

Plan de transport des céréales

2018-2019

Transporter les céréales du Canada



TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE JEAN-JACQUES RUEST	3
RÉSUMÉ	4
PLAN DE TRANSPORT DES CÉRÉALES DU CN	6
1. ESTIMATION DE L'OFFRE DE CÉRÉALES POUR 2018-2019	7
SOUS-UTILISATION DE LA CAPACITÉ	7
PRÉVISIONS DE PRODUCTION POUR 2018-2019	8
2. ÉTABLIR LA CAPACITÉ MAXIMALE À LONG TERME DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT POUR LES CÉRÉALES DE L'OUEST CANADIEN	10
CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR	10
FERMETURE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	10
CAPACITÉ DE STOCKAGE	10
CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES AU CN	10
CAPACITÉ ACCRUE DU RÉSEAU	11
3. ÉTABLIR LA CAPACITÉ DU CN	12
LE PARC	12
LES LOCOMOTIVES	12
LES ÉQUIPES	12
LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	12
FINANCEMENT NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX	13
4. PROGRAMMES DE MARKETING DES PRODUITS CÉRÉALIERS DU CN	14
5. SOMMAIRE	15
ANNEXE 1	17
DESTINATIONS DESSERVIES PAR LE CN POUR L'EXPORTATION DES CÉRÉALES	17
TRANSPORT DES CÉRÉALES DANS LES AUTRES CORRIDORS	18

MESSAGE DE JEAN-JACQUES RUEST

Au CN, nous concentrons nos efforts afin d'agir dans l'intérêt des agriculteurs et de nos clients du secteur céréalier, de regagner la confiance des entreprises canadiennes et de rehausser la réputation du Canada en tant que partenaire d'exportation fiable.

Comme vous le constaterez à la lecture de ce plan de transport des céréales du Canada 2018-2019, le CN fait l'acquisition de nouveaux wagons-trémies de grande capacité et de locomotives de pointe neuves. Depuis le début de l'année, des centaines de nouveaux membres d'équipe de train ont obtenu leur qualification, et notre objectif pour l'hiver prochain est de compter dans nos rangs 1 250 chefs de train qualifiés de plus qu'au commencement de l'hiver dernier. De plus, nous ajoutons du personnel à l'Exploitation afin d'offrir un service sécuritaire et fiable. Le CN investit cette année un montant record de 3,5 G\$ dans son programme de dépenses en immobilisations. Sur cette somme, 400 M\$ sont destinés à augmenter la capacité et la résilience de notre réseau par la modernisation des embranchements et le doublement de la voie, surtout dans les provinces de l'Ouest.

Ce premier plan annuel de transport des céréales du Canada résulte d'une vaste consultation auprès d'intervenants clés et tient compte des commentaires très utiles de ceux-ci. Le CN est d'avis qu'une approche collaborative du transport des céréales se traduira par une amélioration des résultats dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales.



Le CN invite les intervenants intéressés à lui faire part de leurs commentaires sur son programme, lequel sera mis à jour pour refléter l'évolution des conditions et des circonstances au fur et à mesure que nous avancerons ensemble.

Le CN est en bonne position pour répondre aux besoins de ses clients en matière de transport pour la campagne agricole 2018-2019 et celles qui suivront.

A handwritten signature in blue ink that reads "Jean-Jacques Ruest". The signature is fluid and cursive.

Jean-Jacques Ruest
Président-directeur général



RÉSUMÉ

Comme l'exige le gouvernement du Canada, l'équipe CN a mis en place un plan d'action exhaustif, solide et ciblé afin de satisfaire aux prévisions portant sur le volume total de céréales à transporter pour la campagne agricole 2018-2019. L'objectif est clair : le transport efficace et rapide des céréales tout au long de la prochaine campagne agricole.

Pour établir son plan, le CN a sollicité les points de vue et les commentaires d'intervenants clés, notamment des producteurs. Les mesures prises découlent de vastes consultations menées auprès de producteurs céréaliers, d'entreprises de manutention de céréales, de clients et de représentants du gouvernement. Elles reposent sur les prévisions d'Agriculture et Agroalimentaire Canada pour la campagne agricole 2018-2019, laquelle devrait correspondre à la moyenne triennale et se comparer aux deux campagnes agricoles précédentes.

Voici les principales mesures solidaires du plan d'action :

- **L'acquisition de 1 000 nouveaux wagons-trémies de grande capacité au cours des deux prochaines années afin de renouveler le parc actuel du CN de 11 500 wagons-trémies. Grâce à la plus grande capacité des nouveaux wagons, le CN sera en mesure de répondre au rendement accru des cultures.**
- **L'acquisition de 200 locomotives neuves au cours des trois prochaines années, dont 60 seront livrées d'ici décembre 2018. Ces locomotives s'ajouteront au parc actuel de 1 900 locomotives de grande puissance du CN.**
- **L'embauche de 1 250 chefs de train qualifiés qui seront formés et prêts à travailler avant l'hiver 2018-2019, car la demande de capacité atteint souvent des sommets pendant la saison hivernale.**
- **Un programme record de dépenses en immobilisations de 3,5 G\$ pour 2018, dont 400 M\$ pour augmenter la capacité et la résilience du réseau du CN par la modernisation des embranchements et le doublement de la voie, surtout dans les provinces de l'Ouest. D'autres investissements faisant partie de ce programme permettront de remplacer, de moderniser et d'entretenir des éléments essentiels de l'infrastructure des voies. Le CN s'est engagé à effectuer ces travaux d'amélioration avant l'hiver 2018-2019.**



Le plan du CN s'articule autour de trois facteurs clés.

Le premier facteur constitue une base décisionnelle solide par son utilisation des estimations disponibles de l'offre céréalière prévue pendant la campagne agricole 2018-2019. Les mesures du plan d'action reposent sur la détermination du volume du trafic à acheminer.

Le deuxième facteur établit la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement combinée des céréales de l'Ouest canadien, tout en reconnaissant les contraintes et les variables inhérentes à une chaîne de manutention et de livraison des céréales complexe. De par sa nature, la récolte de céréales annuelles s'effectue sur une très courte période, ce qui crée des stocks considérables et entraîne une forte augmentation de la demande. La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de l'Ouest canadien étant restreinte, la situation exige que le transport des céréales soit assuré tout au long de la campagne agricole. Comme la capacité est largement sous-utilisée entre avril et septembre de la campagne agricole, le CN entrepose une grande partie de son parc de wagons céréaliers.

Une fois que les prévisions de volume et la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement sont établies, le troisième facteur vise à optimiser la capacité du CN par la mise en place des ressources nécessaires pour acheminer les céréales au cours de la campagne agricole 2018-2019. Cela implique des investissements dans les locomotives, les wagons, les équipes de train et l'infrastructure du réseau ferroviaire.

Compte tenu des mesures définies dans ce plan d'action et sachant que certaines variables sont incontrôlables, notamment les conditions météorologiques et la fermeture de la Voie maritime du début janvier à la fin mars, le CN est certain qu'il pourra mettre en place dans son réseau la capacité de transport nécessaire afin de remplir ses obligations d'acheminer les céréales des producteurs de l'Ouest canadien pour la campagne agricole 2018-2019 et celles qui suivront.



PLAN DE TRANSPORT DES CÉRÉALES DU CN



Ce plan, établi conformément à la *Loi sur la modernisation des transports* au Canada, traite de questions concernant la campagne agricole 2018-2019. Il fait deux choses. D'abord, il évalue la capacité du CN à transporter les volumes prévus de céréales pendant la prochaine campagne agricole. Ensuite, il détermine précisément les mesures que le CN a prises et prend pour mettre en place la capacité opérationnelle requise afin d'acheminer efficacement et rapidement les céréales.

Par conséquent, le CN pense qu'il est en bonne position pour répondre aux besoins de ses clients du secteur céréalier en matière de transport pour la campagne agricole 2018-2019 et les campagnes subséquentes.

Afin d'élaborer le plan, il était essentiel de consulter les intervenants concernés. Le CN est d'avis qu'une approche collaborative du transport des céréales se traduira par une amélioration des résultats dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

Le CN a donc consulté le secteur céréalier comme suit :

- Le 21 juin 2018, le CN et le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes ont participé à une réunion organisée par Transports Canada.
- Au cours des mois de juin et juillet 2018, le CN a sollicité de façon proactive l'opinion d'associations de producteurs de céréales et d'autres organismes céréaliers relativement à son plan de transport des céréales.
- Dans le même temps, le CN a lancé une invitation ouverte sur son site Web pour obtenir également les commentaires de personnes et d'intervenants concernés sur l'ébauche de son plan.

Le CN a tenu compte des commentaires des intervenants pour élaborer le plan à l'aide de quatre facteurs interreliés : le volume des récoltes 2018-2019, la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement, les améliorations de la capacité du CN et les programmes de marketing des produits céréaliers du CN.

Nous savons gré au Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes de ses recommandations et le présent rapport tient compte de plusieurs d'entre elles. Nous comprenons son point de vue selon lequel le plan de transport des céréales devrait être mis à jour régulièrement et nous nous engageons à le faire. Nous continuerons aussi à publier notre bulletin hebdomadaire sur le transport des céréales sur notre site Web. Si Transports Canada souhaite envisager d'officialiser le calendrier de mises à jour du plan, le CN est ouvert à toute discussion à ce sujet. La seule recommandation que nous n'avons pas été en mesure de suivre portait sur la demande visant à répartir les mouvements de wagons prévus par corridor. À cet égard, notre latitude est limitée par la nature de nos ententes avec les entreprises cérésières clientes qui, en définitive, décident des volumes de céréales acheminés dans un corridor précis au cours d'une semaine donnée.

Le CN reconnaît l'importance de maintenir des niveaux de service pendant la campagne agricole. Afin d'offrir une meilleure performance, nous avons adopté plusieurs mesures importantes et stratégiquement planifiées, qui sont présentées dans ce plan.

Le CN reconnaît également que les rendements sont en hausse sur une base annuelle dans l'ouest du Canada. Cela est attribuable en partie à la technologie et à de meilleures pratiques de gestion des cultures qui ont contribué à atténuer l'incidence de conditions de croissance inférieures à la normale et de précipitations inférieures à la moyenne. Le CN continuera d'accroître la capacité afin d'être en mesure de répondre à la demande croissante.

L'objectif et la vision du CN ont été clairement énoncés par son président-directeur général alors par intérim, Jean-Jacques Ruest. Dans sa lettre du 8 mars 2018 adressée à Marc Garneau, ministre des Transports, et à Lawrence MacAulay, ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, M. Ruest a écrit : **« Messieurs les Ministres, vous avez ma parole que nous resterons à l'écoute de nos clients et de nos partenaires des chaînes d'approvisionnement – dans tous les secteurs – afin de nous assurer que notre plan d'action est bien compris, d'améliorer la coordination de nos activités quotidiennes sur le terrain et d'appuyer le processus de planification des ressources à moyen et à long terme. Nous sommes conscients de l'urgence de regagner la confiance des entreprises canadiennes et de la nécessité de protéger la réputation du Canada en tant que partenaire commercial stable dans les marchés mondiaux. »**

1 ESTIMATION DE L'OFFRE DE CÉRÉALES POUR 2018-2019

Un certain nombre de facteurs et de variables doivent être pris en considération afin de disposer des renseignements utiles pour prendre des décisions efficaces relativement au réseau de transport.

La première étape nécessaire d'une planification adéquate consiste essentiellement à déterminer le volume du trafic à acheminer. Lorsque le CN conçoit son plan de transport, et sachant pertinemment qu'il faut beaucoup de temps pour amener les ressources nécessaires au bon endroit et au bon moment afin de répondre à la demande, il évalue avec tous ses clients le volume de produits à transporter. À cette fin, la planification des ressources exige une évaluation complète, non seulement de la chaîne d'approvisionnement des céréales, mais de tous les produits – des produits indispensables au maintien d'emplois bien rémunérés dans d'autres secteurs, notamment les secteurs minier, énergétique, forestier, manufacturier et du commerce de détail – qui circulent sur le réseau ferroviaire partagé. En ce qui concerne les céréales, nous nous appuyons essentiellement sur les estimations du gouvernement pour déterminer la taille des récoltes.

Au cours d'une campagne agricole donnée, l'offre potentiellement disponible pour l'exportation et l'utilisation intérieure se compose des stocks en début de campagne et de la production. La production est fonction de la superficie récoltée et des rendements. La variabilité importante d'une année à l'autre de la production régionale et de la qualité des récoltes, qui dépend de la saison de croissance et des conditions de récolte, ajoute un degré de complexité à la chaîne d'approvisionnement des céréales. Ces facteurs ont également une incidence sur les stocks pouvant être acheminés par rail par chacun des deux grands chemins de fer canadiens. À noter qu'il peut arriver que l'information varie considérablement, à des intervalles différents; des modifications doivent alors être apportées au plan de transport et à la répartition des actifs à mesure que la fiabilité de l'information augmente, généralement à l'approche de la récolte.

Les exportations, l'utilisation intérieure et les stocks reportés sont déterminés par les forces du marché externes et internes qui changent au cours de la campagne agricole. De même, elles influencent les ventes et guident les décisions en matière de marketing des participants du secteur à la chaîne d'approvisionnement des céréales. Ces forces externes créent de l'incertitude en ce qui concerne la quantité de céréales qui entrera dans la chaîne d'approvisionnement, ce qui se répercute sur la quantité de céréales destinées à la transformation intérieure, à l'exportation ou à un autre usage. Ainsi, les tarifs élevés imposés par l'Inde sur les importations de pois et de lentilles, combinés avec une augmentation de la production dans les principaux pays producteurs de légumineuses, ont entraîné une réduction considérable des prix et des volumes d'exportation pour les agriculteurs de l'Ouest canadien. Ces niveaux de prix font en sorte que l'intérêt à l'égard de la vente des produits décroît, ce qui réduit les perspectives globales d'exportation et a limité l'utilisation de la capacité disponible de la chaîne d'approvisionnement.

Il est également important de noter qu'au cours des dernières années, l'utilisation intérieure n'a pas augmenté au même rythme que la production céréalière dans l'Ouest canadien. On a donc mis davantage l'accent sur le transport des céréales destinées à l'exportation jusqu'aux ports.

SOUS-UTILISATION DE LA CAPACITÉ

La capacité d'exportation de millions de tonnes de céréales est sous-utilisée d'avril au début de septembre chaque année. Ce fut le cas pendant la campagne agricole 2017-2018 alors que la demande de wagons-trémies a dégringolé à partir de mai 2018. Le rythme des livraisons aux silos primaires ralentit au printemps en raison des semis printaniers et des restrictions de charge sur les autoroutes provinciales et les routes locales. Les décisions de marketing des agriculteurs et les décisions commerciales des entreprises céréalières de s'abstenir de façon générale de prendre une part aussi active au marché d'exportation, comparativement à l'automne et à l'hiver, jouent un rôle important dans le ralentissement du transport des céréales, du printemps au début de l'automne.

À titre d'exemple, dans plusieurs grands marchés d'importation, on récolte le blé au printemps et à l'été, ce qui permet de constituer localement des réserves abondantes. En outre, des pays exportateurs concurrents, comme la Russie, l'Ukraine, l'Europe et les États-Unis, récoltent le blé d'hiver à la même période et intensifient ainsi la concurrence dans le marché d'exportation. Ce n'est pas l'insuffisance de la demande globale de blé qui limite la taille du programme d'exportation de blé de l'Ouest canadien. C'est plutôt le prix auquel le blé de l'ouest du Canada est offert sur le marché d'exportation, par rapport aux autres options qui se présentent aux importateurs.

Pendant les consultations, il a été suggéré que le plan de transport du CN tienne compte de toutes les céréales à être acheminées par le CN, bien que la loi exige seulement que le CN planifie en fonction des céréales figurant à l'annexe II de la loi. En réponse, le plan actuel prend en considération l'ensemble de la production et la capacité du CN de transporter tous les types de céréales.

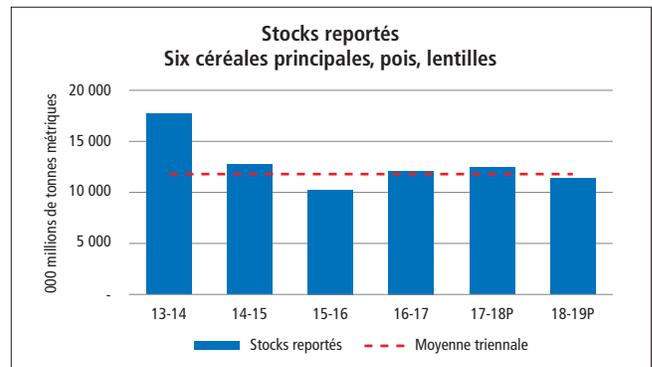
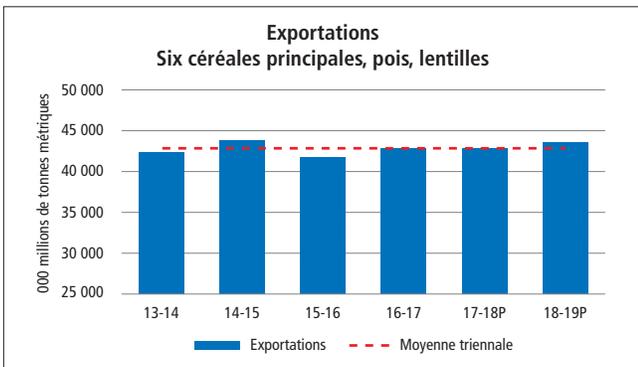
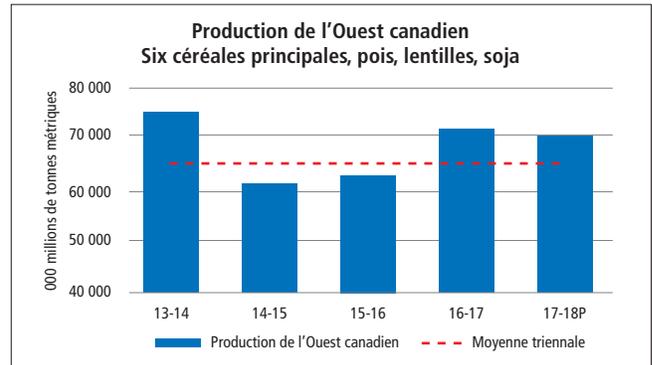
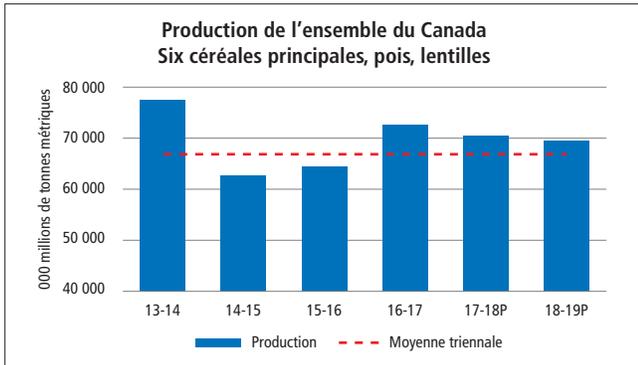
En se fondant sur ses perspectives de juillet des principales grandes cultures, Agriculture et Agroalimentaire Canada prévoit que pour 2018-2019, dans l'ensemble du Canada, les stocks en début de campagne, la production et les exportations des principales céréales correspondront aux moyennes triennales et se compareront aux niveaux atteints lors des campagnes agricoles 2016-2017 et 2017-2018. Comme la production, les exportations et les stocks reportés de l'Ouest canadien représentent un pourcentage important des estimations totales pour tout le Canada, on prévoit que la production, les exportations et les stocks reportés de l'ouest du Canada seront similaires.

PRÉVISIONS DE PRODUCTION POUR 2018-2019

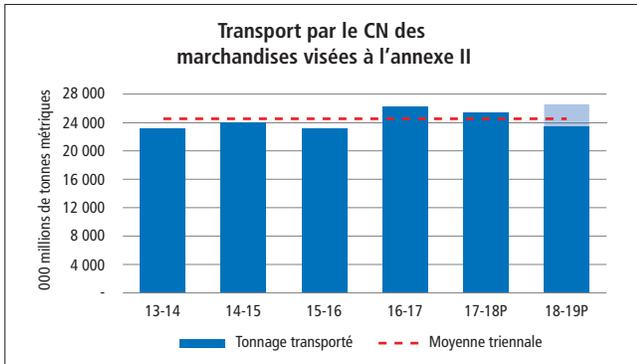
Pour la campagne agricole 2018-2019, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) prévoit que la production des six principales céréales ainsi que des pois et des lentilles dans l'ensemble du Canada s'établira à 69,7 millions de tonnes métriques, par rapport à 70,5 millions de tonnes métriques en 2017-2018, et que la moyenne triennale sera de 69,3 millions de tonnes métriques. Aux fins de consultation, la production des six principales céréales, des pois, des lentilles et du

soja pour la campagne agricole 2017-2018 dans l'Ouest canadien est aussi présentée dans les tableaux ci-après, qui tiennent compte de l'augmentation substantielle de la production de soja dans l'ouest du Canada au cours des dernières années.

La plupart des commentaires recueillis pendant les consultations semblaient indiquer que les volumes et la production pour 2018-2019 concorderaient avec les perspectives d'AAC. Les tableaux ci-après présentent ces chiffres :



Le plan de transport des céréales évalue la capacité du CN à acheminer les céréales qu'il doit transporter pendant la campagne agricole. Ci-dessous, les volumes (selon une estimation de la campagne agricole 2017-2018) de marchandises visées à l'annexe II ont été transportés par le CN au cours de chacune des cinq dernières campagnes agricoles. Sur la base des estimations ci-dessus, le CN prévoit que le volume de céréales qu'il devra acheminer au cours de la campagne agricole 2018-2019 sera de l'ordre de 24 à 26 millions de tonnes, ce qui correspond aux volumes des trois dernières campagnes, et le CN dispose des ressources nécessaires à cet effet.



Toutefois, l'expérience montre que les prévisions ne sont que des prévisions, et qu'elles ne reflètent pas toujours les volumes réels. Par conséquent, pendant l'été et l'automne, le CN affinera son évaluation de la production céréalière globale, des exportations et des volumes prévus qui doivent être acheminés. Cette évaluation tiendra compte des commentaires des analystes de marchés, des entreprises céréalières, des organisations représentant des producteurs de céréales, des ministères de l'agriculture des provinces de l'Ouest canadien et d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement des céréales.

À la fin de juillet, les précipitations dans le sud de la Saskatchewan et de l'Alberta ont été généralement inférieures de 50 % à 75 % aux valeurs normales par rapport aux 30 jours précédents. Les précipitations au cours des 60 jours précédents dans le sud-ouest de la Saskatchewan, le sud de l'Alberta et le sud du Manitoba ont été inférieures de 75 % aux valeurs normales. Les précipitations dans le centre et le nord de la région productrice des Prairies ont, en règle générale, été plus régulières; dans cette région, l'état des cultures témoigne d'une bonne humidité du sol et de conditions favorables pendant la saison de croissance, ce qui a largement compensé les conditions moins favorables dans le sud des Prairies.



2 ÉTABLIR LA CAPACITÉ MAXIMALE À LONG TERME DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT POUR LES CÉRÉALES DE L'OUEST CANADIEN

CONSIDÉRATIONS DU SECTEUR

La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada fluctue tout au long de la campagne agricole, et plusieurs facteurs limitent considérablement la capacité maximale à long terme que la chaîne peut offrir à un moment donné. La capacité maximale à long terme dépend également des capacités et de l'efficacité opérationnelle de chaque maillon de cette chaîne d'approvisionnement, du point d'origine à la destination finale.

La plupart des secteurs desservis par le chemin de fer génèrent un flux constant de trafic, mais la récolte céréalière crée une situation unique sur le plan du transport. Elle s'effectue sur une courte période de temps et produit des stocks considérables qu'il est impossible de transporter en totalité dès que la récolte se termine. Le CN reconnaît que c'est pendant cette période de pointe que la manutention et la marge de commercialisation des céréales sont, en moyenne, les plus rentables pour les acheteurs de céréales et que la pression exercée sur les agriculteurs pour livrer les céréales est la plus intense. Le défi consiste donc à trouver la meilleure façon d'aligner la demande sur la capacité du réseau ferroviaire, car toutes les céréales ne peuvent pas entrer dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier pendant la période de pointe qui s'étend de septembre à avril.

FERMETURE DES GRANDS LACS ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

De plus, la capacité d'exportation est considérablement limitée lorsque le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est fermé à la navigation. Les derniers navires d'exportation et les laquiers devant transborder les céréales aux silos situés sur le fleuve Saint-Laurent quittent habituellement Thunder Bay entre le 20 et le 24 décembre; en général, le chargement des navires ne reprend à Thunder Bay qu'après le 25 mars. Globalement, le nombre de déchargements de wagons chute d'un sommet de 2 600 à 3 000 déchargements par semaine à l'automne à moins de quelques centaines par semaine pendant l'hiver, puis le rythme des déchargements reprend pendant la dernière quinzaine de mars. La perte de cette importante capacité d'exportation est très peu compensée par les expéditions ferroviaires directes vers les silos à céréales sur le fleuve Saint-Laurent et d'autres destinations de l'est du Canada et des États-Unis.

CAPACITÉ DE STOCKAGE

La capacité de stockage est un autre facteur important. À la différence de nombreuses autres chaînes d'approvisionnement des céréales dans le monde, la capacité de stockage commercial de la chaîne d'approvisionnement des céréales de l'Ouest canadien est très limitée par rapport à la taille de la récolte. Les entreprises céréalières comptent sur les producteurs pour stocker la plus grande partie des cultures au moment de la récolte, car les stocks sont progressivement intégrés à la chaîne d'approvisionnement au cours de la campagne agricole. La chaîne d'approvisionnement a besoin de toute la campagne agricole pour acheminer la totalité des volumes produits et expédiés. Ainsi, à

tout moment, l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales doit tenir compte de la performance opérationnelle d'autres modes de transport qui acheminent aussi des céréales à leur destination finale, notamment les laquiers intérieurs et les navires d'exportation.

Si un navire n'arrive pas en vue de son chargement au cours de la période pendant laquelle il est attendu, s'il n'est pas prêt à être chargé ou si le chargement est impossible en raison du mauvais temps, le déchargement des wagons peut être limité par la capacité de l'aire de stockage du terminal, ce qui se répercute sur la chaîne d'approvisionnement des céréales en amont. Par exemple, si le CN doit retenir des trains au point d'origine ou en cours de route vers le terminal de destination parce que celui-ci ne peut pas accepter d'envois, ces trains mettent ensuite plus de temps à retourner dans les Prairies pour le chargement. Il en résulte une diminution du nombre total de wagons disponibles pour le chargement des céréales aux points de livraison dans les Prairies.

La performance opérationnelle d'autres transporteurs ferroviaires a aussi une incidence directe sur le CN, car un volume important du trafic que le CN achemine n'a pas un point de destination directement desservi par le CN.

Un autre facteur qui influe sur la performance de la chaîne d'approvisionnement est la complexité liée aux mélanges de produits qui transitent par les silos de collecte et les silos des terminaux. Des céréales de divers grades et niveaux de qualité peuvent provenir de plusieurs silos de collecte et être mélangées au point d'exportation afin de respecter une norme de qualité stipulée dans le contrat de vente. Au cours des années où la qualité des récoltes est affectée par les conditions météorologiques, la complexité du transport des produits jusqu'aux ports augmente, ce qui a un effet défavorable sur la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales. Diverses marchandises sont souvent chargées sur le même navire d'exportation, ce qui ajoute à la complexité de la logistique du terminal et du transport ferroviaire pour ce navire.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES AU CN

Le CN transporte des céréales vers trois grandes destinations d'exportation (Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay), tandis que le reste est acheminé vers des destinations commerciales au Canada, aux États-Unis et au Mexique. La fermeture du terminal de Thunder Bay à l'extérieur de la période de navigation sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que l'influence des conditions météorologiques sur la performance de la chaîne d'approvisionnement ont des conséquences importantes sur la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout durant les mois d'hiver. (Pour de plus amples renseignements sur les destinations desservies par le CN, se reporter à l'annexe 1.)

Aux fins de planification et en nous fondant sur l'hypothèse que la demande continuera d'être fortement axée sur les exportations via Prince Rupert, Vancouver et Thunder Bay (le cas échéant), nous estimons que le réseau peut faire face de façon soutenue à la moyenne mensuelle de mises en place hebdomadaires de wagons-trémies qui est indiquée ci-dessous pour le matériel fourni par le CN. Il est important de noter que les wagons de particuliers fournis par les clients et réservés à leur service ne sont pas compris dans ces chiffres et que le nombre de wagons de particuliers faisant partie du système de manutention des céréales du CN a énormément augmenté ces dernières années.

**Capacité maximale à long terme du CN –
Mises en place hebdomadaires des wagons-trémies
couverts du CN dans l’Ouest canadien¹**

	Semaines céréalières	Maximum pour 2018-2019
Août	1-4	5 500
Septembre	5-8	5 500
Octobre	9-13	5 500
Novembre	14-17	5 500
Décembre	18-22	4 000
Janvier	23-26	4 000
Février	27-30	4 000
Mars	31-34	4 000
Avril	35-39	5 500
Mai	40-43	5 500
Juin	44-47	5 500
Juillet	48-52	5 500

1 Ces chiffres supposent un parc de 11 500 wagons comptant des wagons du gouvernement, des wagons loués par le CN ou appartenant au CN et des wagons de particuliers fournis par les clients qui ont été intégrés au parc de wagons communs du CN. Les wagons de particuliers fournis par les clients, mais réservés à leur service, ne sont pas compris dans ces chiffres.

Aux fins de planification, les expéditeurs peuvent s’attendre à ce que le programme d’expédition hebdomadaire globale du CN reflète, en moyenne, les nombres de wagons ci-dessus. Nous insistons sur le fait que nous croyons que ces nombres représentent la **capacité à long terme** de la chaîne d’approvisionnement. Toutefois, selon la fluidité de l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement des céréales, il y aura des semaines où ces niveaux seront vraisemblablement dépassés, et d’autres où ils pourraient ne pas être atteints. Cela étant dit, le CN s’engage à déployer tous les efforts pour atteindre ces niveaux de façon régulière. Il s’attend aussi à ce que la demande de matériel fourni par le CN dépasse la capacité maximale à long terme de la chaîne d’approvisionnement durant certaines semaines (surtout à l’automne et à l’hiver, quand la manutention et le commerce des céréales sont le plus profitables pour les entreprises céréalières). Le CN devra alors appliquer ses critères de rationnement aux demandes qu’il reçoit.

Il est cependant important de noter que ces chiffres supposent certains facteurs clés :

- La fluidité de la chaîne d’approvisionnement dans les corridors;
- Des opérations de déchargement se poursuivant sept jours sur sept dans les principaux terminaux d’exportation des céréales;
- Une reprise complète du chargement par mauvais temps dans les terminaux de la côte ouest;
- Des conditions d’exploitation ferroviaire normales en hiver (les problèmes liés à ces conditions et les mesures prises par le CN pour y remédier seront abordés dans notre rapport sur les mesures d’urgence hivernales);
- Aucune interruption de travail importante ou d’autres perturbations majeures de la chaîne d’approvisionnement, notamment des interruptions de service sur la ligne principale.

L’atteinte de ces objectifs permettra au CN de transporter les céréales qu’il doit acheminer durant la campagne agricole.

CAPACITÉ ACCRUE DU RÉSEAU

Au cours des dernières années, la capacité globale du réseau dont dispose le CN pour répondre aux besoins de ses clients a augmenté et elle continuera de croître à mesure que les projets d’immobilisations présentés dans le présent plan seront achevés. L’efficacité de l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement des céréales de bout en bout s’est elle aussi améliorée, les expéditeurs ayant augmenté globalement l’efficacité des silos de collecte et des terminaux d’exportation. Toutefois, une tendance s’est dégagée durant les deux dernières années selon laquelle les clients fournissent leurs propres wagons de particuliers pour le transport des céréales jusqu’au port. Grâce à la capacité accrue de la chaîne d’approvisionnement des céréales sur le réseau du CN, au-delà même des valeurs indiquées ci-dessus, nous pouvons recevoir ces wagons de particuliers.

Évidemment, un certain nombre de facteurs (certains sont sous le contrôle du secteur ferroviaire, mais plusieurs ne le sont pas) peuvent restreindre de manière imprévisible la capacité hebdomadaire de la chaîne d’approvisionnement. Par exemple, une interruption de service sur la ligne principale aura une incidence majeure sur la chaîne d’approvisionnement des céréales et la chaîne d’approvisionnement globale. Non seulement ces effets se feront sentir immédiatement après l’incident, mais ils se répercuteront sur la taille du plan de transport que le CN peut présenter dans les semaines qui suivent, à mesure que les activités reprennent.

La planification doit également tenir compte de la demande en transport dans les autres secteurs d’activité de l’Ouest canadien. Le CN prévoit que la demande en capacité du réseau ferroviaire continuera d’être très forte dans tous les secteurs d’activité de l’Ouest canadien en 2018 et 2019. Il importe donc de tenir compte des besoins de ces secteurs pour évaluer la partie de la capacité globale du réseau pouvant satisfaire chacun des segments des activités commerciales du CN, y compris le transport des céréales.

Le CN estime que les investissements massifs effectués pour accroître la capacité de son réseau amélioreront sa résilience et lui permettront de faire face au mauvais temps, aux perturbations sur son réseau et à d’autres événements imprévus qui pourraient nuire au transport des céréales, et de reprendre ensuite ses activités.

3 ÉTABLIR LA CAPACITÉ DU CN

Ce plan présente en détail les mesures énergiques que le CN a prises et qu'il compte prendre pour mobiliser les ressources nécessaires au transport des céréales durant la campagne agricole 2018-2019.

LE PARC

Le CN exploite au Canada un parc d'environ 11 500 wagons-trémies pour le transport des céréales de ses clients. Ce parc de wagons communs se compose de wagons-trémies du gouvernement du Canada, de wagons loués par le CN ou appartenant au CN, et de wagons de particuliers fournis par les clients qui ont été intégrés au parc de wagons communs. Le CN déploie la totalité du parc pendant les périodes de pointe et entrepose des wagons lorsque la demande diminue afin de maximiser la fluidité du réseau. Par exemple, une moyenne de 2 500 wagons-trémies a été entreposée pendant les deux premiers mois de la campagne agricole 2017-2018, et près de 1 500 wagons ont été entreposés jusqu'en mai 2018. Ces fluctuations de la taille du parc de wagons témoignent du caractère saisonnier de la demande de wagons céréaliers.



Le 24 mai 2018, **le CN a annoncé l'acquisition de 1 000 nouveaux wagons-trémies à céréales de grande capacité et de nouvelle génération au cours des deux prochaines années**, afin d'accroître sa capacité et de renouveler le matériel vieillissant. La livraison de ces nouveaux wagons commencera vers la fin de la campagne agricole 2018-2019, mais leur capacité supplémentaire fera en sorte qu'ils constitueront aussitôt un apport positif. Grâce à cette importante acquisition, le CN bénéficiera d'une capacité moyenne de transport accrue par rapport au parc de wagons communs actuel, et pourra ainsi s'adapter à la demande supplémentaire de wagons céréaliers.

LES LOCOMOTIVES

Le CN exploite un parc d'environ 1 900 locomotives de 3 000 HP ou plus, dont **130 locomotives supplémentaires louées depuis novembre 2017** pour répondre aux augmentations substantielles et imprévues de la demande dans la plupart des groupes commerciaux. En 2017-2018, la vitesse et l'ampleur de l'augmentation de la demande ont dépassé les prévisions fournies par les clients, sur lesquelles le CN se base pour planifier ses niveaux de service.

Le 22 décembre 2017, **le CN a annoncé qu'il achètera 200 locomotives neuves à GE Transportation au cours des trois prochaines années** afin de saisir les occasions de croissance futures et de favoriser l'efficacité opérationnelle dans l'ensemble de son réseau. Le CN est le seul chemin de fer nord-américain à faire l'acquisition d'un si grand nombre de locomotives, ce qui témoigne de son engagement à améliorer sa capacité à se mettre au service de l'économie canadienne. Les 60 premières nouvelles locomotives seront en service d'ici la fin de 2018 et elles accroîtront la capacité et la résilience du CN durant la prochaine campagne agricole.

LES ÉQUIPES

En 2017-2018, le manque d'équipes en nombre suffisant pour répondre à une demande plus forte que prévu dans l'ensemble du volume d'affaires du CN a augmenté les défis que nous avons dû relever en matière de service. Après l'ajout de centaines de chefs de train sur le terrain depuis le début de l'année, le CN continue d'embaucher en donnant la priorité aux équipes dans l'Ouest canadien. **Par rapport au nombre de chefs de train disponibles au début de l'hiver 2017-2018, environ 1 250 nouveaux chefs de train qualifiés supplémentaires seront sur le terrain d'ici l'hiver prochain.** Cela portera le nombre total de chefs de train et de mécaniciens de locomotive qualifiés à environ 7 800.

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Compte tenu de la hausse rapide de la demande sur son réseau au cours des 18 derniers mois, le CN a entrepris en 2018 un programme de dépenses en immobilisations record dans le but d'accroître la capacité et la résilience du réseau, surtout dans l'Ouest canadien. Lorsqu'un plus grand nombre de trains circulent sur un réseau, il est possible de maintenir la fluidité de tous les mouvements grâce à l'amélioration des infrastructures, notamment par des voies d'évitement pour permettre à deux trains de circuler simultanément. Le doublement des voies et l'augmentation de la capacité de triage améliorent la résilience du réseau, ce qui permet au CN de mieux gérer les perturbations imprévues sur le réseau et de reprendre ensuite ses activités.

Les perturbations sur la ligne principale, particulièrement dans les corridors Winnipeg-Edmonton, Winnipeg-Chicago, Edmonton-Vancouver et Edmonton-Prince Rupert, sont les plus susceptibles de nuire à la fluidité du réseau étant donné l'immense volume de trafic qui circule sur la ligne principale par rapport aux parties moins achalandées du réseau du CN.

Le CN s'efforce de détourner le trafic afin d'éviter les perturbations. Bien que la circulation sur un parcours de rechange puisse être moins rapide et efficace que sur la ligne principale, le trafic circule tout de même. Par exemple, lorsque la circulation a été interrompue sur la ligne principale entre Saskatoon et Edmonton pendant quatre jours en 2017, en raison d'un déraillement de train survenu sur le pont de Fabyan pendant une tempête de vent, le CN a détourné des dizaines de trains sur la ligne du nord des Prairies.

En pareil cas, le CN élabore un plan de reprise du service qui est mis en œuvre dès que la voie est rouverte et qui détermine également comment la circulation reprendra. La réouverture d'une voie ne signifie pas que la situation est complètement rétablie. La synchronisation du réseau et, dans le cas du transport des céréales, l'atteinte d'un équilibre entre wagons chargés et wagons vides peuvent prendre de nombreuses semaines après une perturbation majeure.

Pour relever ces défis, et pour améliorer la résilience de son réseau, **le CN a mis en place un programme complet de dépenses en immobilisations de 3,5G\$ pour 2018.** Ce programme prévoit un investissement de 400 M\$ pour bâtir une nouvelle infrastructure de la voie dans le but d'accroître la capacité et la résilience du réseau du CN.

Voici les travaux prévus pour renforcer la capacité :

Saskatchewan

- Le doublement de 10 milles de voie à l'est de Melville;
- Le doublement d'environ sept milles de voies à l'ouest de la frontière entre la Saskatchewan et le Manitoba;
- Le doublement d'environ 11 milles de voie près de la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan;
- L'aménagement de nouvelles voies au triage Melville du CN.

Alberta

- Le doublement de 12 milles de voie à l'ouest d'Edmonton, dans le comté de Parkland;
- Le doublement d'environ sept milles de voie près de Wainwright, à l'est d'Edmonton;
- Le doublement d'environ sept milles de voie près de Tofield, à l'est d'Edmonton;
- Le doublement d'environ 11 milles de voie près de la frontière entre l'Alberta et la Saskatchewan;
- La construction d'une nouvelle voie d'évitement au triage Walker, à Edmonton, afin d'améliorer la circulation des trains dans le triage;
- La construction de nouvelles voies de remisage et d'évitement au triage de Scotford, au nord-est d'Edmonton, pour entreposer davantage de wagons et améliorer l'efficacité de l'exploitation;
- L'augmentation de la capacité des voies au triage du CN à Swan Landing.

Manitoba

- L'ajout et le prolongement d'une douzaine de voies au triage de Symington du CN, l'élément clé du réseau transcontinental du CN, afin d'améliorer l'efficacité de la manutention des wagons en provenance du Canada et des États-Unis.

Colombie-Britannique

- La construction de quatre nouvelles voies d'évitement entre Prince Rupert et Jasper, en Alberta;
- L'allongement de trois voies d'évitement existantes entre Prince Rupert et Jasper;
- L'allongement d'une voie d'évitement au nord de Kamloops, dans le corridor Vancouver-Edmonton du CN.

Ces améliorations de la capacité sont réalisées le long du corridor transcontinental achalandé du CN et comprennent d'autres expansions de triages qui faciliteront la circulation des wagons et rehausseront la résilience du réseau.

D'autres aspects de base du programme viseront le remplacement, la modernisation et l'entretien d'éléments clés de l'infrastructure afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité. **Ces investissements faciliteront aussi le transport des céréales et contribueront à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout dont le CN est un maillon.**

Le CN comprend qu'il doit agir rapidement et ne ménage aucun effort pour réaliser ces améliorations avant l'hiver prochain. L'exécution de travaux d'infrastructure majeurs dans des corridors achalandés représente une tâche hautement complexe qui exige du CN une planification méticuleuse et l'affectation de ressources considérables.

FINANCEMENT NATIONAL DES CORRIDORS COMMERCIAUX

Le 22 juin 2018, le gouvernement du Canada a annoncé le financement de plusieurs projets importants au port de Vancouver dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Certains de ces projets visent à augmenter la capacité du réseau ferroviaire dans le corridor à destination des terminaux d'exportation des céréales et d'autres terminaux sur la rive nord de Vancouver. Le CN est heureux de s'associer au gouvernement et au port de Vancouver pour la réalisation de ces projets qui, à défaut d'être terminés à temps pour la récolte de l'année en cours, aideront à alléger les contraintes de capacité majeures pour les années à venir.

4 PROGRAMMES DE MARKETING DES PRODUITS CÉRÉALIERS DU CN

Ces dernières années, le CN est passé d'un programme d'affectation des wagons général pour le transport des céréales à divers programmes commerciaux adaptés aux besoins particuliers de ses clients. Après avoir consulté ses clients, le CN a élaboré des programmes qui permettent à ceux-ci d'obtenir un approvisionnement prioritaire en wagons.² Il en résulte une affectation plus rapide des wagons-trémies, qui répond davantage aux besoins des producteurs de céréales.

Le CN propose les programmes de vente aux enchères ci-dessous en vertu desquels les clients soumissionnent pour obtenir de la capacité dans le parc du CN. Pour garantir aux clients et au CN une bonne performance, ces programmes comprennent des pénalités réciproques évaluées en fonction de critères objectifs, qui maintiennent l'équilibre entre les obligations réciproques du chemin de fer et des expéditeurs.

- Programme commercial de vente aux enchères du CN – Ouest canadien
- Programme de vente aux enchères de wagons privés du CN – Ouest canadien
- Programme commercial de vente aux enchères A10 du CN – Ouest canadien
- Programme de vente aux enchères A10 de wagons privés du CN – Ouest canadien

Le CN a aussi des programmes qui permettent aux clients d'intégrer leurs wagons dans son parc. En contrepartie de cet engagement, les clients reçoivent un approvisionnement prioritaire en wagons en fonction des wagons qu'ils fournissent au CN. Des pénalités réciproques sont également prévues pour le cas où l'une ou l'autre des parties ne respecterait pas ses engagements.

- Programme d'intégration au parc du CN – Ouest canadien 2018
- Programme d'intégration de wagons privés au parc – Ouest canadien 2018

Outre ces programmes et d'autres ententes commerciales d'approvisionnement en wagons que le CN entend conclure avec ses clients, le CN prévoit que, pour la campagne agricole 2018-2019, plus de 95 % de la capacité de son parc de wagons-trémies sera réservée dans le cadre de ses programmes commerciaux. Le CN a été en mesure d'établir des programmes commerciaux qui répondent aux besoins de ses clients tout en étant pondérés par l'application de pénalités réciproques.

² Vous trouverez des précisions sur les programmes du CN, des directives et une liste des installations de chargement pour les producteurs (en anglais seulement sur le site Web) à www.cn.ca/fr/votre-industrie/cereale/documents-et-programmes-relatifs-aux-produits-cerealiers/.



5 SOMMAIRE

Selon la chaîne d’approvisionnement et l’analyse du marché présentées dans le présent document, le CN disposera des ressources nécessaires pour répondre avec efficacité et efficacité à la demande en matière de transport des céréales pour la campagne agricole 2018-2019. **Le CN réalise des investissements sans précédent dans son réseau pour transporter plus de marchandises, y compris les céréales.**

Le CN a investi massivement dans son parc de wagons, dans des locomotives de grande puissance, dans des équipes de train et dans l’infrastructure de la voie pour accroître sa capacité globale, améliorer la résilience de son réseau ferroviaire et se remettre plus rapidement des perturbations majeures sur son réseau.

Le CN s’est engagé à renforcer la capacité et à déployer ses ressources pour satisfaire à la demande. À cette fin, il tient compte des limites de la chaîne d’approvisionnement et de ses obligations de desservir d’autres secteurs de l’économie canadienne, et il reconnaît qu’à long terme, la rationalisation de son infrastructure est dans l’intérêt du secteur céréalier, ainsi que des autres secteurs desservis par le CN. Sur la base des meilleures prévisions de marché disponibles et sachant qu’il existe des variables externes sur lesquelles il n’a aucun contrôle, le CN est convaincu que son plan d’action répondra aux besoins de ses clients du secteur céréalier.

Nous tenons à remercier tous les intervenants qui ont pris le temps de nous transmettre leurs commentaires sur le plan de transport des céréales du CN. Nous souhaitons travailler de concert avec le secteur en ce qui concerne le transport des céréales, et nous sommes d’avis que cette consultation a été une réussite.

Nous mettrons régulièrement à jour le présent plan de transport des céréales à mesure que les estimations de la production céréalrière évolueront. Nous y incluons également notre performance à ce jour ainsi que tout événement important ayant pu influencer sur la performance de façon temporaire. Nous comptons en outre poursuivre notre consultation du secteur tout au long de la campagne agricole.





ANNEXE 1

DESTINATIONS DESSERVIES PAR LE CN POUR L'EXPORTATION DES CÉRÉALES

Le port de Vancouver

Le port de Vancouver est de loin l'axe privilégié pour le transport des céréales en vrac destinées à l'exportation, en provenance de l'Ouest canadien. Des 39,6 millions de tonnes métriques de céréales transportées vers Vancouver, Prince Rupert et Thunder Bay pour la campagne agricole 2016-2017, 24,3 avaient pour destination le port de Vancouver.

Plusieurs facteurs expliquent l'accent mis sur l'expédition des céréales via Vancouver. D'abord, il est généralement plus avantageux en termes de coût et de distance d'acheminer les céréales canadiennes vers la plupart des principaux marchés d'exportation par la côte ouest du pays plutôt que vers la côte est. Il en va de même pour les destinations européennes et méditerranéennes. Ensuite, le coût de transport des céréales de l'Ouest canadien vers la côte ouest du pays est nettement moins élevé que ce qu'il en coûte pour les acheminer de l'ouest du Canada par l'intermédiaire de la chaîne d'approvisionnement de l'Est (Thunder Bay – Voie maritime du Saint-Laurent). Enfin, toutes les grandes entreprises céréalères participant au transport des céréales destinées à l'exportation possèdent leurs propres terminaux au port de Vancouver. Elles peuvent tirer profit de tous les gains liés à la manutention et au commerce des céréales, contrairement à d'autres entreprises céréalères qui doivent confier le transport à un tiers.

Le CN dessert directement des installations de manutention des céréales sur la rive nord de Vancouver et celles de Fraser Surrey Docks le long du fleuve Fraser. Il reçoit aussi des wagons transportés par le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) à des points d'échange. Cargill et Richardson ont d'importants terminaux d'exportation de céréales sur la rive nord, tandis que Fibre Co et Kinder Morgan exploitent des installations de transbordement direct qui expédient un plus faible volume de céréales. Les céréales sont aussi acheminées à des installations de transbordement sur la rive sud qui transbordent les céréales des wagons-trémies aux conteneurs d'exportation.

De plus, les envois dont le point d'origine est le réseau du CN sont échangés avec le CP lorsque leur destination est la rive sud de Vancouver. Viterra possède deux terminaux (Cascadia et Pacific) sur la rive sud, et parmi les autres grandes installations, mentionnons Alliance Grain Terminal et Columbia Containers. Il est important de noter que l'efficacité du CP à acheminer les envois échangés avec le CN vers des destinations desservies par le CP sur la rive sud de Vancouver, puis de nouveau vers le point d'échange avec le CN a des conséquences directes sur la performance du CN.

Le port de Prince Rupert

Le Terminal céréalier de Prince Rupert, principale installation d'exportation de céréales au port de Prince Rupert, appartient à trois entreprises céréalères (Viterra, Cargill et Richardson), qui peuvent permettre à d'autres entreprises céréalères d'expédier leurs marchandises via le terminal; toutefois, la plus grande partie des céréales qui passent par le terminal sont acheminées par les entreprises propriétaires du Terminal céréalier de Prince Rupert.

Alors que les entreprises céréalères utilisent le système de demande de wagons du CN pour soumettre leurs demandes, le Terminal céréalier de Prince Rupert autorise lui-même les demandes de wagons en fonction de l'horaire des navires et d'autres facteurs. Il arrive fréquemment que le nombre de wagons demandés par les entreprises céréalères pour une semaine donnée dépasse le nombre de wagons autorisés par le Terminal. La capacité globale de la chaîne d'approvisionnement du corridor vers Prince Rupert s'en trouve alors réduite.

Le Terminal céréalier de Prince Rupert est généralement utilisé au maximum de sa capacité entre septembre et mai. Les entreprises céréalères réduisent généralement leur volume d'expédition relatif par ce terminal plus tôt qu'au port de Vancouver, mais plus tard que dans la chaîne d'approvisionnement des céréales de l'est du pays.

Le port de Thunder Bay

À l'exception de quelques entreprises, tous les principaux exportateurs de céréales de l'Ouest canadien sont propriétaires, en tout ou en partie, de terminaux au port de Thunder Bay. La capacité de stockage et de traitement des céréales du port de Thunder Bay est proportionnellement beaucoup plus importante par rapport au volume de céréales expédiées via les ports de Vancouver ou de Prince Rupert. Un terminal céréalier du port de Thunder Bay enregistre bien moins de « rotations » au cours d'une campagne agricole que les terminaux de la côte ouest.

Le port de Thunder Bay fonctionne généralement à sa capacité maximale de septembre à la mi-décembre. La saison de navigation dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent se termine habituellement la dernière semaine de décembre, et le chargement des navires au port de Thunder Bay ne reprend généralement qu'aux alentours du 25 mars, selon l'état des glaces dans les Grands Lacs. Les années où l'état des glaces n'est pas du tout favorable, la reprise du chargement des navires peut être repoussée jusqu'aux environs du 15 avril. À moins d'une demande inhabituellement forte des marchés d'exportation pour le blé et le blé dur canadiens, le programme d'expédition du port de Thunder Bay ralentit ordinairement au début du mois de mai. Le taux d'utilisation de la capacité est alors bien en dessous de celui qu'on peut observer durant la période de fort achalandage qui s'étend de septembre à avril.

Pour la campagne agricole 2016-2017, le volume total de céréales destinées à l'exportation ayant transité par le port de Thunder Bay était de 1,73 million de tonnes métriques, soit moins du quart du volume total des envois de céréales du port. Le reste a été transporté par des laquiers vers les silos de transbordement et les installations de traitement situés dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Les plus grands laquiers circulant sur les Grands Lacs peuvent transporter environ 30 000 tonnes métriques de céréales.

TRANSPORT DES CÉRÉALES DANS LES AUTRES CORRIDORS

Plus de 80 % des céréales transportées par le CN ont pour point de destination les ports de Vancouver, de Prince Rupert et de Thunder Bay, tandis que le reste est acheminé vers des destinations commerciales au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Dans l'Est canadien, les principales destinations sont des minoteries, des malteries et des usines de transformation des graines oléagineuses, ainsi que des silos et des installations de transbordement à Québec et à Montréal. Dans l'Ouest canadien, les céréales sont acheminées principalement à des usines de traitement et à des provenderies de la Colombie-Britannique. Les céréales transportées par le CN vers le marché américain sont pour la plupart confiées à d'autres chemins de fer de classe 1, qui en assurent le transport jusqu'à la destination finale. Le cycle de rotation du matériel fourni par le CN dépend surtout de ce qui survient au-delà du point d'échange.





Garant
des forêts
intactes^{MC}



Ce document est imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant **100 % de fibres postconsommation**, traité sans chlore. Ce papier est **certifié Eco-Logo^{MC}** et fabriqué à partir d'**énergie biogaz**.



www.cn.ca/cereales