligne principale situé entre Edmonton et Jasper, qui assure le trafic ferroviaire à destination de Vancouver et de Prince Rupert, en sont un excellent exemple.

Ce corridor relie la production de l'Ouest canadien aux deux principaux ports d'exportation de la côte ouest du Canada et voit circuler une grande diversité de marchandises, notamment des céréales, de la potasse, des produits énergétiques, des produits forestiers, des marchandises intermodales et d'autres produits en vrac. Pour les expéditeurs de céréales, la fluidité de la circulation dans la subdivision d'Edson facilite le respect des créneaux de chargement des navires et réduit le risque que la congestion nuise à l'accès aux marchés mondiaux.

En 2025, le CN a achevé deux nouveaux tronçons de voies doubles dans la subdivision d'Edson, supprimant ainsi d'importants points de congestion en voie simple. Combinés aux autres travaux réalisés depuis 2022, la ligne de la subdivision d'Edson est

désormais à double voie. Ces investissements ont accru d'environ 25 % la capacité entre Edmonton et Jasper, ce qui offre une plus grande marge de manœuvre lorsque la demande est élevée et renforce la résilience des deux corridors menant aux ports de la côte ouest.

La sélection de ces projets repose sur des prévisions stratégiques et des modèles de simulation qui permettent de déterminer les endroits où l'ajout de nouvelles infrastructures procurera les gains les plus importants. Dans la subdivision d'Edson, ces investissements améliorent la fluidité du transport non seulement des céréales, mais également de l'ensemble des marchandises qui empruntent ce corridor.

En accroissant la capacité de ce tronçon stratégique, le CN assure un acheminement plus fiable des marchandises vers les navires dans les ports de la côte ouest. Pour les producteurs, les expéditeurs, les terminaux et les clients internationaux, ces investissements améliorent l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Capacité du CN

La préparation du CN en vue de la campagne agricole 2026–2027 repose sur les ressources et les pratiques d'exploitation nécessaires au transport du volume de céréales prévu, sous réserve des hypothèses énoncées dans le présent plan.

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

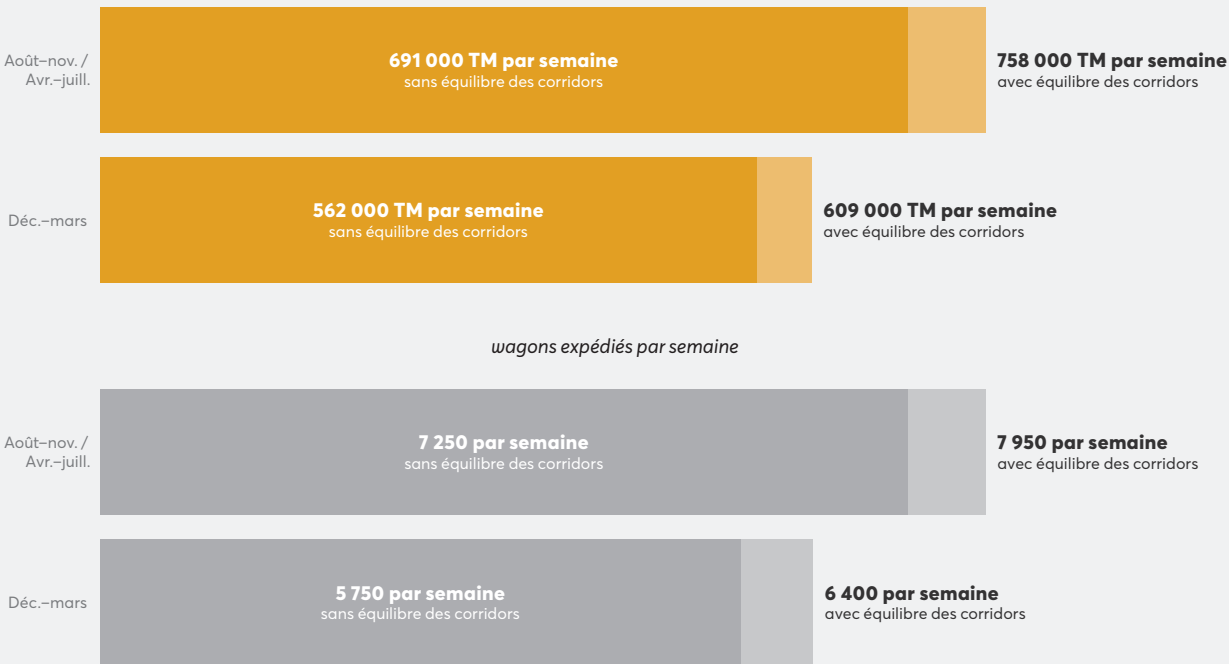
Les directives du CN concernant la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales pour la campagne agricole 2026–2027 sont les suivantes :

- Jusqu'à 7 950 wagons par semaine, soit 758 000 tonnes métriques, en dehors de l'hiver.
- Jusqu'à 6 400 wagons par semaine, soit 609 000 tonnes métriques, pendant l'hiver.
- Jusqu'à 36,7 MTM de capacité maximale annuelle à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

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 dans les installations céréalieres et le chargement des navires aux installations céréalieres même par mauvais temps;
- des conditions d'exploitation ferroviaire normales en hiver;
- l'absence d'agrandissement des limites d'interconnexion;
- l'absence d'interruptions de travail importantes;
- l'absence d'interruptions de service sur la ligne principale ou d'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



Prévisions de capacité du réseau du CN pour la campagne agricole 2026–2027

Selon les prévisions actuelles de la demande et les meilleurs renseignements économiques et commerciaux disponibles, le CN prévoit que, pendant l'hiver, la demande totale de services ferroviaires dans les principaux corridors céréaliers dépassera parfois la capacité disponible. La capacité est limitée.

Taille et efficacité du parc de wagons-trémies

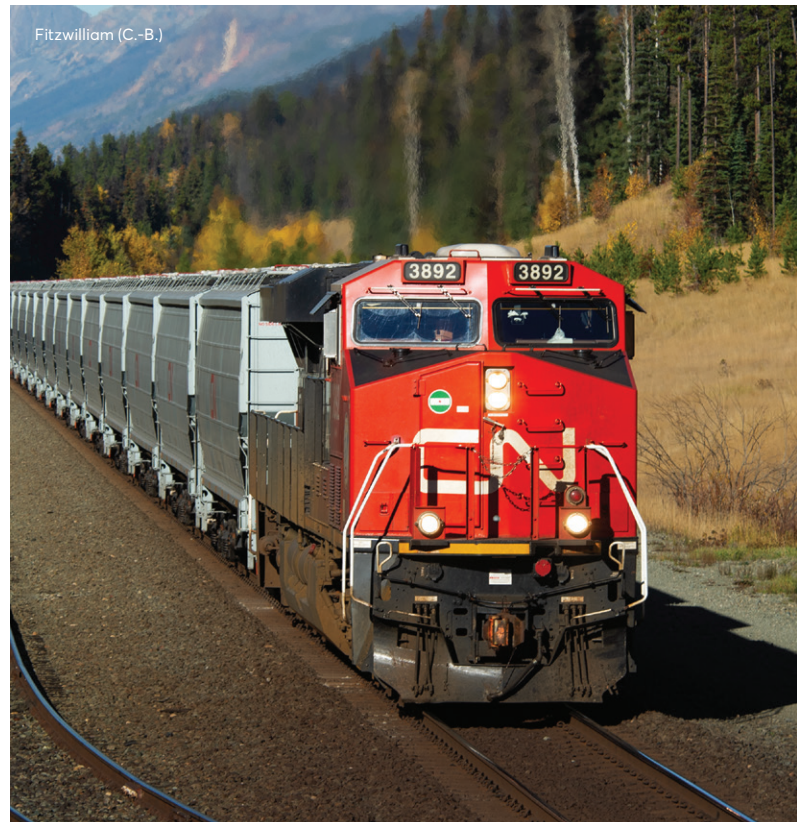
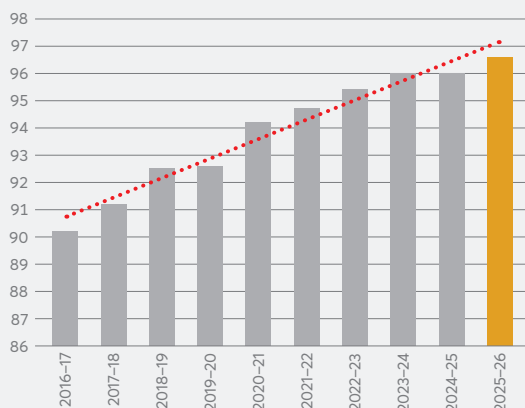
Selon les prévisions actuelles de la demande globale, le CN estime que le parc de wagons-trémies céréaliers sera suffisant pour acheminer le volume de céréales prévu au cours de la campagne agricole 2026–2027. Grâce à son programme pluriannuel de modernisation des wagons-trémies céréaliers, le CN a mis en service 4 250 nouveaux wagons-trémies de grande capacité depuis 2018.

Cet automne, le CN prévoit que son parc de wagons-trémies détenus, exploités ou loués, comptera environ 11 700 wagons-trémies dédiés au transport de céréales en vrac dans l'Ouest canadien, comparativement à environ 12 000 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 13 400 wagons.

Depuis 2016, grâce aux améliorations apportées à la conception des wagons-trémies et à l'éventail des solutions proposées aux clients, le tonnage moyen expédié par wagon sur le réseau du CN depuis l'ouest du Canada a augmenté de plus de six tonnes métriques, soit plus de 7 %. L'augmentation du tonnage par wagon contribue à accroître la capacité pendant les périodes de pointe de la demande de wagons-trémies.

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

Le parc de locomotives du CN contribue au transport des céréales au sein d'un réseau intégré qui assure également le transport intermodal, le transport de marchandises diverses, de produits en vrac, de véhicules automobiles, de produits forestiers, de produits énergétiques, de produits chimiques et d'autres marchandises.

Au cours de la campagne agricole 2026–2027, le CN s'attend à disposer d'un parc d'environ 1950 locomotives de moyenne et de grande puissance, soit un effectif comparable à celui des deux campagnes agricoles précédentes.

Le programme de modernisation du parc de locomotives du CN a permis d'accroître l'efficacité et la fiabilité du parc en remplaçant le moteur de traction à courant continu (c.c.) des locomotives de plus de 20 ans par un moteur à courant alternatif (c.a.), ainsi qu'en intégrant les plus récentes technologies. Les locomotives équipées de moteurs de traction à courant alternatif offrent une puissance de traction nettement supérieure, l'effort de traction dépassant d'environ 55 % celui des locomotives équipées de moteurs de traction à courant continu. Au cours de la campagne agricole 2026–2027, environ 60 % du parc de locomotives de grande puissance devrait être doté de moteurs de traction à courant alternatif, comparativement à environ 45 % il y a deux campagnes agricoles. Les locomotives modernisées consomment environ 5 % moins de carburant et nécessitent environ 30 % moins d'interventions en atelier, ce qui accroît leur disponibilité.

Équipes de conduite des trains

Les équipes de conduite constituent un facteur déterminant de la fiabilité du service et de la fluidité du réseau. Leur planification repose sur la demande prévue, le nombre de trains, les besoins régionaux, l'attrition, les délais de formation et les exigences réglementaires.

Le CN évalue les besoins en équipes de conduite pour chaque terminal. Les céréales transportées des Prairies vers Vancouver ou Prince Rupert doivent traverser la Colombie-Britannique. La disponibilité des équipes dans chacun des terminaux situés le long de cet itinéraire est donc essentielle à l'efficacité du transport ferroviaire.

Le CN prévoit que les effectifs des équipes de conduite pour la campagne agricole 2026-2027 correspondront à la demande prévue.

La planification des équipes exige de longs délais d'exécution. Le recrutement, la formation, la qualification et la familiarisation avec les régions doivent commencer bien avant que la demande ne se matérialise. Le recrutement et le maintien en poste des membres du personnel peuvent s'avérer plus difficiles dans les régions éloignées, où les marchés locaux de l'emploi, le coût de la vie, le logement et l'accès aux services influent sur la disponibilité de la main-d'œuvre.

Dans les régions où le recrutement est difficile, le CN met en œuvre des mesures ciblées, notamment des séances de recrutement à l'échelle locale, des partenariats avec des établissements d'enseignement postsecondaire et technique, des initiatives destinées aux groupes sous-représentés, des outils de recrutement en ligne ainsi que des mesures incitatives à l'embauche, lorsqu'elles sont appropriées.

Les indicateurs hebdomadaires de performance du transport ferroviaire publiés par Transports Canada comprennent des données sur le nombre de membres du personnel d'exploitation ferroviaire disponibles à l'échelle provinciale et territoriale. Le nombre d'employés d'exploitation dont dispose le CN varie au fil du temps en fonction des conditions du marché et du cadre réglementaire.

Le CN entend entreprendre des négociations avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC), qui représente les chefs de train et les mécaniciens de locomotive, à l'automne 2026. Au moment de la publication du présent

Plan de transport des céréales, l'issue de ces négociations demeure inconnue. Le CN mènera ces négociations de manière constructive, tout en maintenant l'accent sur la sécurité, le service ainsi que la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

Renforcement de la capacité par une planification opérationnelle efficace

Le plan d'exploitation du CN vise à assurer un service constant pour l'ensemble des marchandises tout en répondant à la demande de transport des céréales pendant les périodes de pointe.

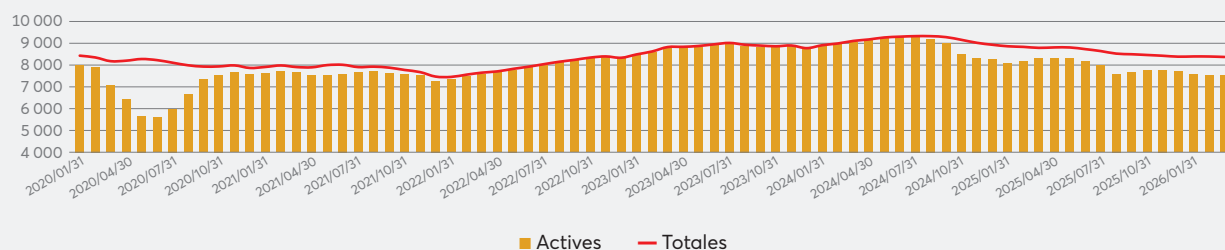
Le programme de transport à horaires fixes des céréales du CN favorise un acheminement prévisible des céréales grâce à un modèle en étoile articulé autour des principaux terminaux de Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton et Jasper. Ce modèle permet au CN de regrouper les wagons céréaliers chargés et vides, d'optimiser la longueur des trains et d'harmoniser le service avec les plans de chargement de ses clients.

Le CN utilise également des créneaux horaires réservés aux trains-blocs de produits en vrac ainsi que des points stratégiques pour la retenue de wagons entre Edmonton et Jasper afin d'améliorer la fluidité des corridors et d'utiliser efficacement la capacité disponible. Les gains de capacité réalisés dans la subdivision d'Edson, notamment grâce aux projets de doublement de la voie, facilitent l'intégration des trains-blocs dans ce corridor fortement sollicité.

La planification opérationnelle du transport des céréales consiste notamment à entretenir des relations étroites avec les clients afin de bien comprendre la demande et les échéanciers, à coordonner avec eux les plans de transport et le calendrier des demandes, ainsi qu'à collaborer avec les ports et les terminaux pour harmoniser l'arrivée des trains, la capacité de déchargement et le chargement des navires. Le CN surveille également la fluidité des corridors et adapte ses activités lorsque des perturbations surviennent.

Le CN continuera de s'appuyer sur les rapports de performance, les communications avec les clients et les outils de planification opérationnelle afin de soutenir le service et la transparence. Les efforts porteront sur la planification, la recherche de gains d'efficacité et le positionnement des ressources là où les besoins l'exigent afin de répondre aux besoins des clients.

FIGURE 9
Équipes de conduite des trains du CN dans l'ensemble du réseau



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

Le CN publie régulièrement de l'information afin de permettre aux clients, aux producteurs, aux gouvernements et aux autres intervenants d'évaluer la performance du transport des céréales.

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 mesure et consigne également 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 Canada. 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 Transports Canada. 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

La communication de l'information par le CN vise à donner aux intervenants une vision concrète de ce qui se passe dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Lorsqu'ils évaluent la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales, de nombreux intervenants concentrent presque exclusivement leur attention sur un seul de ses maillons, soit le transport ferroviaire. Or, l'évaluation de la performance doit porter sur l'ensemble d'une chaîne d'approvisionnement interreliée qui comprend les silos de collecte et les installations de transformation (ainsi que l'acheminement des céréales par camion vers ces installations), les terminaux céréaliers d'exportation, le transport maritime (dans le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et au-delà) ainsi que le transport ferroviaire. Les contraintes de capacité peuvent découler de la productivité des terminaux, des conditions météorologiques défavorables, de la disponibilité de la main-d'œuvre, de la fluidité dans les ports, des interruptions de service sur la ligne principale ou d'autres facteurs.

Le CN continue de promouvoir une meilleure visibilité de la performance de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout, notamment grâce à des données qui vont au-delà des seules activités ferroviaires, lorsqu'il est pertinent et pratique de le faire.

Sommaire du tableau de bord hebdomadaire de la chaîne d'approvisionnement des céréales du CN pour la campagne agricole 2025-2026

[illegible]



Canoe River (C-B.)



Conclusion

Le CN entend assurer un transport des céréales sécuritaire, fiable et efficace pendant la campagne agricole 2026–2027 grâce à des investissements soutenus, à une planification rigoureuse, à une communication étroite avec les clients et à une collaboration avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

Le Plan de transport des céréales 2026–2027 évalue le volume de céréales et de produits céréaliers transformés que le CN prévoit transporter au cours de la campagne agricole et définit les mesures qu'il prend afin d'assurer le transport de ces volumes.

Compte tenu de l'information et des hypothèses disponibles au moment de la publication, le CN prévoit que ses clients expédieront de 30 à 33 MTM de céréales et de produits céréaliers transformés par wagon complet depuis l'Ouest canadien pendant la campagne agricole 2026–2027, comparativement à une capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout sur le réseau du CN de 36,7 MTM.

Le CN dispose des ressources nécessaires pour transporter les volumes prévus, sous réserve des hypothèses énoncées dans le présent rapport.

Les priorités du CN pour la campagne agricole 2026–2027 sont claires : assurer une exploitation sécuritaire, entretenir des liens étroits avec les clients, tirer parti de la capacité créée par des investissements soutenus et collaborer avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement afin d'acheminer les céréales canadiennes vers les marchés. La campagne agricole 2025–2026 a démontré ce qu'il est possible d'accomplir lorsque tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement travaillent à l'unisson. Les efforts porteront maintenant sur le renforcement de cette collaboration grâce à une planification rigoureuse, à des prévisions exactes et à un engagement constant à répondre aux attentes des clients.



www.cn.ca/cereales