



LES SOCIÉTÉS CÉRÉALIÈRES ONT DES OPTIONS.

RIEN NE JUSTIFIE DES RÉGLEMENTS PRÉJUDICIALES COMME L'INTERCONNEXION PROLONGÉE ET LES PLAFONDS DE REVENUS DU GRAIN.

Les multinationales céréalières achètent, vendent et expédient du grain canadien. Elles ont des choix concurrentiels entre le CN, le CPKC, les chemins de fer d'intérêt local ET le camionnage, entre autres options de transport.



Les sociétés céréalières utilisent leur myriade de choix de transport pour avoir **LE MEILLEUR SERVICE ET LES MEILLEURS TARIFS***.

**CPCS, Comparaison des tarifs marchandises, 2023*



Les chemins de fer offrent une **VALEUR DE CALIBRE MONDIAL** aux expéditeurs, aux agriculteurs et aux consommateurs.

LES FAITS

- Toutes les expéditions de grain commencent dans un camion.
- Les chemins de fer sont engagés par les grosses sociétés céréalières, pas par les agriculteurs.
- Cinq des plus grosses sociétés céréalières ont un revenu annuel total plus élevé que le PIB de la C.-B. et du Québec combinés.
- Les sociétés céréalières choisissent l'emplacement de leurs élévateurs. C'est une décision commerciale.
- Le CN et le CPKC se font une concurrence féroce pour les expéditions et les élévateurs, par divers points d'entrée.
- Les chemins de fer d'intérêt local sont à l'origine du transport du grain et améliorent la concurrence. Tous les chemins de fer font concurrence aux camions.
- Le transport ferroviaire du grain en vrac est très réglementé et est le seul bien pour lequel les revenus sont plafonnés, ce qui limite les investissements.
- Les expéditions hebdomadaires, mensuelles et annuelles de grain en vrac varient considérablement selon les prix mondiaux, les marchés et les conditions météo (moment de la récolte, etc.).
- Les sociétés céréalières retiennent régulièrement les expéditions selon les conditions du marché, laissant une précieuse capacité ferroviaire inutilisée.
- Certaines sociétés céréalières veulent un service de limousine de dernière minute au prix d'un billet de bus.

85 % DU RÉSEAU D'ÉLÉVATEURS À GRAIN SONT DOUBLEMENT DESSERVIS, À 30 KM D'UN POINT D'INTERCONNEXION OU À 100 KM D'UN AUTRE TRANSPORTEUR FERROVIAIRE.

Toutes les sociétés céréalères ont accès à des chemins de fer concurrentiels avec l'interconnexion de longue distance réglementée.

LES AVANTAGES DU TRANSPORT FERROVIAIRE



Les chemins de fer canadiens sont **LES PLUS SÛRS** en Amérique du Nord.



Les chemins de fer canadiens offrent les tarifs marchandises moyens **LES PLUS BAS** des principales économies de marché. Les tarifs pour le grain sont de 29 % inférieurs à la moyenne canadienne.



Le train est le mode de transport terrestre **LE PLUS ÉCOLOGIQUE**. Un train peut retirer 300 camions des routes, réduisant considérablement les émissions de GES.



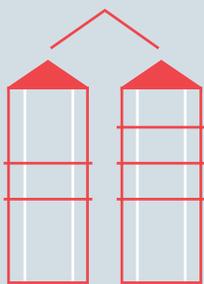
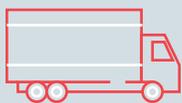
EN TOUTE FIABILITÉ, les chemins de fer canadiens transportent **350 MILLIARDS \$ DE BIENS PAR ANNÉE** et la moitié des exportations du Canada.



Les temps d'arrêts des trains restent **TOUJOURS BAS** alors que les retards des autres modes augmentent.

64 KM

L'agriculteur paie en moyenne 10 \$ la tonne pour transporter le grain sur 64 km jusqu'au silo de collecte.



16 \$

150 PIEDS

Le grain est transporté deux fois. Une fois au silo de collecte et une fois au port. L'agriculteur paie en moyenne 32 \$ la tonne pour transporter le grain sur 300 pieds.

16 \$

L'agriculteur doit élever le grain sur 150 pieds **deux fois**. Ça coûte au total environ **32 \$ la tonne** en plus des autres frais*.

1 500 KM



Le chemin de fer demande à la société céréalère environ **39 \$/tonne** pour transporter le grain sur des centaines de kilomètres vers un terminal d'exportation.

**Exemples : mélange, nettoyage, séchage, inspection, échantillonnage. Analyse de l'ACFC selon des données de la Commission canadienne des grains, Quorum Corporation et l'Office des transports du Canada.*

LES CHEMINS DE FER TRAVAILLENT POUR L'AGRICULTURE CANADIENNE.

L'AGRICULTEUR PAIE PLUS DE 42 \$ LA TONNE POUR TRANSPORTER LE GRAIN PAR CAMION ET ÉLÉVATEUR SUR DE COURTES DISTANCES. C'EST PLUS QUE LE PRIX DU TRANSPORT FERROVIAIRE SUR 1 500 KM POUR L'EXPORTATION.