



TRANSPORT



LA SECTION TRANSPORT DE LA DIRECTION GESTION DU LAIT EST PRINCIPALEMENT RESPONSABLE DE LA MISE À JOUR ANNUELLE DES CONTRATS DE TRANSPORT DU LAIT EN CONFORMITÉ AVEC LA CONVENTION DE TRANSPORT DU LAIT ÉTABLIE ENTRE LES PRODUCTEURS DE LAIT DU QUÉBEC, L'ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS DE LAIT DU QUÉBEC, PROLAIT TRANSPORT, AGROPUR COOPÉRATIVE ET NUTRINOR COOPÉRATIVE.

CONVENTION DE TRANSPORT DU LAIT

La Convention de transport, finalisée en décembre 2016, a été homologuée en avril 2017 et appliquée rétroactivement. Elle couvre la période du 1^{er} novembre 2015 au 31 octobre 2018. Les parties liées à la Convention ont convenu d'une révision complète de la formule de tarification pour novembre 2018. La formule est utilisée pour établir des tarifs de livraison pour les circuits liés à un contrat de transport. L'actuelle formule est en place depuis 1992 et a subi plusieurs ajustements au fil du temps. L'objectif du Comité de tarification est d'établir une formule dont les paramètres et équations seront représentatifs des meilleures pratiques de transport actuelles. L'application des changements se fera en maintenant une masse monétaire neutre avec celle de la présente formule. Le comité révisera également la formule qui établit le tarif de transport spécial et celle déterminant l'indice de variation des prix du carburant. Plusieurs séances de travail ont eu lieu en 2017 et le processus se poursuivra l'an prochain.

TRANSFERTS ENTRE CONTRATS DE TRANSPORT

La Direction effectue chaque année des transferts entre contrats de transports afin de s'assurer que les objectifs d'utilisation optimale des équipements soient respectés. En 2017, les modifications ont inclus, notamment, la fusion de contrats avec deux compagnies d'un même transporteur ou le transfert de producteurs biologiques vers un transporteur détenant déjà une route de ramassage biologique.

MISE EN COMMUN DES FRAIS DE TRANSPORT

En 2017, la mise en commun des frais de transport par les provinces signataires de l'Accord sur la mise en commun du lait dans l'est du Canada (P5) en était à sa 19^e année.

La contribution du Québec aux pools de transport a été cette année de 6,9 millions de dollars, soit l'équivalent de 0,208 \$ par hectolitre. Cette dépense s'était élevée à 3,9 millions de dollars en 2016, soit l'équivalent de 0,126 \$ l'hectolitre. La hausse des coûts en 2017 a principalement été causée par une augmentation des transferts de lait des régions limitrophes de P5 vers les centres de transformation ainsi que par l'inflation des prix du diesel, des équipements et de la main-d'œuvre.

Les provinces de P5 ont continué à appliquer le modèle de livraison en cascade (livraisons d'est en ouest) afin d'optimiser les coûts de transport associés aux obligations de déplacement interprovincial de lait. Le Comité de transport de P5 a été rétabli en 2017 pour améliorer la coordination de ces déplacements et pour partager des statistiques permettant de mieux expliquer et contrôler les coûts de transport de chaque province.

CLAUDIA LAVIGNE, coordonnatrice au transport et à l'approvisionnement *Transportation and Milk Allocation Coordinator*
GABRIEL NAULT, agent de transport *Transportation Officer*

COÛT DE L'ACTIVITÉ TRANSPORT – PRIX MOYEN PAR HECTOLITRE
TRANSPORTATION COST – AVERAGE COST PER HECTOLITRE

	Pool P5 P5 Pool \$/hl	Québec Quebec \$/hl
2017	2,619	2,427
2016	2,566	2,451
2015	2,625	2,522
2014	2,736	2,623
2013	2,708	2,626
2012	2,655	2,581
2011	2,653	2,522
2010	2,560	2,443

CARBURANT DIESEL

Le coût associé au diesel a augmenté de 4,3 % en 2017, soit une hausse de près de 575 000 \$ comparé à l'année 2016. Le prix moyen du diesel en 2017 a été plus élevé de 0,0806 \$ le litre. Les tarifs payés aux transporteurs ont varié selon la clause d'indexation sur le carburant prévue à la Convention de transport du lait. Cette indexation est basée sur une enquête mensuelle menée auprès de la Régie de l'énergie du Québec.

DÉGEL

La période de dégel sur le réseau routier a une durée statutaire de 61 jours dans trois zones géographiques. Elle a été rallongée de sept jours dans la zone 1 et de quatre jours dans la zone 2, mais raccourcie de sept jours dans la zone 3. Ceci représente un supplément de coût d'environ 213 000 \$ comparé à l'estimation des coûts. Environ 83 % des circuits se trouvent dans la zone 1.

DÉCHARGEMENTS PARTIELS

Le coût des déchargements partiels a été d'environ 249 000 \$ en 2017. Les Producteurs de lait assument les 60 premiers dollars du coût d'un déchargement partiel. Ces frais s'ajoutent aux tarifs établis dans les contrats de transport et sont assumés par le pool de transport. Ces opérations visent à répondre aux commandes des petites entreprises laitières.

RÉSEAU ROUTIER

Près de 76 000 \$ ont été facturés par les transporteurs pour les détours non prévus aux contrats de transport du lait. L'ensemble de ces détours a été validé en tenant compte des dates de début et de fin des chantiers transmises par le ministère des Transports du Québec.

MARCHÉS DE CRÉNEAU

Les Producteurs de lait du Québec organisent des routes spéciales de ramassage du lait pour favoriser le développement de marchés de créneau, comme celui du lait biologique. En 2017, 128 producteurs de lait certifié biologique ont produit 49,9 millions de litres de lait. Près de 88 % de ce lait a été transformé pour les besoins du marché biologique dont la collecte a été effectuée par 12 transporteurs vers 16 usines québécoises, incluant 6 producteurs-transformateurs, et une usine ontarienne.

Enfin, 3,2 millions de litres de lait ont été livrés pour le marché casher. D'autres circuits plus petits répondent à des demandes particulières telles que du lait de troupeaux alimentés de foin sec, du lait de troupeaux de race jersey ou canadienne et du lait de vaches nourries sans OGM.

GROUPE DE LIAISON DU TRANSPORT DE LAIT CANADIEN (GLTLC)

La Colombie-Britannique a été l'hôte du GLTLC en septembre 2017. Cette rencontre entre membres du personnel technique permet les échanges entre provinces sur la situation des coûts de transport et sur la mise en place de projets d'optimisation dans différentes provinces canadiennes. Après que les provinces aient présenté le portrait de la collecte dans leur région ainsi que les défis rencontrés durant la dernière année, des discussions ont porté sur les réalités liées aux nouveaux types d'équipements, les charges légales, la gestion des collectes quotidiennes nécessaires due à des augmentations de volume et plusieurs autres sujets qui illustrent la réalité de la gestion du transport du lait.

STATISTIQUES SUR LES CONTRATS DE TRANSPORT DU LAIT

STATISTICS ON MILK TRANSPORTATION CONTRACTS

Type d'équipement Vehicle type	2017					2016				
	Nombre Number	Circuit Route	Volume tarifé Volume subject to rate formula		Kilométrage annuel Annual kilometres	Nombre Number	Circuit Route	Volume tarifé Volume subject to rate formula		Kilométrage annuel Annual kilometres
			Litres	%				Litres	%	
Camion-citerne 12 roues <i>Tank truck, 12 wheels</i>	34	119	351 418 880	10,97	3 335 972	35	112	320 339 638	10,94	2 618 127
Citerne 3 essieux <i>Tank, 3 axles</i>	41	90	445 197 606	13,90	3 795 288	45	96	458 450 825	15,65	3 238 098
Citerne 4 essieux <i>Tank, 4 axles</i>	198	414	2 405 763 480	75,13	23 224 239	180	370	2 150 615 970	73,41	21 515 637
Total	273	623	3 202 379 966	100,00	30 355 499	260	578	2 929 406 433	100,00	27 371 862

IMAGE DE LA TRANSFORMATION DU LAIT AU QUÉBEC^{1, 6}

MILK PROCESSING PROFILE IN QUEBEC^{1, 6}

	2017		2016		2015		2014		2013	
	Nombre Number	% du lait % of milk	Nombre Number	% du lait % of milk	Nombre Number	% du lait % of milk	Nombre Number	% du lait % of milk	Nombre Number	% du lait % of milk
Grandes entreprises laitières ² <i>Large dairy enterprises²</i>	3	81,75	3	81,65	3	81,04	3	80,68	3	81,00
Moyennes entreprises laitières ³ <i>Medium dairy enterprises³</i>	36	17,75	35	17,84	34	18,44	34	18,78	34	18,55
Petites entreprises laitières ⁴ <i>Small dairy enterprises⁴</i>	54	0,50	57	0,51	55	0,52	53	0,54	52	0,45

TRANSFORMATION PAR RÉGIONS

PROCESSING BY REGION

	2017		2016		2015		2014		2013	
	Nombre d'usines Number of plants	% du lait % of milk	Nombre d'usines Number of plants	% du lait % of milk	Nombre d'usines Number of plants	% du lait % of milk	Nombre d'usines Number of plants	% du lait % of milk	Nombre d'usines Number of plants	% du lait % of milk
Régions centrales <i>Central regions</i>	84	91,70	87	91,78	90	91,95	89	92,28	89	92,60
Régions périphériques ⁵ <i>Outlying regions⁵</i>	26	8,30	26	8,22	22	8,05	21	7,72	21	7,40
Québec <i>Quebec</i>	110	100,00	113	100,00	112	100,00	110	100,00	110	100,00

1 Entreprises laitières qui ont été actives durant l'année.

Dairy enterprises in operation during the year.

2 Entreprises laitières dont les achats journaliers de lait dépassent les 900 000 litres.

Dairy enterprises with daily milk purchases exceeding 900,000 litres.

3 Entreprises laitières achetant plus de 1 000 000 de litres de lait par année et moins de 500 000 litres par jour.

Dairy enterprises purchasing more than 1,000,000 litres annually and less than 500,000 per day.

4 Entreprises laitières achetant moins de 1 000 000 de litres de lait par année.

Dairy enterprises purchasing less than 1,000,000 litres annually.

5 Les territoires des régions périphériques sont ceux de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, de Gaspésie-Les Îles et du Bas-Saint-Laurent, comme définis dans les conventions de mise en marché du lait.

The outlying regions include Abitibi-Témiscamingue, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Gaspésie-Les Îles and Bas-Saint-Laurent, as defined in the milk marketing agreements.

6 Parmi toutes les entreprises laitières, on compte 19 producteurs-transformateurs qui ont transformé 6 millions de litres de lait en 2017. Un producteur-transformateur se définit comme suit : producteur détenant un permis d'exploitation de fabrique laitière et utilisant, à cette fin, le lait de son troupeau.

Among all dairy enterprises, 19 are producer-processors who processed 6 million litres of milk in 2017. A producer-processor is defined as follows: a producer with a permit to operate a dairy plant who uses the milk from his own herd for this purpose.

TRANSPORTATION

THE TRANSPORTATION SECTION OF THE MILK MANAGEMENT DEPARTMENT IS MAINLY RESPONSIBLE FOR ANNUALLY UPDATING MILK TRANSPORTATION CONTRACTS IN ACCORDANCE WITH THE MILK TRANSPORTATION AGREEMENT BETWEEN LES PRODUCTEURS DE LAIT DU QUÉBEC, THE ASSOCIATION DES TRANSPORTEURS DE LAIT DU QUÉBEC, PROLAIT TRANSPORT, AGROPUR COOPERATIVE AND NUTRINOR COOPERATIVE.

MILK TRANSPORTATION AGREEMENT

The Transportation Agreement, which was finalized in December 2016, was approved in April 2017 and applied retroactively. It covers the period from November 1, 2015 to October 31, 2018. The parties to the Agreement agreed to fully review the pricing formula for November 2018. The formula is used to set the delivery rates for the routes covered under a transportation contract. The current formula has been used since 1992 and adjusted several times over the years. The objective of the Pricing Committee is to establish a formula with parameters and equations that are representative of current best practices in transportation. The changes will be applied while maintaining a neutral money supply so that the total transportation cost generated by the new formula equals the one under the current formula. The Committee will also review the formula used to set the special transportation rate and the formula that determines the fuel price change index. A number of work sessions took place in 2017 and the process will continue next year.

TRANSFERS BETWEEN TRANSPORTATION CONTRACTS

Every year, the Department performs transfers between transportation contracts to ensure that the optimum equipment use objectives are met. In 2017, some of the changes included the merger of contracts with two companies run by the same transporter and the transfer of organic producers to a transporter who already had one organic pickup route.

TRANSPORTATION COST POOLING

2017 was the 19th year that transportation costs were pooled by the provinces who signed the Agreement on Eastern Canadian Milk Pooling (P5).

Quebec's contribution to the transportation pools this year was \$6.9 million, i.e. the equivalent of \$0.208 per hectolitre. This expense was \$3.9 million in 2016, i.e. the equivalent of \$0.126 per hectolitre. The higher costs in 2017 were mainly caused by an increase in milk transfers from bordering regions of the P5 to the processing centres and by the inflation in the price of diesel, equipment and labour.

The P5 provinces continued to apply the cascading delivery model (shipments from east to west) to optimize transportation costs associated with inter-provincial milk transportation requirements. The P5 Transportation Committee was established again in 2017 to improve movement coordination and share statistics that help explain and control the transportation costs of each province.

DIESEL FUEL

The cost associated with diesel increased 4.3% in 2017, i.e. up nearly \$575,000 from 2016. The average price of diesel in 2017 was higher by \$0.0806 per litre. The rates paid to transporters varied according to the fuel price indexing clause set out in the Milk Transportation Agreement. Indexing is based on monthly survey results provided by the Régie de l'énergie du Québec.

THAW

The thaw period on the road network has a statutory period of 61 days in three geographical zones. It was extended by seven days in zone 1 and by four days in zone 2, but shortened by seven days in zone 3. This equals an additional cost of around \$213,000 compared to the estimated costs. Approximately 83% of the routes are located in zone 1.

PARTIAL LOADS

The cost of partial loads was around \$249,000 in 2017. Les Producteurs de lait covers the first \$60 of the cost of a partial load. These costs are in addition to the rates set out in the transportation contracts and are covered by the transportation pool. Partial load operations are meant to fill orders by small dairy enterprises.

ROAD SYSTEM

Transporters billed nearly \$76,000 for detours not covered in milk transportation contracts. All detours caused by construction work were verified by checking the start and end dates of construction sites provided by the Ministère des Transports du Québec.

NICHE MARKETS

Les Producteurs de lait du Québec organizes special milk pickup routes to encourage the development of niche markets, such as the organic milk market. In 2017, 128 certified organic milk producers produced 49.9 million litres of milk. Nearly 88% of that milk was processed to meet the needs of the organic market, which was served by 12 transporters who brought the shipments to 16 Quebec plants, including 6 producer-processors, and one Ontarian plant.

Finally, 3.2 million litres of milk were delivered for the kosher market. Other smaller routes met particular demands such as milk from dry-hay-fed herds, milk from herds of Jersey or Canadienne cows, and milk from cows nourished by feed without GMOs.

CANADIAN MILK TRANSPORT LIAISON GROUP (CMTLG)

British Columbia hosted the CMTLG in September 2017. This meeting between technical staff members allows provinces to discuss the issue of transportation costs and the implementation of optimization projects in various Canadian provinces. After the provinces presented an overview of pickups in their region and the challenges encountered in the last year, they discussed the realities of new types of equipment, legal loads, management of necessary daily pickups due to volume growth, and many other topics that illustrate the reality of managing milk transportation.