



# Plan de transport des céréales du CN

2024–2025





PHOTO CI-DESSUS :  
Dufresne (Man.)

PHOTO DE COUVERTURE :  
Swan River (Man.)



# TABLE DES MATIÈRES

<b>Message de Tracy Robinson</b>	<b>4</b>
<b>Introduction</b>	<b>7</b>
<b>Nouvelles mesures et initiatives pour 2024–2025</b>	<b>8</b>
<b>Facteurs ayant une incidence sur la capacité globale du réseau ferroviaire</b>	<b>9</b>
La prévision est primordiale	9
Disponibilité de la main-d'œuvre et planification des ressources au CN	9
Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs sur l'exploitation ferroviaire	10
La chaîne d'approvisionnement est interreliée	11
Équilibre des corridors et hausse de l'activité au port de Vancouver	12
Attentes du CN pour 2024–2025	12
<b>Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2024–2025</b>	<b>13</b>
Prévisions des expéditions de céréales	15
<b>Établissement de la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout</b>	<b>16</b>
Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent	17
Chargement de céréales par mauvais temps au port de Vancouver	17
Agrandissement des limites d'interconnexion et répercussions sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement	18
Programmes de marketing 2024–2025 du CN pour les produits céréaliers	18
<b>Capacité du CN</b>	<b>21</b>
Taille et efficacité du parc de wagons-trémies	21
Locomotives	22
Équipes de conduite des trains	22
Infrastructures ferroviaires	24
Des investissements à long terme pour appuyer la croissance future	25
Planification et capacité opérationnelles	25
<b>Communication de l'information sur la chaîne d'approvisionnement des céréales</b>	<b>27</b>
Établissement des fiches de résultats de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout	28
Délais de chargement aux silos	29
<b>Sommaire</b>	<b>31</b>

# Message de Tracy Robinson

En tant que présidente-directrice générale du CN, c'est pour moi un privilège de vous présenter notre Plan de transport des céréales 2024-2025.

Je suis fière de l'équipe de cheminots du CN et de sa contribution à la réussite continue du secteur agricole canadien. Chaque année apporte inévitablement son lot de défis aux agriculteurs canadiens qui cultivent et récoltent les céréales, et à la chaîne d'approvisionnement qui les transporte vers des destinations en Amérique du Nord et à des fins d'exportation ailleurs dans le monde. Même si les volumes de céréales produites varient d'une année à l'autre, la tendance à long terme pour la production de céréales canadiennes augmente. Cette réalité exige du CN et de tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement de planifier pour l'avenir, et de prendre des mesures dès maintenant pour s'assurer que la capacité et la fluidité seront au rendez-vous pour satisfaire à la demande future. Le CN continue d'investir stratégiquement dans son parc de wagons-trémies et dans son réseau dans l'Ouest canadien afin de se positionner de manière à pouvoir faire face à cette réalité.

Depuis plus de deux ans, le CN a mis en place un modèle d'exploitation ferroviaire à horaires fixes. Cette approche disciplinée continue de produire des résultats positifs et durables, comme le montrent différents indicateurs de performance opérationnelle, ce qui, en retour, nous a permis d'offrir un excellent rendement au secteur céréalier. En réponse à la demande des expéditeurs, le CN a établi en 2024 un record de tous les temps pour l'entreprise en ce qui a trait au transport des céréales en février, et s'est approché aussi du record pour le mois d'avril. Nous continuerons de déployer tous les efforts pour améliorer notre performance et nous travaillerons en collaboration avec nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement du secteur céréalier pour obtenir des gains en efficacité.



*Le CN et tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent planifier pour l'avenir, et prendre des mesures dès maintenant pour s'assurer que la capacité et la fluidité seront au rendez-vous pour satisfaire à la demande future.*

À l'approche de la nouvelle campagne agricole, l'un des défis concrets du CN est la disponibilité de la main-d'œuvre, particulièrement en ce qui concerne les équipes d'exploitation responsables de la circulation de nos trains. Il s'agit là des conséquences des conditions générales du marché de l'emploi au Canada, où le faible taux de chômage, combiné à l'impact réel de la réglementation fédérale en matière de travail, entrée en vigueur en mai 2023, fait qu'il faut environ 15 % de personnes de plus pour transporter la même quantité de marchandises. Nous avons concentré nos efforts et notre attention sur le recrutement et la rétention du personnel, en nous efforçant de bâtir et de maintenir en poste une main-d'œuvre capable de soutenir de manière fiable la croissance du secteur agricole de même que l'ensemble de l'économie au Canada.

Le gouvernement du Canada doit jouer un rôle pour soutenir la chaîne d'approvisionnement des céréales canadiennes. Par ses politiques, le gouvernement a le pouvoir de régler les problèmes de main-d'œuvre cités précédemment, et il doit régler rapidement le problème de longue date du chargement des céréales sous la pluie dans les ports, ce qui affecte la productivité dans les installations portuaires essentielles de la côte ouest. En outre, le gouvernement doit jouer un rôle de chef de file afin d'encourager et de favoriser les investissements dans la chaîne d'approvisionnement, par des mesures fiscales qui permettront aux parties de respecter les exigences en ce qui a trait aux infrastructures majeures et mettre en place une chaîne d'approvisionnement fiable pour soutenir la croissance économique. En travaillant en collaboration avec le gouvernement au cours de l'année qui vient, je suis convaincue que nous pouvons commencer à relever les défis liés à la main-d'œuvre, aux activités portuaires et aux investissements qui constituent des risques pour notre réussite future.

J'exprime ma gratitude à tous nos intervenants qui ont contribué au Plan de transport des céréales 2024-2025, notamment les agriculteurs et les chefs de file du secteur qui siègent au Comité consultatif agricole du CN. Avec la collaboration de tous nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement, nous pouvons acheminer les récoltes de céréales canadiennes avec plus de confiance et d'efficacité cette année, et continuer de bâtir une chaîne d'approvisionnement de céréales de bout en bout à grande échelle, qui soutient le succès et la réussite du secteur agricole au Canada, maintenant et dans l'avenir.



**Tracy Robinson**  
Présidente-directrice générale



Blue River (C.-B.)



# Introduction

Le Plan de transport des céréales 2024–2025 du CN a été élaboré conformément aux dispositions de la *Loi sur la modernisation des transports du Canada* et vise deux principaux objectifs :

- › Le premier est de présenter l'évaluation que fait le CN de la quantité de céréales et de produits céréaliers transformés qu'il prévoit transporter au cours de la campagne agricole 2024–2025 (du 1<sup>er</sup> août 2024 au 31 juillet 2025) en se fondant sur le volume prévu de la récolte et d'autres estimations liées à l'offre et à la demande.
- › Le deuxième est de définir les mesures que le CN prend pour transporter le volume de céréales prévu pendant la campagne agricole en fonction des prévisions de la demande et des ressources dont il s'attend à disposer.

Ce printemps et au début de l'été, le CN a consulté ses clients du secteur céréalier et d'autres intervenants au sujet du Plan de transport des céréales 2024–2025. 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.

Le Plan de transport des céréales de l'année précédente et les mises à jour mensuelles sur le transport des céréales du CN en 2023–2024 (et des années précédentes) peuvent être consultés [ici](#).

# Nouvelles mesures et initiatives pour 2024–2025

**1 Développement et préparation du personnel** – Les priorités du CN en ce qui concerne la main-d'œuvre pour l'année à venir restent clairement axées sur le recrutement, la formation et le maintien en poste des membres du personnel dans ce contexte de pénurie de main-d'œuvre, ainsi que sur l'amélioration de la collaboration interfonctionnelle entre les équipes. Le centre de formation national Claude Mongeau du CN, situé à Winnipeg (Man.) et le meilleur de son genre, fonctionne à pleine capacité et est au cœur de la formation de sa future main-d'œuvre sur le terrain.

**2 Respect rigoureux du plan d'exploitation ferroviaire à horaires fixes** – Dans la foulée des améliorations opérationnelles mises en œuvre en 2022–2023, le CN continuera de privilégier la conformité au plan d'acheminement et la ponctualité des trains. Il continuera d'améliorer la coordination et l'exécution entre l'exploitation du réseau du CN et les activités sur le terrain. Cette approche a déjà fait ses preuves.

**3 Acquisition de matériel roulant** – Le CN devrait prendre livraison de 750 nouveaux wagons-trémies céréaliers à haute efficacité neufs en 2024–2025, ce qui renforcera son investissement dans le renouvellement de son parc de wagons-trémies, soit 3 500 nouveaux wagons livrés depuis 2018.

**4 Mise en place de nouveau matériel de lutte contre les incendies** – En mai 2024, le CN a annoncé l'ajout de deux nouveaux trains de lutte contre les incendies afin d'aider à combattre les feux de forêt sur son emprise. Grâce à ces trois trains (*Neptune* [2024], *Trident* [2024] et *Poséidon* [2023]), il sera possible de protéger la chaîne d'approvisionnement en acheminant une grande quantité d'eau et en mettant en place des moyens de lutte contre les incendies dans les régions isolées. Ainsi, la fluidité et la sécurité des marchandises circulant sur le réseau du CN seront assurées.

**5 Mise en œuvre de nouvelles technologies** – Le CN continue de trouver des façons d'utiliser la technologie pour améliorer la sécurité. Nous faisons actuellement l'essai d'une nouvelle technologie mobile de détection des incendies dans les régions du réseau sujettes aux feux de forêt. Une détection précoce peut accélérer le temps de réponse pour garantir le maintien des infrastructures critiques et permettre d'améliorer la planification d'urgence. Le CN poursuit le déploiement de son programme d'inspection autonome de la voie, qui fait appel à un parc de 11 wagons spécialisés dotés de technologies de détection à la fine pointe de la technologie et d'analyse avancée pour inspecter les voies à la vitesse normale des trains, sans interrompre l'exploitation du réseau ni exposer davantage le personnel aux risques sur les voies.



# Facteurs ayant une incidence sur la capacité globale du réseau ferroviaire

- › La planification des ressources à court et à long terme dépend de la précision des prévisions de la demande.
- › Les ressources à planifier sont les équipes, les locomotives, le matériel roulant et l'infrastructure.
- › Les phénomènes météorologiques peuvent avoir une incidence sur la planification et les flux commerciaux.
- › L'équilibre des corridors et la hausse de l'activité au port de Vancouver.

## La prévision est primordiale

La planification des ressources et de l'exploitation repose sur des prévisions fiables et rapides dans tous les secteurs du transport ferroviaire du CN. En l'absence de prévisions exactes de la part des clients, le CN doit faire des suppositions, souvent en se fiant aux données historiques. Les variations importantes dans la demande ou les flux de marchandises qui ne nous sont pas communiquées compromettent notre aptitude à réagir rapidement lorsque la conjoncture change. De longs délais d'exécution sont à prévoir pour recruter et former les membres des équipes (environ 9 mois), faire l'acquisition de locomotives et de matériel roulant (plus de 12 mois) et investir dans l'infrastructure ferroviaire (plus de 18 mois). Il peut donc s'ensuivre des insuffisances de ressources qui auraient pu être évitées grâce à des prévisions plus précises et une meilleure communication. L'établissement de meilleures prévisions de la demande à court et à long terme permet à la chaîne d'approvisionnement de mieux planifier la croissance.

Malheureusement, la qualité et le caractère opportun des prévisions de la demande pour les wagons-trémies varient considérablement d'un client du secteur céréalier du CN à l'autre. Certains clients prennent l'initiative de fournir des prévisions détaillées et précises sur huit semaines. D'autres fournissent des prévisions peu précises et peu rigoureuses, de manière sporadique, ou n'en fournissent pas du tout. **L'absence de planification et de collaboration a une incidence négative sur le reste de la chaîne d'approvisionnement des céréales, puisque les autres intervenants, y compris les chemins de fer, ratent des occasions leur permettant d'affecter leurs ressources de manière plus efficace afin de répondre aux besoins des clients et de maximiser la capacité du réseau global.**

## Disponibilité de la main-d'œuvre et planification des ressources au CN

En général, la planification de la demande pour une période inférieure à douze mois consiste en grande partie à déterminer les besoins en équipes de conduite et en locomotives. La demande est convertie en nombre de trains, puis en nombre d'équipes et de locomotives. Les prévisions à long terme sont axées sur les infrastructures ferroviaires et la capacité du réseau. Le CN surveille l'achalandage sur les tronçons de voie et les corridors individuels afin de mieux déterminer quel élément d'infrastructure de voie doit être ajouté. De la planification initiale à l'achèvement, les investissements dans l'infrastructure peuvent prendre des mois ou des années selon l'envergure du projet. De plus, les processus d'ingénierie et de délivrance des permis nécessaires peuvent prolonger les délais des projets individuels.

La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) représente environ 6 000 chefs de train, chefs de train stagiaires, coordonnateurs de formation des trains et mécaniciens de locomotive de l'ensemble du réseau du CN au Canada. Les négociations entre la CFTC et le CN ont débuté en novembre 2023, la convention collective expirant le 31 décembre 2023 (cette date est prorogée en vertu des lois canadiennes jusqu'à ce que les parties parviennent à un accord). La mise en place des Règles relatives aux périodes de service et de repos de Transports Canada, ainsi que des jours de congé de maladie payés et des jours de congé pour motifs personnels, a eu une incidence négative sur la disponibilité de la main-d'œuvre. Par conséquent, les propositions du CN sont restées axées sur la conclusion d'un accord permettant d'éviter les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de résoudre les problèmes de disponibilité des équipes, tout en préservant la sécurité de son personnel.

Au moment de la rédaction du Plan de transport des céréales 2024–2025 du CN, le CN et la CFTC attendent une décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) relativement à la demande de clarté du ministre du Travail sur la poursuite des activités pendant un arrêt de travail. Le CCRI a avisé le CN qu'il avait l'intention de prendre cette décision d'ici le 9 août 2024. Les négociations prolongées créent de l'incertitude dans toutes les chaînes d'approvisionnement, y compris celle des céréales. Le CN continuera de déployer ses efforts en vue d'assurer la prévisibilité pour ses clients et ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Conformément au Code canadien du travail, aucun arrêt de travail ne peut se produire tant que l'une ou l'autre des parties n'a pas déposé le préavis de 72 heures requis suivant la décision du CCRI, sous réserve de la prolongation de la période de réflexion qui peut être ordonnée par le CCRI.

### **Incidence des conditions météorologiques et d'autres facteurs sur l'exploitation ferroviaire**

Les facteurs externes incontrôlables, notamment ceux qui sont liés aux conditions météorologiques, ont également une incidence réelle sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement. L'hiver revient chaque année, mais on ne peut pas prévoir sa durée ni la rigueur des conditions hivernales : chaque hiver est différent et tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement des céréales sont touchés de manière différente. Par exemple, le froid extrême a un effet non seulement sur l'infrastructure ferroviaire, le matériel roulant, le matériel de traction et le personnel assurant les activités d'exploitation ferroviaire, mais aussi sur les installations de manutention des céréales et les terminaux d'exportation des Prairies, ainsi que le transport des céréales des fermes vers les silos primaires.

Des protocoles et des mesures spécifiques d'exploitation hivernales sont mis en œuvre par le CN en période de froid. La principale conséquence de ces « restrictions de niveau » est la réduction de la longueur des trains. Ces protocoles sont décrits en détail dans le Plan d'exploitation hivernale du CN<sup>1</sup>. En outre, les trains transportant certaines marchandises (comme les produits combustibles liquides) sont soumis à des limitations de vitesse en fonction des températures froides et de la situation géographique. Cette règle de sécurité pour les « trains visés » est importante, mais elle a également des effets notables sur la fluidité du réseau en hiver, en raison de la réduction obligatoire de la vitesse de certains trains dans certaines régions.

*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.*

Le froid extrême des hivers canadiens ne constitue pas le seul facteur dont nous devons tenir compte. Des chutes de pluie abondantes et persistantes surviennent aux ports de la côte ouest du Canada chaque année. Et dès qu'il pleut, le transport des céréales ralentit. C'est immanquable. Cependant, la pluie est un problème qui se règle et **le temps humide ne devrait pas nuire aux activités des terminaux céréaliers modernes de la côte ouest du Canada**. De nombreuses solutions opérationnelles et infrastructurelles sont mises en place dans la région du nord-ouest du Pacifique aux États-Unis, qui connaît exactement le même problème. La pluie ne doit pas réduire la capacité de la chaîne d'approvisionnement, en particulier à Vancouver où la capacité est limitée et où l'inefficacité des activités a un effet négatif sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Plus les conditions comme le froid extrême et les chutes de pluie persistantes se prolongent et sont fréquentes, plus la capacité de rétablissement de la chaîne d'approvisionnement est réduite. Le CN continue d'innover et de trouver des moyens d'améliorer sa gestion des événements météorologiques violents.

---

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

## La chaîne d'approvisionnement est interreliée

**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.** Autrement dit, nous devons aborder le réseau entier de chaînes d'approvisionnement interreliées, dont le CN n'est que l'un des maillons, pour soutenir la croissance économique.

Dans le secteur ferroviaire, par exemple, les **locomotives**, les **équipes** et les **infrastructures ferroviaires** sont des ressources partagées par l'ensemble du matériel roulant circulant sur le réseau du CN — pas seulement les céréales. C'est pourquoi **la demande pour le transport de céréales et de produits céréaliers transformés ne peut être prise en considération de manière isolée.** C'est également la raison pour laquelle il est si important de pouvoir compter sur des prévisions précises pour tous les secteurs afin d'effectuer une planification à long terme efficace. La capacité n'étant pas infinie, les hausses de trafic associées aux chocs de demande dans quelque secteur que ce soit qui sont attribuables à des événements importants à l'échelle mondiale ou à un changement marqué des conditions du marché ne sont pas faciles à absorber.

Si les actifs comme les locomotives peuvent être facilement redéployés dans d'autres parties du réseau ferroviaire à la suite de variations de la demande, ce n'est pas le cas des ressources comme les équipes. À l'instar des autres travailleurs et travailleuses au sein de l'économie canadienne, les cheminots travaillent et s'établissent habituellement dans une région particulière. Même lorsqu'un travailleur accepte un mandat à court terme pour venir en aide à une zone affichant une forte demande, il faut tout de même prendre du temps pour le former et le familiariser avec sa nouvelle région. Il vaut mieux planifier ensemble et créer d'avance la capacité à long terme dont les clients ont besoin.

Dans l'examen de la capacité de transport, il convient également de noter que le CN n'est qu'un intervenant dans la chaîne d'approvisionnement complexe et que d'autres facteurs ont une incidence sur l'efficacité et la capacité globales du réseau. Ainsi, dans la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout, il faut prendre en considération les activités à l'origine et à la destination. Si un terminal d'exportation est achalandé et n'a plus d'espace pour décharger les wagons, les trains se dirigeant vers le terminal en question doivent être retenus afin d'éviter d'alourdir la circulation.

De tels retards ont des effets secondaires. Comme le parc de wagons-trémies est en grande partie partagé par les clients, son utilisation efficace est compromise dans ce scénario : les wagons retournent plus lentement vers l'intérieur pour y être chargés de nouveau et les autres intervenants doivent composer avec les retards ainsi engendrés. Le CN, ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement et ses clients doivent travailler ensemble et coordonner étroitement leurs activités pour optimiser l'efficacité de toute la chaîne d'approvisionnement.



## Équilibre des corridors et hausse de l'activité au port de Vancouver

La clé pour utiliser pleinement la capacité maximale de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout est l'équilibre des corridors. Depuis le printemps 2024, cet aspect est devenu plus important, car un grand projet d'infrastructure national, le prolongement de l'oléoduc de Trans Mountain (TMX), s'est achevé et est entré en service.

L'exportation de produits pétroliers par voie maritime entraînera une augmentation du trafic de navires commerciaux dans le port de Vancouver, en particulier dans l'inlet Burrard, où les navires (entrants et sortants) passent sous le pont Second Narrows du CN. Ce pont levant ferroviaire est un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement du Canada, puisqu'il permet d'accéder aux installations d'exportation de la rive nord et d'en sortir. Selon les règles actuelles, les navires ont la priorité, ce qui nécessite de lever le pont ferroviaire pour les laisser passer, même s'il s'agit d'embarcations de plaisance. Le fait de lever le pont plus souvent réduit le temps pendant lequel les trains peuvent utiliser le pont. Cette situation a des conséquences négatives sur la capacité ferroviaire des installations d'exportation de la côte nord et augmente les temps de parcours globaux des wagons. Le CN suit de près l'incidence des navires de TMX et travaille en étroite collaboration avec ses clients afin de maintenir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et de maximiser la capacité. De plus, le CN est en relation avec le port de Vancouver et le gouvernement du Canada à ce sujet. Notre objectif est de réduire l'imprévisibilité de ces effets sur les activités du pont et de faire en sorte que le trafic ferroviaire et maritime puisse maximiser ses volumes.

On s'attend à ce que les exportations maritimes de produits pétroliers soient intensifiées en raison de la nouvelle capacité des oléoducs, ce qui risque d'exacerber ce problème. Cette activité accrue dans le port de Vancouver fait ressortir l'importance pour les expéditeurs d'utiliser toutes les capacités possibles sur l'ensemble des corridors.

## Attentes du CN pour 2024-2025

Selon les prévisions actuelles de la demande et les meilleurs indicateurs économiques et de marché disponibles, le CN prévoit que la demande totale en services ferroviaires entre Edmonton et Jasper (Alb.) et entre Jasper et Vancouver (C.-B.) dépassera la capacité à certains moments à l'automne 2024 et au début de 2025. Le CN s'attend à ce que la demande totale pour les services ferroviaires corresponde à la capacité pour la même période dans le corridor du nord de la Colombie-Britannique entre Jasper et Prince Rupert (C.-B.), ou soit inférieure à celle-ci.

La prémisse selon laquelle le chemin de fer peut fournir la capacité voulue à l'endroit et au moment souhaités, contraste avec les pratiques d'autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement et avec les expériences récentes. Cette attente doit être pondérée en fonction du fait que la capacité sera toujours limitée lorsqu'il s'agit de réagir en cas de chocs de demande provoqués par des changements soudains dans les conditions du marché ou des événements importants à l'échelle mondiale. Ces dernières années ont montré que **la capacité est limitée dans toute la chaîne d'approvisionnement, et le CN et ses clients doivent planifier ensemble et se préparer pour l'avenir en fonction de leurs compétences respectives. Les clients de tous les secteurs d'activité du CN disposent de renseignements qui sont cruciaux pour la planification des ressources du CN. Il est donc important que ces renseignements soient communiqués. Plus les renseignements sur les prévisions et les mises à jour des ressources sont transmis au CN, plus celui-ci est en mesure de s'adapter aux incertitudes qui ont une incidence sur les marchés et la demande.**

L'exploitation efficace de la capacité disponible dans **tous** les corridors ferroviaires tout au long de l'année permet aux agriculteurs d'acheminer davantage de céréales sur le marché dans des délais raisonnables, favorisant du coup le flux de trésorerie et les activités de marketing de ces derniers. Par exemple, le réseau de transport de l'est du Canada est considérablement sous-utilisé et constitue une occasion d'accroître le volume des envois de céréales et d'autres marchandises, particulièrement pendant les périodes où la demande de transport des céréales est à son sommet. **Il est nécessaire d'équilibrer les corridors pour optimiser la capacité et le flux de la chaîne d'approvisionnement.**

# Estimation de la production céréalière de l'ouest du Canada en 2024–2025

- › En général, les volumes des récoltes dans l'ouest du Canada ont tendance à augmenter.
- › Le CN s'appuie sur les commentaires de sources externes, notamment des entreprises céréalières, des analystes de marchés privés et des organismes gouvernementaux, pour prévoir les volumes annuels de céréales.
- › Les prévisions annuelles en matière de superficies et de rendement peuvent changer considérablement en raison de la météo et d'autres facteurs au cours de la saison de croissance.

La production céréalière dans l'ouest du Canada a eu tendance à augmenter au cours des dix dernières années. Le CN a investi dans l'infrastructure de son réseau, acheté de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons-trémies à grande capacité et travaillé avec les clients du secteur céréalière pour allonger les voies d'évitement et construire des voies en boucle qui soutiennent la croissance continue du secteur. Les dépenses en immobilisations du CN totalisent plus de 15 milliards de dollars pour les cinq dernières années.

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

- 1 La production céréalière**, qui est le principal facteur déterminant globalement les volumes devant être acheminés.
- 2 Les stocks reportés** de la campagne agricole précédente et la production céréalière qui, ensemble, constituent **l'offre totale de céréales disponibles**.
- 3 Les volumes destinés à l'usage intérieur et les exportations**, le reste étant les **stocks de fin de campagne**.



Afin de prévoir les volumes qui seront acheminés, le CN s'appuie sur les observations de sources externes, notamment des entreprises céréalières, des analystes de marchés privés et des organismes gouvernementaux comme Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC). Il importe également de souligner que les prévisions de production céréalière peuvent présenter une variabilité importante pendant la saison de croissance en raison de l'incidence des conditions météorologiques sur la croissance et le potentiel de rendement des cultures.

Le secteur céréalière utilise les prévisions de rendement axées sur les tendances et des estimations de la superficie ensemencée et récoltée pour établir les prévisions de production. Ces estimations sont modifiées pendant la saison de croissance pour tenir compte des changements concernant la superficie récoltée et le potentiel de rendement des cultures attribuables aux conditions météorologiques et à d'autres facteurs. La première enquête officielle auprès des agriculteurs concernant la production céréalière est menée par Statistique Canada en juillet et les résultats sont publiés à la fin d'août.

Voici les projections d'AAC pour la campagne agricole 2024–2025<sup>2</sup>:

- Les **stocks reportés** des six principales céréales<sup>3</sup>, des pois et des lentilles s'établiront à 5,9 MTM, ce qui est inférieur à la moyenne triennale de 8,0 MTM.
- La **production** des six principales céréales, des pois et des lentilles s'établira à 72,3 MTM, comparativement à 66,7 MTM en 2023–2024 et à la moyenne triennale de 64,1 MTM.

- L'**offre totale de céréales disponibles** s'établira à 78,2 MTM, comparativement à 74,7 MTM en 2023–2024 et à la moyenne triennale de 72,1 MTM.
- Les **exportations** s'établiront à 42,4 MTM, comparativement à 40,7 MTM en 2023–2024 et à la moyenne triennale de 38,4 MTM.
- Les **stocks de fin de campagne** pour 2024–2025 seront légèrement supérieurs à la moyenne triennale de 7,3 MTM.

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

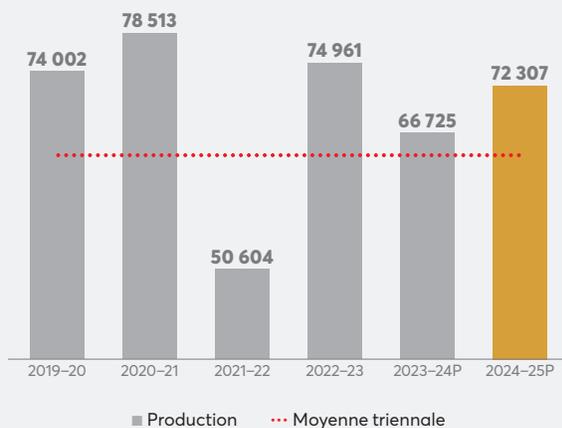


FIGURE 2  
**Offre totale – Ensemble du Canada**  
**Six céréales principales, pois, lentilles**  
milliers de tonnes métriques

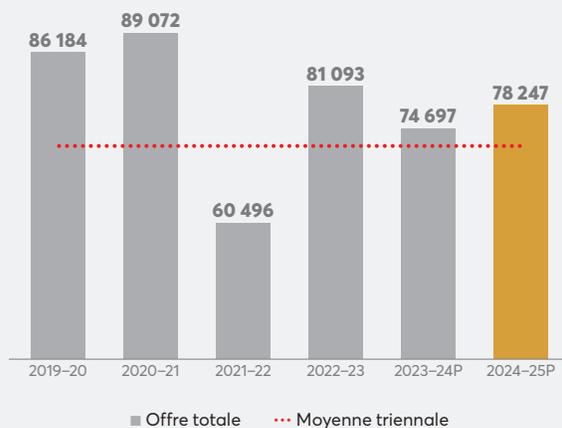


FIGURE 3  
**Exportations – Ensemble du Canada**  
**Six céréales principales, pois, lentilles**  
milliers de tonnes métriques

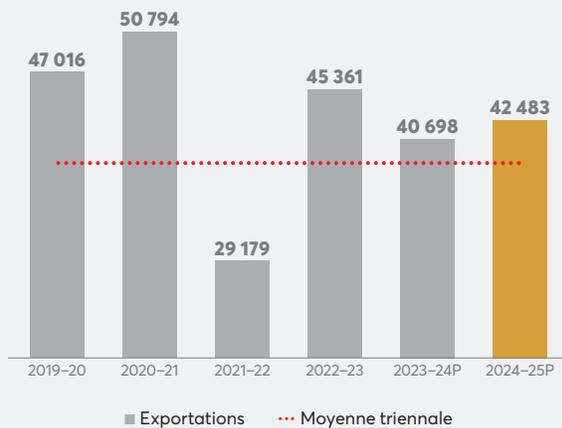
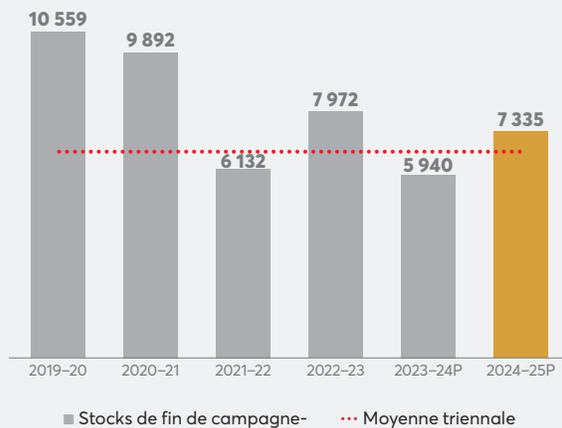


FIGURE 4  
**Stocks de fin de campagne – Ensemble du Canada**  
**Six céréales principales, pois, lentilles**  
milliers de tonnes métriques



<sup>2</sup> Selon les Perspectives des principales grandes cultures d'AAC en date de juillet 2024 :

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

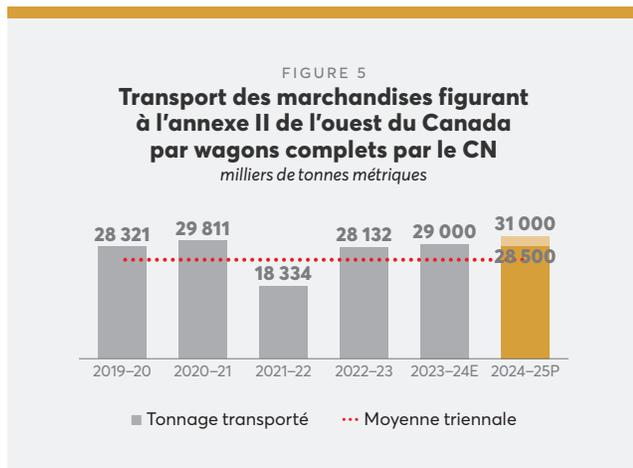
<sup>3</sup> Blé, orge, avoine, graines de lin, seigle et canola

Les commentaires sur les perspectives de production céréalière des clients, des analystes de marché et des autres intervenants du secteur céréalier sont essentiels pour soutenir les activités de planification de l'exploitation du CN. Ces renseignements sont utilisés pour estimer la demande globale de transport de céréales dans le cadre de la campagne agricole, puis mesurés par rapport à la part de marché du CN pour les services de transport ferroviaire. Notons toutefois qu'au moment de la rédaction du présent document, de grandes étendues de l'ouest des Prairies étaient toujours confrontées à des déficits de précipitations à long terme, tandis que certaines régions de l'est des Prairies peinaient à achever les activités de plantation du printemps en raison de conditions d'humidité excessive à court terme.

Les déficits d'humidité du sol à long terme dans les Prairies restent le facteur le plus important à surveiller en ce qui concerne les perspectives globales de récolte dans cette région pour 2024. Même si les précipitations ont été supérieures à la normale dans la plupart des régions des Prairies d'avril à la mi-juin 2024, de grandes régions de l'ouest des Prairies sont toujours considérées comme souffrant de conditions anormalement sèches ou de sécheresse extrême selon l'Outil de surveillance des sécheresses au Canada<sup>4</sup>.

### Prévisions des expéditions de céréales

Le présent Plan de transport des céréales évalue la capacité du CN à acheminer le volume de céréales attendu des clients pendant la campagne agricole. Les volumes de céréales et de produits céréaliers transformés suivants ont été acheminés par le CN dans des wagons-trémies, des wagons-citernes et des wagons couverts par le CN au cours de chacune des cinq dernières campagnes agricoles. Le volume de céréales transporté directement depuis l'ouest du Canada au moyen du matériel intermodal s'ajoute à ces chiffres.



Sur la base des estimations actuelles, le volume prévu de céréales et de produits céréaliers transformés que le CN devra acheminer par wagon complet au cours de la campagne agricole 2024-2025 devrait être de l'ordre de 28,5 à 31,0 MTM, les céréales expédiées par conteneur directement de l'ouest du Canada s'ajoutant à ces volumes. Comme les prévisions changent inévitablement au cours de la saison de croissance de l'ouest du Canada, nous ajusterons notre évaluation en fonction de la production céréalière globale et d'autres facteurs de marché établis notamment à partir de renseignements recueillis par les clients et les autres intervenants du secteur céréalier.

L'acheminement des céréales par conteneur directement de l'ouest du Canada est un moyen important de transporter les céréales des Prairies jusqu'aux marchés internes et d'outre-mer. Les conteneurs qui reviennent vides au port constituent une occasion de tirer parti de la capacité sous-utilisée, et le CN a travaillé activement avec ses partenaires des sociétés maritimes pour mettre au point un solide programme d'acheminement des céréales par conteneur directement de l'ouest du Canada au fil des ans. Les exportations de produits céréaliers conteneurisés du Canada ont diminué pendant les interruptions des chaînes d'approvisionnement mondiales de 2020 à 2023 en raison du manque de conteneurs disponibles, mais comme les importations augmentent progressivement, il est possible que le pourcentage de céréales canadiennes exportées par conteneurs augmente également. Par exemple, au cours de la campagne agricole 2019-2020, 7,5 % du volume total de céréales exportées en passant par le port de Vancouver se trouvait dans des conteneurs. Cette proportion a chuté à moins de 2,5 % pour la campagne agricole 2022-2023.

Le CN a acheminé plus de 750 000 tonnes métriques de céréales directement des Prairies par conteneur pendant la campagne agricole 2023-2024. Le CN prévoit que les envois de céréales conteneurisées continueront de représenter une proportion importante des envois de céréales au cours de la prochaine campagne agricole.

<sup>4</sup><https://agriculture.canada.ca/fr/production-agricole/meteo/outil-surveillance-secheresses-au-canada/conditions-secheresse-actuelles>

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

- › La capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales est fonction de la capacité et de l'efficacité opérationnelle de chacun de ses maillons, du point d'origine à la destination.
- › Le CN a investi des milliards de dollars dans des initiatives touchant le matériel roulant, les locomotives, l'infrastructure ferroviaire, la technologie et le recrutement pour améliorer la capacité globale de la chaîne d'approvisionnement.
- › Toutes les parties de la chaîne doivent travailler ensemble pour assurer une utilisation équilibrée des corridors ferroviaires disponibles.
- › L'application de mesures réglementaires peut avoir une incidence directe sur la capacité et le flux de la chaîne d'approvisionnement.

La capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement des céréales est fonction de la capacité et de l'efficacité opérationnelle de chacun de ses maillons. L'ensemble des composantes de la chaîne doit être synchronisé et fonctionner de manière optimale pour assurer une capacité maximale de façon durable. La chaîne d'approvisionnement s'étend de la ferme et des silos de la campagne jusqu'à la destination. La chaîne d'approvisionnement des céréales ne se termine pas simplement par le déchargement d'un wagon à un terminal d'exportation; elle comprend aussi le navire qui parcourt l'océan pour transporter les céréales en vrac vers l'utilisateur final à l'autre bout du monde, ainsi que le navire porte-conteneurs transportant les céréales et d'autres marchandises.

La capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales du Canada fluctue aussi tout au long de la campagne agricole, et de nombreux facteurs limitent considérablement les volumes de céréales pouvant être acheminés par la chaîne de bout en bout à n'importe quel moment. Si la plupart des secteurs desservis par le chemin de fer génèrent un flux relativement constant de trafic, le modèle de la demande pour l'acheminement des céréales crée une situation unique sur le plan du transport. Les récoltes s'effectuent sur une courte période et produisent des stocks considérables qu'il est impossible de transporter en totalité immédiatement.

Comme le volume de stockage commercial des céréales est limité au Canada par rapport à la quantité totale de céréales produites, les entreprises céréalières s'en remettent aux agriculteurs pour entreposer la majeure partie de leur récolte sur la ferme. Cette situation diffère de celle des pays formant la concurrence où les entreprises céréalières entreposent elles-mêmes la plupart de leurs céréales. La période de pointe de la demande à l'automne correspond généralement à la période où la manutention et la marge de commercialisation des céréales sont les plus rentables et où la pression exercée sur les agriculteurs pour livrer la marchandise est la plus intense. **Le défi consiste à déterminer la meilleure façon d'harmoniser la demande avec la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales de bout en bout et la capacité ferroviaire totale, car la chaîne ne peut pas absorber toutes ces céréales en même temps — une situation bien réelle dans tous les grands pays producteurs de céréales dans le monde.**



*Il est essentiel d'exploiter la pleine capacité de manutention des céréales de la chaîne d'approvisionnement de l'est du Canada afin d'équilibrer les corridors et de maximiser les volumes totaux des expéditions céréalières.*

### **Réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent**

Le port de Thunder Bay dispose d'une capacité de traitement importante lorsque le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent est ouvert (sauf l'hiver) et offre une occasion en or d'optimiser l'équilibre de la demande dans les corridors. Six terminaux se spécialisent dans les exportations de céréales en vrac et disposent de voies en boucle qui permettent le traitement des envois de céréales et d'autres marchandises en vrac transportées par trains-blocs. Le CN a également accès à de nombreuses installations de manutention de céréales au port de Duluth. Les céréales provenant de ces ports peuvent être expédiées directement outre-mer par des navires transocéaniques ou peuvent être acheminées par laquie via les Grands Lacs pour consommation dans les marchés intérieurs. Les céréales peuvent aussi être transportées à l'un des six principaux silos de transbordement le long du Saint-Laurent, où elles seront par la suite transbordées dans des navires transocéaniques. **L'équilibre des corridors est un élément vital. Il est essentiel d'exploiter la pleine capacité de manutention des céréales de la chaîne d'approvisionnement de l'est du Canada afin d'équilibrer les corridors et de maximiser les volumes totaux des expéditions céréalières.**

### **Chargement de céréales par mauvais temps au port de Vancouver**

La capacité de chargement de céréales par mauvais temps dans le port de Vancouver est un problème récurrent qui n'a toujours pas été résolu. En février 2018, une décision arbitrale prise par le Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) a mis un terme à l'usage de bâches pour recouvrir les cales lors du chargement de céréales par mauvais temps au port de Vancouver, tandis que le chargement des céréales par les orifices a été interrompu jusqu'à la mise en œuvre possible d'autres mesures de sécurité. Depuis, la pratique de chargement des céréales par les orifices a été rétablie et de nouveaux protocoles de sécurité s'y appliquent.

Certains observateurs de l'industrie ont remarqué que des entreprises céréalières choisissent de ne pas procéder au chargement des céréales par les orifices à cause du temps et de l'effort additionnels liés aux nouveaux protocoles. Au bout du compte, chaque entreprise céréalière décide elle-même de la manière dont les céréales seront chargées sur les navires. Il existe des solutions de rechange au chargement par les orifices. Certaines installations de manutention des céréales de la région du nord-ouest du Pacifique aux États-Unis ont investi dans des toits qui protègent contre la pluie. Il s'agit d'une technologie prometteuse pour le Canada également.

**Ce problème a des répercussions importantes sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales.** Si l'espace dans les terminaux céréaliers n'est pas disponible pour décharger les céréales des wagons, les trains céréaliers chargés ne peuvent être acheminés. Le CN est obligé de retenir les trains en route vers les ports et ceux à leur point d'origine jusqu'à ce que la situation s'améliore. En fin de compte, la chaîne d'approvisionnement de bout en bout est touchée négativement, car les retards dans les retours des wagons-trémies vides vers les Prairies auront une incidence sur le programme de mise en place global du CN pour la semaine suivante. Au moment de rédiger le présent document, la situation était la même au port de Vancouver relativement aux protocoles de chargement des céréales par mauvais temps.



Wadena (Sask.)

### **Agrandissement des limites d'interconnexion et répercussions sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement**

En 2023, le projet de loi C-47 a rétabli la pratique d'agrandissement des limites d'interconnexion dans les provinces des Prairies pour 18 mois (jusqu'à mars 2025). **L'agrandissement des limites d'interconnexion réduit la capacité et l'efficacité, soit tout le contraire de ce dont les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont besoin. Lorsque cette disposition prendra fin en mars 2025, elle ne devrait pas être rétablie.**

L'élargissement des distances d'interconnexion permises à un rayon de 160 km autour des points d'interconnexion définis crée un réseau de services réglementés différent, car cette distance plus grande oblige les chemins de fer à consacrer des ressources à des déplacements inefficaces. Dans bon nombre de cas, en comparaison avec un transport de ligne direct assuré par le transporteur ferroviaire desservant un point d'origine donné, l'agrandissement des limites d'interconnexion donne souvent lieu à un trajet plus long, ce qui alourdit les délais du cycle de rotation du matériel roulant.

Lorsque le cycle de rotation d'un wagon est plus long, l'efficacité de l'utilisation du parc est également moindre, ce qui entraîne ensuite la réduction de la taille du parc puisque plus de wagons sont requis pour déplacer un volume identique. Par exemple, chaque jour où les délais de cycle moyens sont prolongés pour les wagons-trémies, la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales est réduite de l'équivalent de 400 à 500 wagons par semaine, ou de 40 000 à 50 000 tonnes métriques par semaine.

### **Programmes de marketing 2024-2025 du CN pour les produits céréaliers**

#### **INFRASTRUCTURE DE MANUTENTION DES CÉRÉALES EFFICACE**

Pour s'harmoniser avec l'évolution de l'infrastructure de la manutention des céréales dans l'ouest du Canada, **le CN a aussi modifié ses mesures incitatives favorisant l'efficacité ferroviaire pour encourager l'industrie à améliorer l'efficacité de son infrastructure.**

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

Depuis 2014, le CN et ses clients coordonnent les investissements dans les infrastructures cérésières de façon à ce que les systèmes d'air des trains céréaliers chargés soient entièrement sous pression, afin que les équipes du CN puissent quitter plus rapidement le terminal d'origine. Autrement, en périodes de froid extrême, la mise sous pression complète des trains peut prendre de 8 à 12 heures (ou plus). En réduisant le temps requis, on diminue le temps de cycle des trains et on améliore la vitesse des wagons. Plus de 95 % des installations desservies par le CN disposant de l'infrastructure nécessaire pour charger des trains-blocs de céréales participent à ce programme, ce qui constitue une solution mutuellement avantageuse pour le CN et ses clients.

## APPROVISIONNEMENT EN WAGONS-TRÉMIES

Le CN réserve en priorité une vaste partie de son parc partagé de wagons-trémies aux clients qui sont intéressés par un approvisionnement en wagons à l'année. Ces programmes prévoient également des sanctions réciproques pour le CN et les clients. Pour la campagne agricole 2024–2025, le CN prévoit que plus de 90 % des wagons céréaliers fournis par le CN seront réservés à des clients avant le début de la récolte dans le cadre d'ententes commerciales d'approvisionnement en wagons et d'autres programmes commerciaux du même genre. Le CN propose ces programmes afin d'assurer une application aussi large que possible, et le lot de wagons peut comprendre aussi peu que 10 wagons.

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

*L'agrandissement des limites d'interconnexion réduit la capacité et l'efficacité, soit tout le contraire de ce dont les chaînes d'approvisionnement canadiennes ont besoin. Lorsque cette disposition prendra fin en mars 2025, elle ne devrait pas être rétablie.*

Le CN rend également disponible une partie de son parc général de wagons, et les clients peuvent signifier leurs besoins jusqu'à 16 semaines à l'avance dans le système de demande de wagons céréaliers du CN. Lors de la vérification hebdomadaire des demandes de wagons, et une fois les demandes sans autorisation d'un terminal supprimées du registre de demande de wagons céréaliers, le CN répartit les wagons en premier en fonction des demandes valides liées à des programmes commerciaux d'approvisionnement en wagons. Les wagons disponibles restants pour une semaine donnée sont répartis entre le reste des demandes des clients.

## DIRECTIVES SUR LA CAPACITÉ MAXIMALE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT DE CÉRÉALES

**Le CN est d'avis que, de manière continue, quand les corridors sont équilibrés, la chaîne d'approvisionnement de céréales de bout en bout peut prendre en charge jusqu'à 7 800 wagons par semaine (jusqu'à 744 000 tonnes métriques par semaine) de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés en dehors de l'hiver, et jusqu'à 6 250 wagons par semaine (jusqu'à 595 000 tonnes métriques par semaine) de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés en hiver.**

Sur une base annuelle, la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout pour le CN représente une capacité d'envois de céréales pouvant atteindre 36 MTM, ce qui est nettement plus élevé que les volumes d'expédition de céréales prévus pour le réseau du CN pendant la campagne agricole 2024–2025.



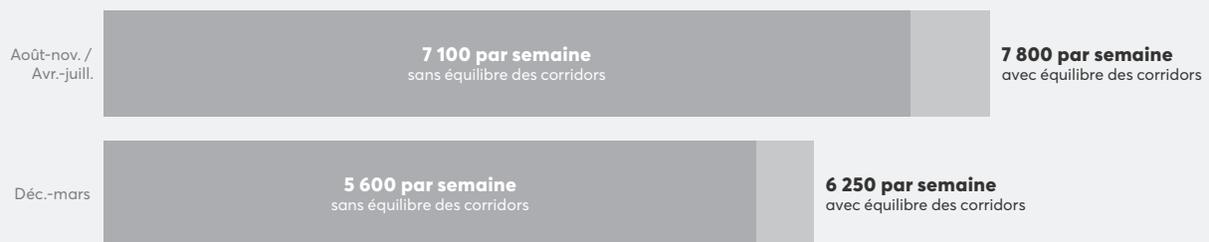
De nombreuses conditions doivent être remplies pour que le CN puisse atteindre ces niveaux maximums de capacité de la chaîne d’approvisionnement de céréales de bout en bout. Ces conditions comprennent notamment :

- 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 sept jours sur sept dans les principaux terminaux d’exportation des céréales;
- le déchargement des wagons de céréales et le chargement des navires à tous les terminaux d’exportation de céréales même par mauvais temps;
- des conditions d’exploitation ferroviaire normales en hiver (les problèmes liés à ces conditions et les mesures prises par le CN pour gérer l’impact de l’hiver sur la capacité ferroviaire sont abordés dans notre Plan d’exploitation hivernale);
- la mesure dans laquelle l’agrandissement des limites d’interconnexion est appliqué par les clients dans l’ensemble des segments du trafic ferroviaire, qui déterminera par la suite l’incidence relative de l’agrandissement des limites d’interconnexion sur la fluidité et la capacité du réseau;
- aucune interruption de travail importante;
- aucune interruption de service sur la ligne principale ou autres perturbations majeures de la chaîne d’approvisionnement;
- un contexte commercial mondial stable.

FIGURE 6.1  
**Capacité maximale à long terme de la chaîne d’approvisionnement de bout en bout – produits céréaliers en vrac et transformés**  
*tonnes métriques expédiées par semaine*



FIGURE 6.2  
*wagons expédiés par semaine*



**Ces conditions limitent les volumes de céréales pouvant être transportés par la chaîne d’approvisionnement à n’importe quel moment.** On peut s’attendre à ce que les niveaux maximums à long terme d’envois de céréales ne soient pas atteints si ces conditions ne sont pas respectées durant une période donnée. En cas de déséquilibre des corridors, par exemple, ces niveaux maximums de capacité de la chaîne d’approvisionnement à long terme pourraient être réduits de 8 à 9 %.

**En ce qui concerne les répercussions du mauvais temps sur la productivité de la chaîne d’approvisionnement au port de Vancouver, il est juste d’affirmer qu’une période de chute de pluie persistante peut réduire le flux de production hebdomadaire du port d’au moins 20 %.**

# Capacité du CN

La section qui suit présente les prévisions du CN en matière de taille du parc de wagons-trémies, du parc de locomotives et des équipes de conduite durant la campagne agricole 2024–2025, de même que les plans d'investissement dans l'infrastructure ferroviaire du CN pour 2024 :

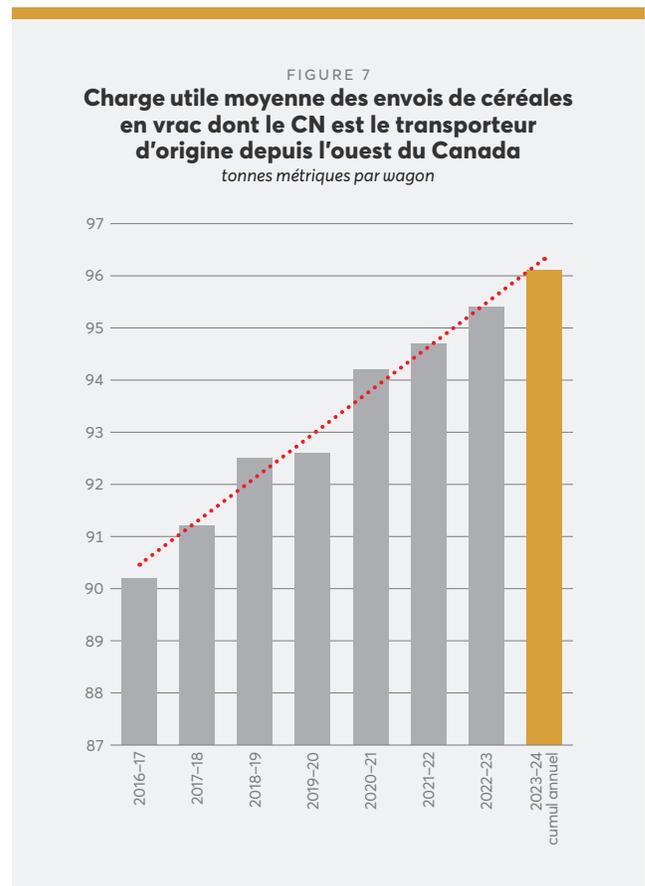
## Taille et efficacité du parc de wagons-trémies

Compte tenu des prévisions actuelles de la demande globale, le CN prévoit que le parc de wagons-trémies pour le transport des céréales sera suffisant pour transporter les volumes de céréales prévus pendant la campagne agricole 2024–2025.

Cet automne, le CN prévoit disposer d'un parc détenu, exploité ou loué d'environ 12 300 wagons-trémies dédiés au transport de céréales en vrac dans l'ouest du Canada, comparativement à environ 11 800 wagons-trémies céréaliers pendant la campagne agricole 2023–2024. Une fois les wagons-trémies fournis par les clients pris en compte, la taille réelle du parc de wagons-trémies sur le réseau du CN sera d'environ 14 000 wagons.

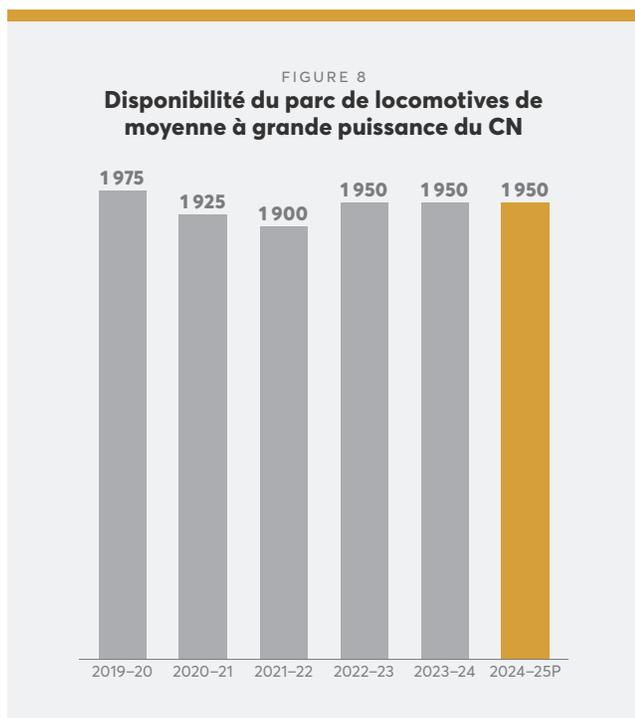
**Au cours des sept dernières campagnes agricoles (2017–2018 à 2023–2024), grâce aux diverses solutions offertes aux clients, le tonnage moyen expédié par wagon sur le réseau du CN depuis l'ouest du Canada a augmenté de près de cinq tonnes métriques, soit de plus de 5 %.** Un tonnage plus élevé par wagon signifie une augmentation du tonnage expédié en période de pointe de demande de wagons-trémies.

De plus, le programme pluriannuel de modernisation des wagons-trémies du CN est toujours en vigueur. En 2024–2025, le CN s'attend à prendre livraison de 750 nouveaux wagons-trémies, juste à temps pour la période de pointe de transport des céréales.



## Locomotives

En se fondant sur les prévisions actuelles relatives à la demande globale de trafic ferroviaire, le parc de locomotives du CN sera suffisant pour transporter les volumes prévus de céréales de l'ouest du Canada expédiés pendant la campagne agricole 2024–2025. À l'automne de 2024, **le parc de locomotives de moyenne et de grande puissance du CN devrait compter environ 1 950 locomotives**. Le parc de locomotives du CN comprendra 60 locomotives Dash-9 nouvellement acquises qui sont en cours de modernisation afin de remplacer les moteurs de traction à courant continu par des moteurs à courant alternatif. De plus, 33 locomotives SD75 devraient faire l'objet de travaux similaires, ce qui augmentera le parc de 93 locomotives avant la fin de l'année. Les locomotives à moteur à courant alternatif procurent une adhérence nettement supérieure et un effort de traction amélioré, et sont moins sujettes aux pannes de moteur de traction que les locomotives à moteur à courant continu. Les moteurs de traction des locomotives à courant alternatif sont également moins sujets aux problèmes mécaniques dus à la neige que les locomotives à moteur à courant continu.



## Équipes de conduite des trains

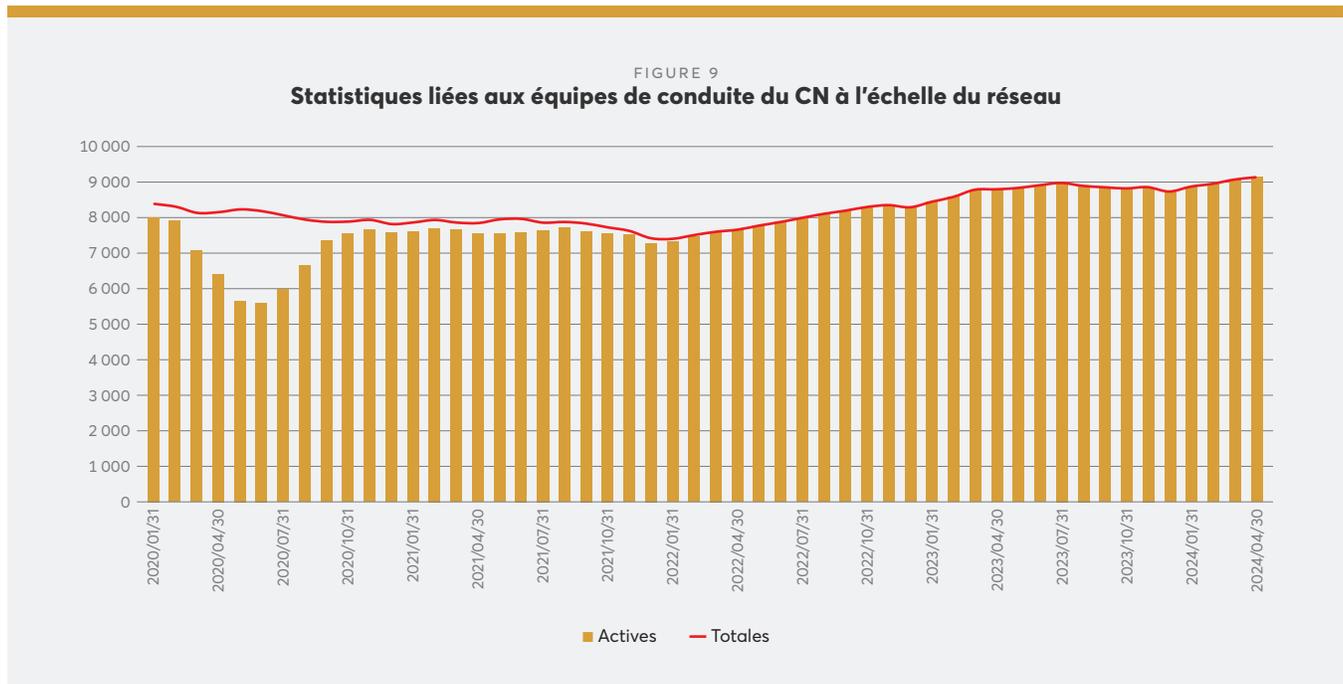
Compte tenu des prévisions actuelles de la demande globale, le CN prévoit que les équipes de conduite actives seront suffisantes pour transporter les volumes de céréales prévus pendant la campagne agricole 2024–2025. Toutefois, le recrutement et le maintien en poste du personnel sont un enjeu dans certaines régions de l'ouest du Canada.

Les répercussions de la nouvelle réglementation fédérale (25 mai 2023) sur l'exploitation ferroviaire du CN sont maintenant claires et continueront d'avoir une influence importante sur la campagne agricole 2024–2025. Le CN subit actuellement les conséquences directes des Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire et des changements réglementaires qui sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2022 relativement au nombre de congés de maladie payés auxquels ont droit les travailleurs de tous les milieux de travail du secteur privé sous réglementation fédérale, ainsi que la nouvelle réglementation gouvernementale prévoyant cinq jours de congé. Selon l'interprétation faite par le syndicat, ces nouveaux jours de congé soumis à la réglementation s'ajoutent aux conditions actuelles de sa convention collective, ce qui signifie qu'il estime que ses membres ont droit aux deux.

Par conséquent, des modifications doivent être apportées aux activités d'exploitation pour continuer d'offrir un service à la clientèle de même qualité. **Selon l'expérience du CN à ce jour, il lui faut faire appel à des centaines de membres du personnel supplémentaires (environ 15 % de plus) au Canada (principalement dans l'Ouest) pour transporter le même volume de marchandises qu'avant la mise en œuvre des règlements.** L'entrée en vigueur de telles politiques est défavorable à l'atteinte des objectifs de résilience de la chaîne d'approvisionnement, d'efficacité et de croissance économique du gouvernement du Canada.

Dans un marché du travail déjà difficile où le taux de chômage est le plus bas depuis des décennies, le CN prend diverses mesures pour attirer de nouveaux membres du personnel potentiels, notamment :

- Le versement d'une prime d'embauche d'une valeur pouvant aller jusqu'à 10 000 \$ pour stimuler le recrutement dans les régions du réseau du CN où il est difficile de trouver du personnel.
- Le déploiement d'efforts de mobilisation plus ciblés auprès des candidats potentiels dans chaque région du Canada.
- La mise en œuvre de nouvelles technologies et de nouveaux outils d'embauche pour soutenir les efforts de recrutement du CN.



Lorsqu'on détermine les effectifs disponibles pour assurer la circulation ferroviaire, on se concentre sur les chefs de train et les mécaniciens de locomotive, qu'on nomme équipes de conduite aux fins du présent document. En avril 2023, Transports Canada a enrichi les indicateurs de performance hebdomadaires du secteur ferroviaire, rendus publics, d'un indicateur obligatoire sur le « nombre d'employés d'exploitation ferroviaire qui sont disponibles » au niveau provincial et territorial. Selon cet indicateur, entre avril 2023 et mai 2024, le nombre d'employés d'exploitation du CN a augmenté de 8,8%<sup>5</sup>.

Le CN procède à l'étude de ses équipes de conduite à l'échelle régionale et pour chaque terminal. Sachant, par exemple, que les céréales acheminées des Prairies à Vancouver ou à Prince Rupert doivent traverser la Colombie-Britannique, il faut prévoir suffisamment d'équipes de conduite dans chacun des terminaux ferroviaires par lesquels le trafic transitera pour faciliter un transport par rail efficace.

La capacité de trouver des ressources pour chaque terminal dépend de la dynamique de la main-d'œuvre et de l'économie dans ces régions, y compris de la proximité des principales agglomérations, du coût de la vie, de la disponibilité et de l'accessibilité des logements, et de la disponibilité de l'éducation et d'autres services. Il est relativement plus difficile de recruter et de retenir des équipes dans des régions éloignées comparativement à d'autres régions du réseau du CN, sans compter que la densité du trafic ferroviaire et la pression de la demande de nombreux secteurs de transport ferroviaire sont parmi les plus élevées dans ces régions.

Ces défis posés par le marché de l'emploi ne sont pas réservés exclusivement à l'industrie ferroviaire, les taux de chômage étant à leurs plus bas niveaux depuis les cinquante dernières années et les changements démographiques réduisant la taille de la main-d'œuvre disponible. De plus, un changement générationnel s'opère au sein de la main-d'œuvre. Les observateurs notent un changement de perspective chez les travailleurs quant à l'équilibre travail-vie personnelle et aux mandats de travail par quart et pendant les fins de semaine.

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

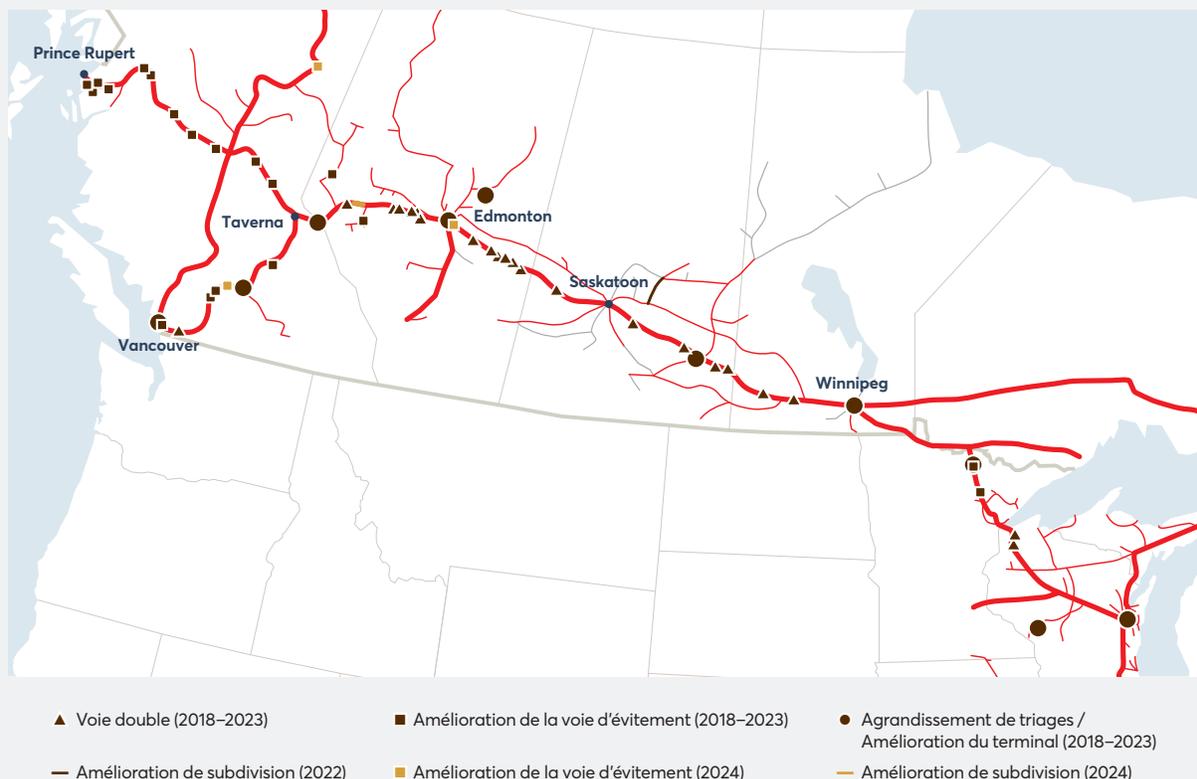
## Infrastructures ferroviaires

Le CN a investi plus de 15 milliards de dollars entre 2019 et 2023, et près des deux tiers de ces investissements ont été consacrés aux voies et aux actifs ferroviaires. **Pour 2024, les dépenses en immobilisations du CN devraient augmenter légèrement par rapport aux années précédentes, pour atteindre environ 3,5 milliards de dollars.** Ces investissements font en sorte que notre réseau ferroviaire est toujours exploité de manière sécuritaire et efficace, en plus d'augmenter la capacité, d'accroître la fluidité et de soutenir la croissance. De nouveaux grands projets d'amélioration de la capacité des infrastructures ferroviaires dans l'ouest du Canada devraient être en service en 2024–2025, notamment :

<b>Sud de la Colombie-Britannique</b>	Prolongement de voies d'évitement (Jaleslie) pour accueillir des trains plus longs et améliorer le service vers Vancouver.
<b>Nord-est de la Colombie-Britannique</b>	Prolongement de voies d'évitement (Septimus) pour accroître la capacité et améliorer le service vers Fort St. John.
<b>Edmonton</b>	Mise à niveau de voies d'évitement (Cloverbar) pour améliorer le service vers Edmonton.
	Mises à niveau (subdivision d'Edson) pour réduire la congestion du corridor et améliorer la vitesse sur le réseau.

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

FIGURE 10  
Investissements majeurs du CN dans l'infrastructure entre 2018 et 2024



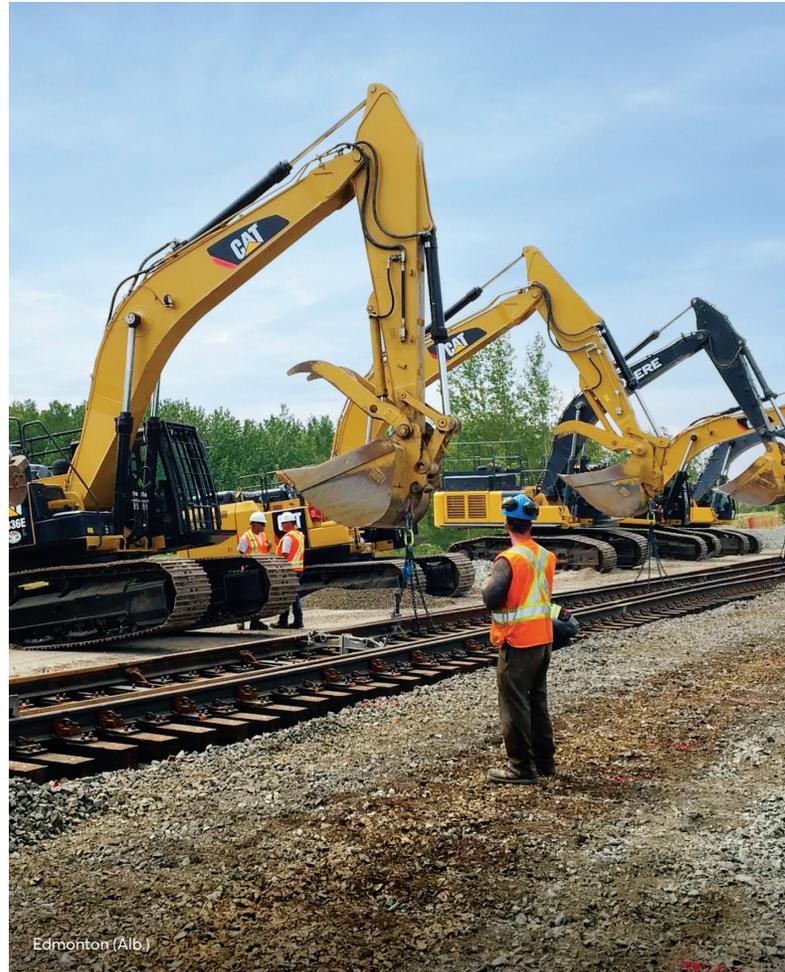
## Des investissements à long terme pour appuyer la croissance future

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

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

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

Toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement canadienne doivent investir davantage afin d'accroître sa capacité. Pour ce faire, les gouvernements, les chemins de fer, les expéditeurs, les fonds de capital-investissement et d'autres acteurs devront se concerter et se coordonner pour investir de manière stratégique. **Pour soutenir l'investissement immédiat dans la capacité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement canadienne, le gouvernement du Canada doit mettre en œuvre des mesures de soutien sous la forme de politiques fiscales et de mesures d'amortissement accéléré. Un contexte réglementaire favorable devrait permettre à toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement de bénéficier de ces nouvelles mesures associées à des projets qui augmentent la capacité de la chaîne d'approvisionnement canadienne.** Ces mesures doivent être prises dès maintenant afin de soutenir la croissance économique future du Canada.



## Planification et capacité opérationnelles

**Le CN a adopté une approche « retour à l'essentiel » dans ses activités ferroviaires afin d'améliorer le service ferroviaire pour ses clients et d'accroître l'efficacité. Il continuera de peaufiner sa planification opérationnelle et ses communications, puisqu'il est toujours possible de s'améliorer.**

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

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

Il y a deux ans, le CN a instauré des créneaux horaires pour les trains-blocs de vrac dans les corridors clés afin d'augmenter la capacité ferroviaire et la vitesse des trains. Le CN a également désigné cinq lieux de retenue du trafic ferroviaire entre Edmonton et Jasper (Alb.) afin de maximiser l'utilisation de la capacité ferroviaire. Ces lieux de retenue placent les trains céréaliers aux bons endroits pour tirer parti des possibilités offertes par la capacité du réseau et utiliser au mieux les créneaux horaires pour le passage des trains dans les zones achalandées. Cette approche de l'exploitation a fait ses preuves et sera maintenue.



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

Cela dit, il reste des éléments qui échappent au contrôle du CN. Une part importante des marchandises traitées par le CN a pour destination un lieu desservi par un autre transporteur ferroviaire. Les envois céréaliers que le CN échange avec le CPKC à Vancouver et qui sont destinés aux terminaux céréaliers de la rive sud en sont un bon exemple. Les groupes Gestion de la fluidité du trafic et Exploitation portuaire du CN et du CPKC coordonnent la circulation dans le port, mais si les plans changent pour diverses raisons, cela peut retarder l'arrivée des wagons à leur destination. Cette situation peut entraîner une modification importante des créneaux horaires disponibles pour les points d'échange.

Si on tient compte du fait que la plus grande partie de nos céréales en vrac sont transportées dans du matériel fourni par le CN et que ce matériel est une ressource partagée entre les clients, tout retard dans le déchargement des wagons ou dans le retour de wagons vides à des fins de chargement a une incidence sur tous les clients céréaliers et limite la capacité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout.

*Le CN prend également des mesures pour assurer la fluidité des corridors en équilibrant les wagons chargés qui sont acheminés vers leur destination et les wagons vides qui reviennent à leur point d'origine.*

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

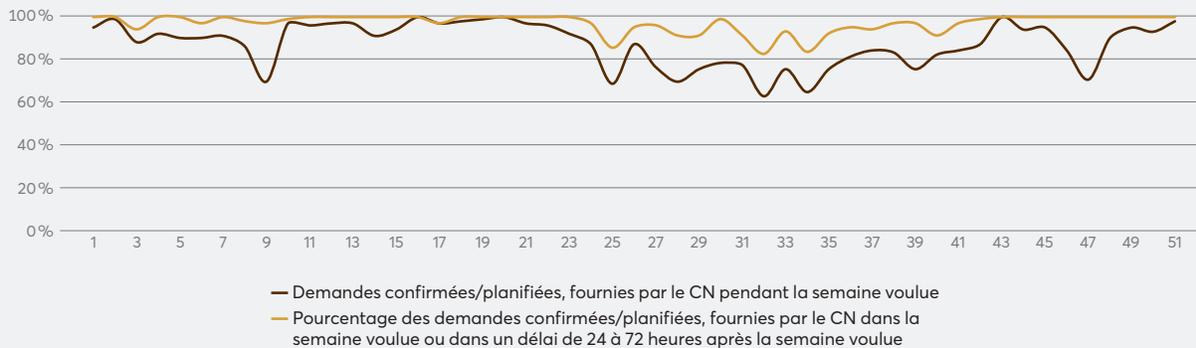
Outre les rapports et les prévisions sur les quantités totales de céréales et de produits céréaliers transformés expédiés à partir de l'ouest du Canada pendant une période donnée, le CN évalue la performance de la chaîne d'approvisionnement des céréales, y compris la qualité des services offerts, et en communique les résultats de diverses façons. Cette information est présentée chaque semaine en détail dans le Rapport du CN sur les céréales de l'ouest du Canada<sup>6</sup>. 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 pour du matériel fourni par le CN.

**Le CN déclare le tonnage total de céréales en vrac et de produits céréaliers transformés transportés chaque semaine par corridor, les envois acheminés depuis le début de la campagne agricole et le détail des demandes des clients pour des wagons-trémies fournis par le CN.** Le rapport fait également état des demandes préliminaires de wagons pour une semaine donnée, et les demandes de wagons dont la réception n'a pas été autorisée par le terminal de destination sont repérées et supprimées du registre de demandes. Toutes les demandes restantes

sont donc des demandes valides. Les demandes de wagons annulées par les clients sont prises en compte. Le CN évalue le reste des demandes par rapport à la capacité maximale à long terme de la chaîne d'approvisionnement. Il arrive qu'à certains moments, les demandes dépassent de loin la capacité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout et, dans ces cas, les demandes sont refusées.

Le CN déclare également en détail son exécution du plan de mise en place de wagons-trémies céréaliers, c'est-à-dire qu'il présente l'information suivante une fois que le plan est finalisé (p. ex., il tient compte des demandes annulées par les clients) : nombre de wagons mis en place pour la semaine pour laquelle ils sont demandés, wagons de la semaine précédente mis en place et wagons de la semaine suivante mis en place à l'avance. Chaque semaine, le CN indique le pourcentage de wagons-trémies fournis par la Compagnie par rapport au plan de mise en place de la semaine en cours, de même que le pourcentage de demandes remplies dans la semaine voulue ou dans un délai de 24 à 72 heures de la semaine voulue. Le CN explique aussi en détail les raisons pour lesquelles un wagon n'a pas été fourni dans les délais demandés.

FIGURE 11  
Statistiques liées aux demandes de wagons-trémies céréaliers fournis par le CN pour l'ouest du Canada qui ont été confirmées/planifiées – campagne agricole 2023-2024



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



Ceux à la recherche de vraies solutions durables aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement ne doivent pas se limiter au nombre de demandes de wagons-trémies remplies, mais prendre en compte les activités de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. En examinant les faits et en tenant compte du contexte, nous contribuerons à faire de la croissance économique à long terme du Canada un objectif commun. Nous devons cesser de nous buter contre la rhétorique politique et la recherche de coupables si nous voulons favoriser les investissements privés dont a tant besoin l'infrastructure de transport de notre pays.

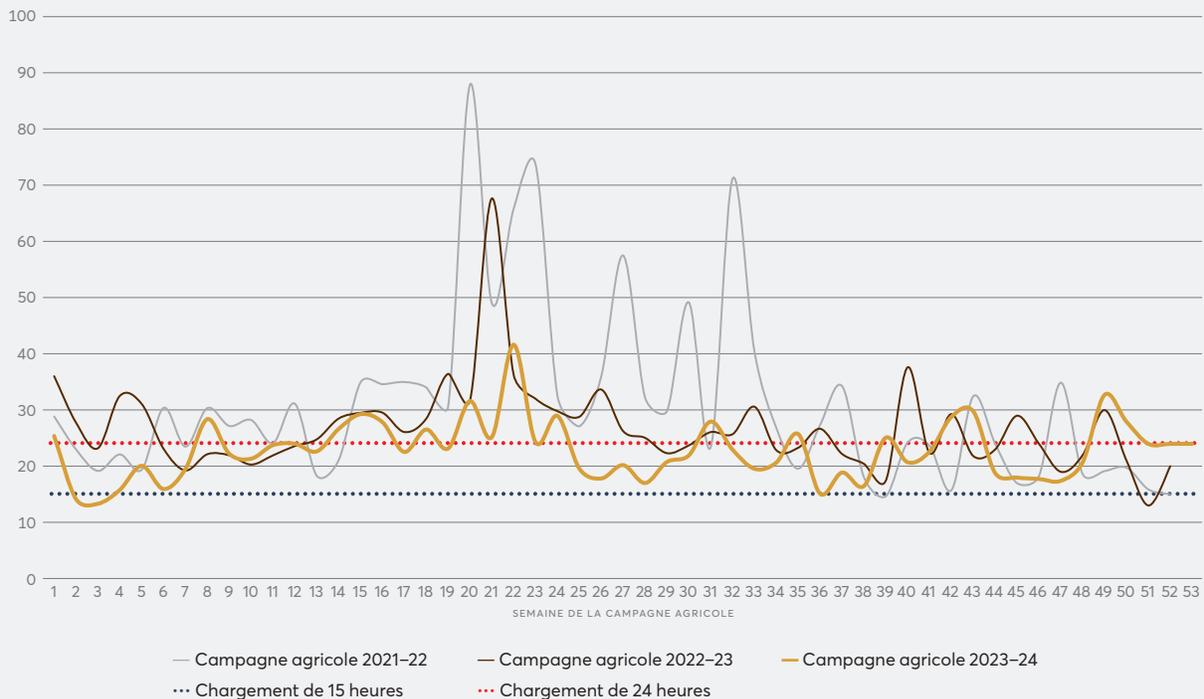
### Délais de chargement aux silos

Pour que la chaîne d'approvisionnement soit le plus efficace possible, tous ses maillons doivent fonctionner à pleine efficacité. Le cycle de rotation des wagons-trémies désigne le délai qui s'écoule entre la mise en place et le chargement, entre le chargement au point d'origine et la libération du wagon chargé, le temps de parcours du wagon chargé vers la destination, le temps de déchargement à destination, le délai qui s'écoule entre la libération du wagon vide et sa reprise, et le temps de parcours vers le prochain point d'origine de chargement.

À l'heure actuelle, aucune donnée publique n'est disponible relativement aux délais de chargement aux silos primaires et de nombreux enjeux peuvent avoir une incidence sur le temps qu'il faut pour que des wagons-trémies soient chargés aux silos primaires. Le froid intense engendre des dangers pour les employés des silos à céréales. Des bris mécaniques peuvent se produire, les céréales pourraient ne pas être de la qualité souhaitée au moment du chargement, le silo pourrait ne pas contenir suffisamment de céréales en vue du chargement du train ou un jour férié pourrait empêcher le chargement. Pendant l'hiver, les conditions météorologiques extrêmes peuvent aussi gêner les déplacements des équipes de chargement et des classificateurs de céréales, et donner lieu ainsi à des conditions dangereuses aux installations de manutention des céréales, par exemple le gel des aiguillages et la présence d'un manteau de neige sur la voie.

Le graphique ci-dessous illustre le délai de chargement moyen au cours des deux dernières campagnes agricoles pour les clients qui ont fait appel aux wagons-trémies du CN. Il montre clairement que les données varient considérablement d'une semaine à l'autre, ce qui reflète les répercussions des facteurs susmentionnés sur le rendement de chargement aux silos primaires.

FIGURE 13  
**Délai de chargement moyen des wagons-trémies fournis par le CN dans l'ouest du Canada – de la mise en place des wagons vides par le CN à la libération des wagons chargés par le client – 2023-2024**  
*délai de chargement moyen (heures)*





Snaring (Alb.)



# Sommaire

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 annuelle de la campagne agricole 2024–2025.

Le CN demeure toutefois préoccupé par les conséquences négatives de la réglementation fédérale en matière de travail, de l'agrandissement des limites d'interconnexion sur la capacité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que par les retards touchant régulièrement le chargement des navires céréaliers en raison de la pluie au port de Vancouver.

On s'attend également à ce que le début des exportations de produits pétroliers par voie maritime dans le port de Vancouver ait une incidence négative sur la capacité et la fluidité du transport de céréales par wagon-trémie dans le port. En prévision de ce changement, le CN collabore avec les autorités portuaires afin d'améliorer la coordination du trafic de navires commerciaux et de plaisance qui limite déjà l'accès au pont ferroviaire de la rive nord. Le CN surveillera la situation au cours de la prochaine année et collabore activement avec ses clients du secteur céréalier afin de trouver des solutions.

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

Le CN s'attend à de bonnes performances pour la prochaine récolte et au-delà. Pour la campagne agricole 2024–2025, le CN est en bonne position pour expédier **jusqu'à 7 800 wagons par semaine (jusqu'à 744 000 tonnes métriques par semaine) de céréales et de produits céréaliers transformés en dehors de l'hiver, et jusqu'à 6 250 wagons par semaine (jusqu'à 595 000 tonnes métriques par semaine) de céréales et de produits céréaliers transformés en hiver. Ces estimations reposent sur l'hypothèse que toutes les conditions sont réunies pour atteindre ces niveaux dans la chaîne d'approvisionnement de bout en bout, y compris l'équilibre entre les corridors.**

Sur la base des meilleures prévisions disponibles, le CN est convaincu que son Plan de transport des céréales 2024–2025 répondra aux besoins de ses clients du secteur céréalier.



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