

VOLUME I 1977

# LE GRAIN ET LES CHEMINS DE FER DANS L'OUEST CANADIEN



RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA MANUTENTION ET LE TRANSPORT DES GRAINS



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada

Commission Hall

Hall Commission

PROPERTY OF  
PRIVY COUNCIL OFFICE  
MANAGEMENT INFORMATION CENTRE

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1977

En vente par la poste:

Imprimerie et Édition

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa, Canada K1A 0S9

ou chez votre libraire.

Nº de catalogue CP32-26/1977-1F

ISBN 0-660-01015-1

Canada: \$5.00

Autres pays: \$6.00

Prix sujet à changement sans avis préalable.

le 18 avril 1977.

ACCESS CODE CODE D'ACCÈS	AFSC
COPY / ISSUE EXEMPLAIRE / NUMÉRO	C-1

PROPERTY OF  
PRIVY COUNCIL OFFICE  
MANAGEMENT INFORMATION CENTRE

L'honorable Otto E. Lang, C.P., M.P.,  
Ministre des Transports et ministre  
responsable de la Commission canadienne  
du blé,  
Chambre des Communes  
OTTAWA, Ontario

HE2321  
.67  
C314  
v.1  
c. 1 aa

Monsieur,

Nous, les membres de la Commission d'enquête sur la manutention  
et le transport du grain, mandatés par les décrets du Conseil C.P. 1975-  
872 et C.P. 1975-1067:

pour faire enquête sur les besoins des collec-  
tivités en matière d'infrastructure ferroviaire, sur  
la rentabilité de la modernisation du réseau ferro-  
viaire et l'attitude probable des producteurs et  
des exploitants d'élévateurs face à l'évolution de  
la conjoncture, aux fins de présenter des recomman-  
dations sur la vocation de cette partie du réseau  
ferroviaire;

présentons maintenant notre rapport que la Commission croit de nature  
à améliorer et à accroître la capacité et l'efficacité du réseau de  
transport et de manutention du grain de l'Ouest pour que ce réseau  
serve mieux l'exportation, et aussi à favoriser l'agriculture, l'indus-  
trie secondaire et la mise en valeur des ressources naturelles de  
l'Ouest canadien.

Un abrégé de nos principaux projets de recherche sera pré-  
senté sous la forme d'un volume distinct d'ici deux semaines. Un  
troisième volume contenant la documentation statistique pertinente est  
en préparation et sera disponible d'ici la fin de mai.

*Embarras*  
*19 Leth.*  
*LA 2-6*

*[Signature]*  
*J. A. Brown*  
*[Signature]*

## LE GRAIN ET LES CHEMINS DE FER DANS L'OUEST CANADIEN

CHAPITRE 1.	La Commission .....	1
	- Nomination de la Commission .....	2
	- Mandat et objectifs .....	9
	Le processus d'enquête .....	13
	- Organisation .....	13
	- Séances d'information, audiences publiques et présentation des témoignages .....	15
CHAPITRE 2.	Les cent premières années .....	20
	- Les cent premières années .....	21
	- Commission canadienne des transports....	24
	- Vue d'ensemble .....	26
	Perspective historique du système de manutention et de transport des grains....	27
	- Construction du chemin de fer .....	27
	- Taux du Pas du Nid-de-corbeau applicables aux grains .....	36
	- Evolution du système de manutention des grains .....	44
	- Origines de la Commission du blé.....	51
	- La Commission canadienne du blé .....	52
	- Le réseau d'élévateurs .....	55
	Commissions d'enquête antérieures .....	57
	- Commission MacPherson .....	58
	- La situation depuis le rapport MacPherson .....	62
	- Les années 1969-1977.....	68
	Besoins futurs en matière de transport .....	70
	- Grain .....	70
	- Produits forestiers .....	72
	- Charbon .....	72
	- Potasse, soufre et autres minerais .....	73
	- Animaux de ferme et produits de viande..	74
CHAPITRE 3.	Le producteur et son milieu .....	75
	- Le producteur .....	76
	- L'exploitation agricole .....	76
	- L'investissement .....	77
	- Les contraintes du producteur .....	81
	- La réglementation .....	82

	- La période de transition .....	84
	L'abandon du service ferroviaire et ses répercussions sociales et communautaires .....	86
	- La Loi sur les chemins de fer - Article 254(3) .....	96
CHAPITRE 4.	Une structure moderne .....	99
	L'Administration des chemins de fer des Prairies .....	102
	- Organisation, pouvoirs et fonctions ...	103
	- Les producteurs .....	106
	- Le produit de l'exploitation .....	108
	- L'infrastructure .....	114
	Chemins de fer du Nord-Ouest .....	121
	- Le corridor du Mackenzie .....	143
CHAPITRE 5.	Élévateurs, primaires .....	148
	- Particularités des coûts du service d'élévateurs .....	151
	- Emplacements des élévateurs .....	160
	- Élévateurs hors-voie .....	161
	- Tarifs aux élévateurs primaires et terminus .....	167
	- Construction excessive et fermeture d'élévateurs primaires .....	168
	- Nettoyage du grain - criblures .....	171
CHAPITRE 6.	Le réseau ferroviaire .....	179
	- Régime de zonage .....	180
	- Trafic .....	181
	- Ports de destination .....	182
	- Matériel roulant .....	183
	- Attribution des wagons .....	196
	- Subventions aux sociétés ferroviaires..	200
	- Trains-blocs .....	206
	- Wagons du producteur .....	208
	- Raccordement de Clinton-Ashcroft .....	212
	- Voies parallèles .....	216
	- Electrification .....	216
	- Propriété publique des plates-formes ferroviaires .....	217

CHAPITRE 7.	Ports et terminus .....	219
	- Thunder Bay .....	220
	- Le port de Churchill .....	227
	- Un silo gouvernemental à Yorkton .....	238
	- Ports de la côte du Pacifique .....	240
	- Le port de Vancouver .....	241
	- Squamish .....	255
	- Prince Rupert .....	256
	- Les silos intérieurs du gouvernement canadien .....	259
CHAPITRE 8.	L'énergie et le transport des grains .....	266
	- Ressources énergétiques et consommation .....	269
	- L'énergie et le transport des grains... ..	275
	- Les coûts du combustible et le transport des grains .....	289
	- Incidences énergétiques de l'abandon de voies secondaires .....	294
CHAPITRE 9.	Le développement économique .....	306
	- L'emplacement des usines de traitement .....	311
	- L'industrie meunière .....	314
	- L'industrie du broyage du colza .....	318
	- Production et transformation du bétail .....	326
	- L'industrie du malt .....	347
CHAPITRE 10.	Coûts du transport du grain .....	350
	- Réfection, rationalisation des voies ferrées et coûts du transport du grain .....	351
	- Amélioration des voies .....	352
	- Répercussions de la rationalisation du réseau sur les coûts du transport du grain .....	369
	- Parallèle entre les services d'élevateurs hors-voie et le service ferroviaire ...	375
	- Taux statutaires .....	377

CHAPITRE 11. Plan de l'étude .....	379
- Région 1 .....	384
- Région 2 .....	387
- Région 3 .....	400
- Région 4 .....	405
- Région 5 .....	427
- Région 6 .....	437
- Région 7 .....	451
- Région 8 .....	455
- Région 9 .....	466
- Région 10 .....	475
- Région 11 .....	482
- Région 12 .....	512
- Région 13 .....	525
- Région 14 .....	537
- Région 15 .....	546
- Région 16 .....	551
- Région 17 .....	558
CHAPITRE 12. Conséquences des recommandations régionales ...	561
- Transfert du droit de propriété .....	568
- La Commission canadienne des transpo transports .....	571
- Dédommagement aux provinces pour les dépenses de voirie .....	572
- Taxes municipales .....	576
CHAPITRE 13. Résumé et recapitulation des recommandations...	580
- Le réseau ferroviaire .....	582
- Le réseau d'élévateurs primaires .....	589
- Ports et terminaux .....	592
- Développement économique .....	596
- Transfert du droit de propriété .....	599
- La Commission canadienne des transports .....	599
- Dédommagement aux provinces pour les dépenses de voirie .....	600
- Compensation des pertes fiscales .....	600
- La Commission canadienne du blé .....	601
- Autres préoccupations importantes des producteurs .....	602
- Taux statutaires .....	609

## LISTE DES TABLEAUX

N° du tableau	DESCRIPTION	Page
	LES CENT PREMIÈRES ANNÉES	
II.1	Milles de voie ferrée, 1906-1935	34
II.2	Abandons d'embranchements, 1945-1963	35
II.3	Taux du transport du grain jusqu'au Fort William-Port Arthur	42
II.4	Pertes déclarées par les chemins de fer et subventions versées, 1971-1975	66
II.5	Coûts déclarés au titre de la "Catégorie IV", Demandes de subvention d'embranchements, 1975	67
II.6	Exportations extrapolées de grain - 1985	71
	LE PRODUCTEUR ET SON MILIEU	
III.1	Superficié de la ferme et nombre de fermes - Ouest canadien, 1921-1971	77
III.2	Investissement des exploitants	78
	UNE STRUCTURE MODERNE	
IV.1	Ratio entre les dépenses afférentes aux trains et les dépenses afférentes à la voie pour les chemins de fer canadiens de classe I, 1974	111
IV.2	Prévision du trafic sur le réseau de l'admi- nistration des chemins de fer du Nord-Ouest	124
	ÉLEVATEURS PRIMAIRES	
V.1	Points de livraison, élévateurs et capacité des élévateurs, 1935-1976	150
V.2	Frais d'exploitation moyens des élévateurs, 1974	154
V.3	Frais d'exploitation moyens d'élévateurs, 1974 stratifiés par capacité permise	156
V.4	Frais d'exploitations moyens d'élévateurs (1974) stratifiés par livraisons	159
	LE RESEAU FERROVIAIRE	
VI.1	Inventaire du matériel roulant, CP Rail	184
VI.2	Inventaire du matériel roulant du CN	186
VI.3	Utilisation du matériel ferroviaire	191
VI.4	Amélioration du rendement	192

N <sup>o</sup> du tableau	DESCRIPTION	Page
VI.5	Détail du circuit moyen d'un wagon- Canadien National	193
VI.6	Circuit de Wagon, 1974	194
VI.7	Volumes de grain prévus, par an Circuits réduits	194
VI.8	Pertes réclamées pour les embranchements des Prairies. Années 1967 à 1975	203
PORTS ET TERMINUS		
VII.1	Terminus céréaliers et capacités - Thunder Bay	221
VII.2	Exportations de céréales canadiennes 1967-1975	222
VII.3	Churchill - Expéditions de céréales 1966-1976	229
VII.4	Silos du gouvernement canadien	259
VII.5	Livraisons nettes de grain aux silos terminus intérieurs	262
L'ÉNERGIE ET LE TRANSPORT DES GRAINS		
VIII.1	Nations dotées des plus grandes réserves prouvées de pétrole, 1972	268
VIII.2	Ressources énergétiques en combustible fossile - États-Unis	271
VIII.3	Consommation de combustible au Canada - Transports	273
VIII.4	Mesures choisies en matière de transport et économies évaluées en pourcentage de l'énergie totale du transport (E.-U. 1970)	274
VIII.5	Calcul du rendement énergétique inverse du transport pour les camions commerciaux	281
VIII.6	Exemples de détermination des prix dans les provinces des Prairies	290
VIII.7	Résultats des projets de rationalisation dans les régions de Brandon et de Carlton	298
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE		
IX.1	Blé moulu dans les minoteries de l'Est et de l'Ouest	315
IX.2	Colza canadien: superficie, approvisionne- ments et ventes	320
IX.3	Pourcentages de production, d'abattage et d'expédition par rapport à la production canadienne totale en 1975	333

N <sup>o</sup> du tableau	DESCRIPTION	Page
IX.4	Pourcentage du nombre d'animaux abattus dans les usines de transformation de la viande par rapport à la capacité d'abattage de ces usines	335
IX.5	Abattage et conditionnement: établissements, années-hommes et valeurs ajoutées pour 1965 et 1974	336
IX.6	Frais de transport de bouvillons d'engrais avec de l'orge, de bouvillons d'abattage et de boeuf à partir de villes choisies de l'Ouest jusqu'à Toronto et Montréal, en 1976	344
IX.7	Frais de transport de villes de l'Ouest jusqu'à Toronto, Montréal et Saint-Jean, en 1976	346
PLAN DE L'ÉTUDE		
XI.1	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 1	386
XI.2	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 2	399
XI.3	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 3	404
XI.4	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 4	426
XI.5	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 5	436
XI.6	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 6	450
XI.7	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 7	454
XI.8	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 8	465
XI.9	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 9	474
XI.10	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 10	481
XI.11	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 11	511
XI.12	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 12	524
XI.13	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 13	536
XI.14	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 14	545
XI.15	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 15	550

N° du tableau	DESCRIPTION	Page
XI.16	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 16	557
XI.17	Recommandations touchant les lignes de la catégorie B - Région 17	560
CONSEQUENCES DES RECOMMANDATIONS RÉGIONALES		
XII.1	Résumé des recommandations de la Commission	562
XII.2	Milles de voie et recommandations par province	563
XII.3	Voies en service - Nombre de milles et recommandations	564
XII.4	Réceptions aux points de livraison à retirer du service	566
XII.5	Point de livraison et fermetures d'élévateurs, 1972-1977	566
XII.6	Population des agglomérations situées le long des voies à abandonner.	567

# CHAPITRE 1

## LA COMMISSION

## A. LA COMMISSION

### i) Nomination de la Commission

Le transport a toujours joué un rôle essentiel dans l'industrie céréalière canadienne. Le caractère exceptionnel de la géographie du Canada, l'emplacement de ses principales régions de culture des céréales et l'immensité même du pays ont imposé aux canadiens, depuis le tout début de l'agriculture dans les Prairies, l'obligation de se doter non seulement d'un bon système de manutention et de transport du grain, mais aussi du meilleur réseau possible pour satisfaire à leurs besoins.

La situation du Canada diffère totalement de celle de tous les autres grands pays producteurs et exportateurs de céréales. Le Canada doit absolument compter sur le rail pour l'acheminement du grain depuis les zones productrices jusqu'aux ports d'exportation.

Située à environ 800 milles du port le plus proche, la région céréalière des Prairies est encerclée par de formidables barrières géographiques: à l'ouest, les montagnes Rocheuses; au nord, une voie navigable qui normalement n'est ouverte que 12 semaines par année; à l'est, le terrain accidenté du Bouclier canadien et un réseau fluvial qui ne peut être emprunté que huit mois par année à peu près.

À ces contraintes géographiques s'ajoutent depuis quelques années un accroissement considérable de la production et de l'exportation de céréales et de graines oléagineuses de l'Ouest, si bien que le système canadien de manutention et de transport a dû assurer, trois années de suite, l'acheminement d'environ un milliard de boisseaux de grain.

Cela a imposé un effort accru à un système qui n'a presque pas évolué depuis sa mise en place 50 ans plus tôt.

Le système de manutention du grain des Prairies a été aménagé à une époque où les conditions et les niveaux de production différaient des circonstances actuelles.

Selon certains prévisionnistes, si le Canada veut conserver sa part de la production et du commerce mondial des grains, il se pourrait que les producteurs de l'Ouest aient à fournir, vers 1980, un milliard et demi de boisseaux de grain par année. C'eut été un rêve il y a un demi-siècle.

Il ne faut pas en conclure qu'aucun changement n'est intervenu dans le système de manutention et de transport du grain depuis 50 ans. Outre la création de la Commission canadienne du blé et l'établissement du régime de contingentements, d'autres changements se sont produits. La Commission canadienne du blé et l'industrie elle-même ont adopté le régime de zonage. Le gouvernement fédéral a aussi nommé des coordonnateurs du mouvement du grain pour accélérer le trafic vers les ports de Thunder Bay et Vancouver. Une troisième innovation réside dans l'achat, par le gouvernement fédéral, d'un parc de six mille wagons-trémie, sans compter l'appel d'offres fait pour la construction de deux mille autres wagons de ce genre. Quatrièmement, diverses compagnies d'élévateurs ont fusionné, le nombre d'élévateurs a diminué et des silos appelés terminus intérieurs font maintenant leur apparition. Néanmoins, aucune de ces modifications ne se révèle suffisante.

Jusqu'ici, personne n'a été en mesure d'apporter une solution concrète à quelques-uns des problèmes les plus fondamentaux du système de manutention et de transport du grain. L'une de ces plus sérieuses difficultés consiste dans la détérioration des embranchements ferroviaires des Prairies et le vieillissement des élévateurs primaires construits voilà un demi-siècle.

Avant 1933, les compagnies de chemins de fer étaient libres d'abandonner leurs voies secondaires comme bon leur semblait. Cette année-là, le Parlement a apporté à la Loi sur les chemins de fer une modification exigeant que les compagnies ferroviaires obtiennent la permission de la Commission canadienne des transports pour abandonner un service. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire à partir de 1941 environ, les besoins relatifs à l'effort de guerre ont freiné davantage encore les abandons. Après la guerre, les chemins de fer ont dû améliorer bon nombre de leurs installations et procéder à d'importantes immobilisations dans de nombreux secteurs, mais non au chapitre des embranchements. Dans la même période - fin des années 1940 et début des années 1950 - on ne s'est guère préoccupé de l'existence du réseau excessif d'embranchements et de son rapport de cause à effet avec les pertes financières découlant, alléguai-t-on, des taux de transport du grain de type statutaire.

Ce n'est qu'au moment des travaux de la Commission MacPherson, à la fin des années 1950 et au début des années 1960, que le problème des lignes secondaires a été perçu dans toute son ampleur.

Au début des années 1960, les chemins de fer ont formulé de

nombreuses demandes d'abandon d'embranchements, si bien que dans plusieurs milieux on se demandait quel genre de réseau subsisterait à la suite de ces retraits épars.

La Commission MacPherson contribua également à l'élaboration et à l'adoption de la Loi nationale de 1967 sur les transports. Désireux d'adopter une mesure législative prévoyant des critères plus complets et plus raisonnables pour l'abandon des lignes secondaires, le gouvernement pria les chemins de fer de suspendre les abandons d'embranchements dans les provinces des Prairies.

Les compagnies de chemins de fer en convinrent, et de 1963 jusqu'à l'adoption de la Loi de 1967, seulement quatre cas d'abandon ont été soulevés. Après la promulgation de la Loi nationale sur les transports, le gouvernement fédéral publia un décret du Conseil interdisant aux chemins de fer de présenter des demandes d'abandon relativement à toutes les lignes de l'Ouest canadien, sauf 1,839 milles de voie. Lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, qui s'est tenue à Calgary en juillet 1973, on annonça que l'abandon de ces 1,839 milles était également interdit, et le réseau entier fut soustrait aux abandons jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975.

En décembre 1974, le gouvernement fédéral annonçait qu'un réseau de base de 12,413 milles dans les Prairies serait protégé jusqu'à l'an 2000; il s'agissait des lignes dites de la catégorie A. Par ailleurs, 525 milles de voies dites de la catégorie C, qui ne servaient plus, n'ont pas été protégées; et, enfin, 6,283 milles de voie appelée ligne de la catégorie B ont fait l'objet d'un "gel" pour une période

d'au moins une année - dont la date limite a été reportée au 30 juin 1977.

Afin de lui faire exécuter une série d'enquêtes régionales dans les secteurs desservis par les 6,283 milles de voies secondaires de la catégorie B, avec mission de formuler des recommandations touchant leur avenir, le gouvernement a nommé la présente Commission d'enquête en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, aux termes du décret du Conseil CP 1975-872.

Copie dûment certifiée du compte-rendu d'une séance du Comité du Conseil privé, approuvé par son Excellence le Gouverneur général le 18 avril 1975.

Vu qu'il existe un besoin précis d'améliorer et d'augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport et de manutention des céréales de l'Ouest destinées au marché de l'exportation;

Vu que le gouvernement du Canada a garanti le maintien d'embranchements totalisant 6,283 milles au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1976 tout au moins, pour permettre de prévoir les besoins en services de transport pour l'avenir;

Et vu qu'il est souhaitable de mettre en place un mécanisme afin de définir la vocation de ces embranchements;

À ces causes, sur avis conforme du ministre des Transports et du ministre chargé de la Commission canadienne du blé, le Comité du Conseil privé recommande que, en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, M. Emmett Hall, de Saskatoon (Saskatchewan), soit nommé premier commissaire, et M. R.E. Forbes, de Brandon, (Manitoba) commissaire, pour:

- 1) Faire enquête sur les besoins des collectivités en matière d'infrastructure ferroviaire, sur la rentabilité de la modernisation du réseau ferroviaire et l'attitude probable des producteurs et des exploitants d'élévateurs face à l'évolution de la conjoncture, aux fins de présenter des recommandations sur la vocation de cette partie du réseau ferroviaire; et
- 2) Recueillir, aux fins de rendre compte des questions énumérées à l'alinéa 1), les témoignages des personnes, organismes, sociétés ou groupes intéressés, représentants du gouvernement fédéral, et de toute administration provinciale, régionale ou municipale et des instances d'autres pays qui désirent témoigner ou qui peuvent être invités à le faire.

Le comité recommande en outre

- a) Que le premier commissaire soit autorisé à adopter les règles et méthodes qu'il pourra de temps à autre juger nécessaires à la poursuite de l'enquête pour

toutes les fins de la Commission, et à modifier ces règles et méthodes de temps à autre;

- b) Que les commissaires soient autorisés à siéger à tels moments et en tels lieux du Canada que le premier commissaire pourra de temps à autre déterminer;
- c) Que le ministre des Transports, après consultation du ministre chargé de la Commission canadienne du blé, soit autorisé à désigner un secrétaire et des enquêteurs et à employer le personnel de soutien nécessaires pour aider et assister les commissaires dans l'enquête;
- d) Que le ministre des Transports soit autorisé à fournir les locaux et les salles d'audiences que le premier commissaire peut juger nécessaires ou opportuns;
- e) Que le premier commissaire présente dans les meilleurs délais un rapport et des recommandations pour chaque région étudiée, au ministre des Transports et au ministre chargé de la Commission canadienne du blé;  
et
- f) Que les commissaires soient autorisés à exercer tous les pouvoirs qui leur sont accordés par les Parties I et III de la Loi sur les enquêtes.

(M. R.H. Cowan, de Rosetown, en Saskatchewan, M. Lloyd Stewart, de Rockglen, en Saskatchewan et M. Rheinhold Lehr, de Medicine Hat, en Alberta, ont été nommés en vertu de décret du Conseil CP 1975-1067, en date du 9 mai 1975).

ii) Mandat et Objectifs

a) But

Composée d'un premier commissaire, de quatre commissaires, de quatre agents enquêteurs et d'un personnel de secrétariat, une commission d'enquête a été nommée en vertu de la partie 1 de la Loi sur les enquêtes aux fins d'entreprendre une série d'enquêtes régionales tels que le précise le décret du Conseil n<sup>o</sup> CP 1975-872. Dans le cadre de ses travaux, la Commission se préoccupera principalement d'évaluer les besoins en matière de transport ferroviaire, d'observer la réaction des producteurs de céréales, des compagnies d'élévateurs et des collectivités face à l'évolution de la conjoncture, et à déterminer l'impact socio-économique d'une transformation du réseau.

b) Pouvoirs de la Commission

La Commission est autorisée à tenir des audiences dans les régions concernées, à assigner des témoins, à exiger le dépôt de documents, à recevoir des témoignages oraux et écrits, ainsi qu'à assumer tous les autres pouvoirs applicables que prévoient les parties I et III de la Loi sur les enquêtes. La Commission devra formuler des recommandations au ministre des Transports ainsi qu'au ministre responsable de la Commission canadienne du blé.

c) Mandat

Vu la complexité du réseau régional de chemins de fer et la diversité de l'économie des Prairies, la Commission d'enquête

procédera à une répartition appropriée du territoire en cause aux fins de ses évaluations. La méthode de régionalisation comportera certaines subdivisions fondées sur des critères que la Commission est libre de choisir.

Pour sensibiliser le plus possible le public au caractère particulier du processus d'enquête, un représentant de la Commission ou un agent désigné visitera les collectivités afin:

- 1) de leur expliquer la composition et les pouvoirs de la Commission d'enquête;
- 2) de leur expliquer les principes utilisés pour la répartition régionale du territoire en cause et leur indiquer la région précise dans laquelle chaque collectivité se trouve ainsi située;
- 3) de leur expliquer les méthodes à suivre pour les audiences publiques; et
- 4) leur indiquer la date et le lieu des audiences publiques.

Un ou plusieurs commissaires tiendront des audiences dans divers centres de chaque région pour donner à tous les intéressés l'occasion d'exprimer leur avis et de présenter des arguments concernant les sujets à l'étude. La Commission déterminera les dates et les lieux de ces audiences.

En procédant à une évaluation complète des besoins régionaux en matière de transport, la Commission devra tenir pleinement compte des répercussions du remaniement de l'ensemble du système de manutention et de transport des grains, en ce qui concerne:

- 1) les producteurs de céréales, eu égard aux caractéristiques du camionnage du grain des fermes aux éleveurs, des

coûts du camionnage, ainsi que du niveau de service offert par les élévateurs et les chemins de fer;

- 2) les collectivités, eu égard aux objectifs de développement rural établis par les provinces, ainsi qu'aux exigences générales de la planification des transports et des infrastructures requises;
- 3) le réseau d'élévateurs, eu égard aux tendances passées, actuelles et prévues pour l'avenir du point de vue de l'emplacement, de la technologie et des coûts des élévateurs, de même que du point de vue des règlements sur l'utilisation des sols, du besoin de services et du délai nécessaire pour adapter les installations de manutention du grain aux nouvelles exigences;
- 4) les possibilités de développement économique, en termes d'évolution agricole et manufacturière, et de mise en valeur des ressources naturelles;
- 5) la planification du réseau ferroviaire, la répercussion sur les besoins en locomotives et en équipements indispensables à l'exploitation des chemins de fer selon diverses configurations de réseau, telles que l'amélioration des voies, l'exercice de droit commun de circulation, le transfert de la propriété de certaines lignes, la construction d'embranchements et de voies de raccordement, ainsi que des ententes réciproques d'itinéraire;
- 6) l'effet général qui se ferait sentir sur les économies régionales et l'économie nationale à la suite de certaines modifications du réseau ferroviaire, notamment les incidences financières et les changements qui se produiraient dans la répartition des coûts entre les parties en cause;
- 7) le besoin d'assurer l'adoption d'une méthode logique et objective qui tienne compte d'une région par rapport à une autre.

Dans la mise au point du cadre des enquêtes régionales, il devra y avoir étroite consultation avec la Commission Snavely, et les travaux devront se dérouler de façon à assurer l'échange de données pertinentes.

d) Formulation de recommandations

A la fin de chaque enquête régionale, la Commission devra présenter son rapport et ses recommandations au ministre des Transports ainsi qu'au ministre responsable de la Commission canadienne du blé. Pareils documents permettront de répartir les lignes ou leurs tronçons dans l'une des catégories suivantes:

- 1) affectation de certaines lignes au réseau de base devant être protégé jusqu'à l'an 2000;
- 2) maintien en service de certaines lignes pendant une période déterminée, afin de permettre la réalisation des perfectionnements prévus;
- 3) le maintien en service de certaines lignes pendant une période à déterminer, pour faciliter l'adaptation régionale et permettre la réalisation des programmes connexes d'infrastructure;
- 4) l'insertion de certaines lignes ou tronçons de certaines lignes dans un réseau plus rationnel;
- 5) la levée de l'interdiction d'abandon de certaines lignes à une date devant être déterminée, sous réserve des dispositions de l'article 254 de la Loi sur les chemins de fer.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, la Commission est libre de formuler des recommandations supplémentaires pouvant avoir trait aux points ci-après:

- 1) l'état physique des infrastructures et de l'équipement des chemins de fer;
- 2) le statut du droit de passage après l'abandon des voies;
- 3) les programmes d'aménagement de routes carrossables;
- 4) la planification des priorités de l'industrie de la manutention des grains;

- 5) l'affectation des wagons;
- 6) la composition du réseau de base tel qu'il a été défini initialement;
- 7) la construction de nouvelles voies de raccordement et de liaison pour rendre le réseau ferroviaire plus rationnel;
- 8) d'autres questions qui pourraient se rattacher à celles qui font l'objet de l'enquête.

## B. LE PROCESSUS D'ENQUÊTE

### 1) Organisation

La Commission a établi son siège à Saskatoon, et elle s'est dotée de bureaux régionaux à Medicine Hat, Saskatoon, Régina et Brandon.

L'hon. Emmett M. Hall, C.C. C.R. ....	Premier Commissaire
R. H. Cowan .....	Commissaire
R. Lehr .....	Commissaire
R. Forbes .....	Commissaire
L. Stewart .....	Commissaire
J.M. McDonough .....	Directeur Administratif

### Recherche

M. E.W. Tyrchniewicz .....	Directeur
W. Scott .....	Coordonateur
D. Neil .....	Adjoint à la recherche
T. Johnson .....	Adjoint à la recherche
V.C. LaRocque .....	Analyste

- \* Heather Campbell
- \* Clayton, Sparks et Associates
- \* E. deYong
- \* H. W. Horner
- \* S.N. Kulshreshtha
- \* J.A. MacMillan
- \* George McLaughlin
- \* Carol Nachtigall
- \* PMLP Consultants Ltd.
- \* R.L. Banks and Associates
- \* Dr. W. Winegard

Conseiller

R.H. Guile, Conseiller de la Commission - Vancouver

Administration

E.A. Buchanan .....	Adjointe à l'administration
W.K. Campbell .....	Adjoint à l'administration

Agents enquêteurs

R. Ferguson .....	Medicine Hat
S. Clark .....	Saskatoon
G. Thompson .....	Saskatoon
K. Setter .....	Régina
J. Lapka .....	Brandon

Information

V. Murray .....	Directeur
-----------------	-----------

---

\* Autres personnes collaborant aux travaux de recherche.

ii) Séances d'information, audiences publiques et présentation des témoignages

a) Séances d'information

Afin de mettre le public le plus au courant possible des méthodes à suivre lors des audiences, et pour diffuser de l'information aux groupes locaux et aux particuliers intéressés, des séances d'information ont été organisées. Habituellement organisées sous l'égide d'une association communautaire locale, ces séances ont eu lieu dans des collectivités rurales situées le long des diverses lignes de la catégorie B ou dans leur voisinage immédiat. Les agents enquêteurs de la Commission y ont assisté pour expliquer la composition et les pouvoirs de la Commission, de même que pour exposer la procédure devant être adoptée aux fins des audiences publiques ultérieures. En outre, les agents enquêteurs se sont servis de moyens audiovisuels pour permettre à leurs auditoires de comprendre le fond des problèmes qui ont suscité la création de la Commission. Les trois gouvernements provinciaux des Prairies n'ont rien négligé pour inciter le public à participer à ces séances d'information.

b) Audiences publiques

Quatre types d'audiences publiques ont été tenues, à savoir des audiences générales, des audiences locales, des audiences régionales et des audiences publiques finales.

(1) Audiences générales:

Des audiences générales ont eu lieu pour permettre

aux compagnies de chemins de fer, aux compagnies céréalières, aux gouvernements provinciaux, aux organisations d'agriculteurs, aux syndicats, aux associations de municipalités et aux groupements provinciaux ou interprovinciaux de faire connaître leurs points de vue et leurs recommandations touchant l'amélioration du système de manutention et de transport des grains dans les Prairies. Initialement, ces audiences devaient se tenir à Saskatoon, Régina, Winnipeg, Edmonton et Calgary; cependant, vu la réaction massive du public, la Commission a élargi son programme pour y inclure deux séances à Saskatoon et Régina. Les séances générales se sont déroulées du 15 octobre au 26 novembre 1975, et ont occupé 25 journées de séance au cours desquelles 37 mémoires ont été présentés.

(2) Audiences locales:

Des audiences locales ont eu lieu dans 177 centres des trois provinces des Prairies, entre le 5 janvier et le 20 avril 1976. Tenues dans des collectivités rurales, elles avaient pour objet de fournir aux citoyens et aux groupes locaux l'occasion de présenter des mémoires, d'exprimer leurs inquiétudes, leurs opinions et leurs aspirations, y compris des propositions propres à améliorer le système de manutention et de transport du grain. La durée des séances a varié d'une à trois journées obligeant la Commission à siéger pendant un total de 90 jours au cours desquels elle a reçu 1,180 mémoires

ou exposés. Au moins deux commissaires assistaient à ces audiences, qui ont été tenues aux endroits suivants:

Waskada	Oakburn	Rockglen
Waldheim	Cremona	Vauxhall
Reston	Wishart	Glentworth
St. Walburg	Benalto	Arrowwood
Kenton	Lake Lenore	Kipling
Lloydminster	Drumheller	Schuler
Hamiota	Hanna	Pilot Mound
Blaine Lake	Wakaw	Fisher Branch
Medstead	Donalda	Empress
Radville	Big Valley	Arborg
St. Paul	Central Butte	Teulon
Bonnyville	Emerson	Iddesleigh
Smoky Lake	Biggar	Strathmore
Athabasca	Struan	Consort
Clyde	Carman	Kyle
Barrhead	Somerset	Doddsland
Golden Prairie	Kerrobert	Lucky Lake
Swift Current	Minto	Acadia Valley
Shamrock	Naicam	Eston
Mossbank	Neepawa	Kelvington
Dauphin	Portage	Jedburgh
Swan River	Assiniboia	Rhein
Norquay	Avonlea	Vegreville
Porcupine Plain	Alida	Lewvan
Zenon Park	Cardston	Stoughton

### (3) Audiences régionales:

Des audiences régionales ont eu lieu aux 14 endroits suivants des Prairies, et la Commission y a siégé au complet:

Fairview, en Alberta	Moose Jaw, en Saskatchewan
Brandon, au Manitoba	Liberty, en Saskatchewan
Weyburn, en Saskatchewan	Stettler, en Alberta
Lewvan, en Saskatchewan	Neepawa, au Manitoba
Stoughton, en Saskatchewan	Somerset, au Manitoba
Stonewall, au Manitoba	Yorkton, en Saskatchewan
Gravelbourg, en Saskatchewan	Melfort, en Saskatchewan

Ces audiences ont occupé la Commission pendant 27 jours au cours desquels elle a entendu 111 témoignages. Les audiences

régionales avaient pour objet d'examiner le système de transport et de manutention du grain d'une région particulière considérée comme unité. Bon nombre de ces audiences ont porté sur la praticabilité de différentes configurations ferroviaires possibles et de leur impact à l'intérieur comme à l'extérieur de la région concernée. Ce genre d'audience a permis à la Commission et aux participants d'examiner la rationalisation des lignes de chemins de fer sur une plus vaste échelle et d'en étudier les conséquences sur de plus vastes régions qu'il n'avait été possible de le faire lors des audiences locales.

(d) Audience finales:

D'importantes audiences finales ont eu lieu à Saskatoon, Edmonton et Vancouver. Elles se sont déroulées du 30 août au 15 septembre 1976, à Saskatoon où 41 mémoires ont été présentés; à Edmonton, où 9 mémoires ont été soumis du 20 au 23 septembre 1976, et à Vancouver, où 30 groupes ont déposé leurs témoignages pendant cinq jours de délibérations, soit du 4 au 8 octobre 1976. L'audience finale tenue à Saskatoon a servi à explorer à fond la structuration et le maintien en service du réseau capable d'assurer le plus efficacement possible le transport du grain et d'autres marchandises dans l'Ouest canadien, en tant qu'élément de la configuration ferroviaire rationalisée qui pourrait répondre aux besoins de la région jusqu'à l'an 2000. À cette occasion, nous avons reçu des mémoires finals

des chemins de fer, des compagnies céréalières, des gouvernements provinciaux, des associations de municipalités, des syndicats et des organisations d'agriculteurs.

À Edmonton, l'audience a porté principalement sur la proposition du gouvernement albertain qui préconisait la création d'une Administration des chemins de fer du nord-ouest de l'Alberta. Les compagnies de chemins de fer et d'autres participants ont particulièrement examiné le bien-fondé de cette proposition. À Vancouver, la Commission a reçu 30 mémoires ayant trait au transport et à la manutention du grain et d'autres marchandises jusqu'aux ports de la côte ouest et dans ces ports.

## CHAPITRE 2

### LES CENT PREMIÈRES ANNÉES

## LES CENT PREMIÈRES ANNÉES

L'examen historique de la manutention et du transport des grains au Canada révèle que cette facette de l'agriculture canadienne a toujours été un problème "d'actualité". On peut catégoriser les difficultés persistantes en deux grands groupes: l'organisation du système de manutention et de transport des grains, et les taux du transport ferroviaire des marchandises. De plus, cet élément de l'agriculture canadienne a été un sujet de prédilection pour les commissions royales ou les enquêtes spéciales. À partir de la Commission royale d'enquête Senkler, de 1889, sur le transport du grain par eau et par terre, et à venir jusqu'à l'actuelle commission "Snavelly" sur les coûts du transport du grain par rail et notre propre commission, douze grandes commissions royales fédérales ou enquêtes ont été mises sur pied pour étudier les problèmes de l'industrie céréalière et du transport des grains au Canada.

La population a tendance à croire qu'aucun progrès ne s'est accompli dans la recherche d'une solution à ces problèmes, et que toutes les commissions royales susmentionnées ont été créées en vain. Toutefois, comme on pourra le voir plus loin, d'importants changements sont effectivement intervenus dans le système de manutention des grains, mais au chapitre du transport, il n'y a guère eu d'évolution. Une bonne partie du réseau ferroviaire des Prairies fut construite voilà cinquante à soixante-quinze années, et, à l'exception des voies principales, il a été fort négligé et a subi des détériorations considérables.

Les taux du transport du grain par chemin de fer, établis en 1897, sont en grande partie restés les mêmes. Exclusion faite du programme de dieselisation des chemins de fer après la guerre et de la mise en service récente de wagon-trémies achetés par l'État, peu de dépenses d'immobilisation ont été faites en vue de moderniser l'équipement et les installations de transport du grain.

Le gouvernement fédéral a adopté de nombreuses recommandations mises de l'avant par des commissions royales d'enquête. Comme exemple remarquable, on peut mentionner le cas de la commission MacPherson de 1961, qui recommanda que les principes fondamentaux de la politique des transports, selon laquelle la fixation des tarifs était fortement réglementée et axée sur la demande, soient modifiés dans le sens d'une libéralisation, de manière que la concurrence entre les divers moyens de transport et au sein même de ces moyens serve de "régulateur" principal des tarifs. Une recommandation connexe préconisait le "régime d'acquittement des frais par l'utilisateur", en vertu duquel l'utilisateur des services de transport devait payer le prix des ressources nécessaires à la prestation du service s'il en était incapable et si le service se révélait indispensable à "l'intérêt public", il incombait alors au gouvernement d'intervenir et de fournir les fonds requis. Ce principe de base a été incorporé dans la Loi nationale de 1967 sur les transports, dont l'article 3 énonce la politique canadienne des transports. Le projet de loi C-33 dont le Parlement est saisi à l'heure actuelle préconise que cet article soit

remplacé par ce qui suit:\*

"3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles;

- a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
- b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;
- c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et
- d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas
  - (i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou
  - (ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement

---

\*

déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport."

### Commission canadienne des transports

La Loi nationale sur les transports a institué la Commission canadienne des transports en tant qu'organisme de réglementation pour mettre en oeuvre les changements ainsi envisagés. Il serait des plus intéressant d'examiner les succès et les échecs de la Commission canadienne des transports; toutefois cela n'entre pas dans notre mandat. Néanmoins, on peut dire que l'opinion publique des Prairies, tel qu'elle s'est exprimée devant nous, estime que la Commission canadienne des transports n'a pas rempli son véritable rôle de réglementation de CP Rail et du Canadien national en ce qui concerne l'entretien des embranchements dans l'Ouest canadien, non plus qu'en ce qui regarde l'administration des subventions accordées pour le bon entretien de ces embranchements. Il est souligné qu'on ne réussissait pas à forcer les compagnies de chemin de fer à réparer leurs ponts ordinaires ni leurs ponts sur tréteaux, tel que l'exige la Loi sur les chemins de fer. Le pont de CP Rail à Clearwater (Manitoba) et les ponts des divisions Alida, Lyleton et Colonsay de la même compagnie ont été des cas précis que l'on a signalés à la Commission.

Un exemple typique de l'indécision et de la temporisation de la

Commission canadienne des transports réside dans son échange de vues avec CP Rail au sujet du pont de Clearwater, sur la subdivision de Napinka. En 1968, CP Rail a jugé que ce pont n'était plus "sûr" à la suite de la forte crue des eaux au printemps de cette année-là. Depuis lors, CP Rail dessert les points de la subdivision en cause à partir de chacune de ses extrémités.

En 1975, la subdivision de Napinka a été déclarée partie intégrante du réseau fondamental et, en vertu de l'ordonnance #5 d'interdiction, l'abandon de cette subdivision est prohibée jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier, 2000. Le 26 novembre 1975, la Commission canadienne des transports a interprété l'ordonnance d'interdiction dans le sens d'un ordre enjoignant à la compagnie de rétablir les opérations. Par ailleurs, elle demandait des renseignements sur la manière dont CP Rail desservait la ligne en question. Le 2 mars 1976, la Commission canadienne des transports informait CP Rail qu'elle était en train "d'examiner la situation". Aucune décision n'a donc encore été prise concernant le pont en cause, qui demeure fermé.

Il nous paraît inquiétant de voir le chemin de fer offrir un service qui soit fonction des besoins du transporteur, plutôt qu'un service conforme à la demande du public et à l'esprit de la loi du pays.

Diverses personnes se sont également plaintes de ce que la Commission canadienne des transports se montre indécise et lente à autoriser CP Rail à doubler ses voies dans la région des montagnes.

Des plaintes ont été formulées également au sujet du retard qu'on met à ordonner aux chemins de fer d'abandonner leur opération de transport interlignes. Mais la critique dominante a peut-être été celle voulant que la Commission canadienne des transports, parce qu'elle a son siège à Ottawa, ne soit pas au courant des problèmes et des besoins de l'Ouest et, de ce fait, elle n'y soit pas sensibilisée. Il en est ainsi, ajoute-t-on, même si deux de ses membres sont originaires de l'Ouest canadien.

#### Vue d'ensemble

Le présent chapitre vise à donner un aperçu général du rapport. La Partie I offre une perspective historique de la manutention et du transport des grains dans les Prairies, y compris une esquisse de la construction des chemins de fer dans l'Ouest canadien, l'établissement des taux du Pas du Nid-de-Corbeau applicables au grain, ainsi qu'un tableau de l'évolution du système de manutention du grain. La Partie II passe en revue les travaux des commissions d'enquêtes précédentes, notamment ceux des commissions Duff, Turgeon et MacPherson. La Partie III décrit la situation actuelle, c'est-à-dire celle qui existe depuis la parution du rapport MacPherson jusqu'à la création de notre propre commission. Le chapitre se termine par la Partie IV, qui donne un aperçu des exigences futures en matière de transport, notamment dans le cas du grain, du charbon, des produits forestiers et autres marchandises qui s'expédient en vrac.

## PERSPECTIVE HISTORIQUE DU SYSTÈME DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT DES GRAINS

Pour comprendre les problèmes et les alternatives auxquels doit faire face l'actuel système de manutention et de transport des grains, il est indispensable d'avoir une certaine connaissance des conditions qui ont entouré l'aménagement initial de nos chemins de fer, et de savoir comment le système de manutention du grain a évolué.

### Construction des Chemins de Fer

Le chemin de fer Canadien Pacifique a été conçu dans les premières années de la Confédération, en tant qu'instrument d'unification du pays. Le Canada était alors formé du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, du Québec, de l'Ontario et d'une partie du Manitoba. Deux ans plus tard, le gouvernement achetait de la Compagnie de la Baie d'Hudson la vaste région relativement inconnue qu'étaient alors les Territoires du Nord-Ouest, soit cette partie du Canada qui allait devenir plus tard les actuelles provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que les Territoires proprement dits.

En 1880, le premier ministre, sir John A. Macdonald, promit la construction d'un chemin de fer transcontinental afin d'obtenir l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération. À ce moment-là, le Canada n'avait pas encore quatre ans d'existence et il ne comptait que trois millions et demi d'habitants, dont environ 2,500 répartis dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest; et voilà que le premier ministre Macdonald promet de construire le plus

grand de tous les chemins de fer, plus long que toute ligne déjà construite, et dont le parcours dépasserait de presque mille milles celui du premier chemin de fer transcontinental - l'Union Pacifique - Central Pacifique - que les États-Unis, avec une population de près de quarante millions, venaient à peine d'achever en 1869. Cette ligne se situait loin au sud du 49<sup>e</sup> parallèle. Un deuxième chemin de fer transcontinental, le Northern Pacific, dont la voie devait passer bien en deçà de 200 milles des frontières canadiennes, était projeté, et son aménagement avait commencé. On en vint à considérer l'établissement d'un chemin de fer transcontinental, entièrement situé au Canada, comme indispensable à l'intérêt national.

Il fallut quinze années pour construire le chemin de fer jusqu'au Pacifique, et l'entreprise contribua pour beaucoup au peuplement des prairies de l'Ouest alors désertes, ainsi qu'à unir le vaste territoire qui s'étendait d'un océan à l'autre.

Une fois la ligne principale du Canadien Pacifique achevée, des embranchements furent rapidement construits dans l'Ouest pour accroître le trafic de la ligne principale. Par exemple, le territoire situé au sud de la ligne principale, dans le Manitoba, se prêtait bien à la construction ferroviaire de même qu'à la colonisation, et il fut vite consolidé. Des lignes plus longues furent aménagées de Regina à Prince-Albert, via Saskatoon, en 1890; de Calgary à Edmonton en 1891, et de Calgary à Fort MacLeod, au sud, en 1892. Au début des années 1900, pour profiter de la période de grande expansion, des lignes furent bientôt aménagées au nord et au sud de la voie principale dans les Prairies.

La politique canadienne des transports commença de se modifier quelque peu lorsque le chemin de fer du Canadien Pacifique rallia la côte ouest. Le changement fut marqué, en 1888, par l'abolition du monopole accordé à la compagnie sept ans plus tôt, et cette décision semble avoir été dictée par la crainte que la croissance soudaine du Canadien Pacifique ne servirait pas l'intérêt public.

Le changement de politique a carrément abouti au réglementarisme lorsque, en 1897, le gouvernement insista sur certaines réductions de taux en réponse à la demande d'aide que la Canadien Pacifique lui avait adressée pour la construction de la ligne du Pas du Nid-de-corbeau. Ce fut l'Entente du Pas du Nid-de-corbeau, laquelle réduisait les taux de transport du blé d'exportation acheminé via la tête des Grands lacs, de même que les taux de transport de certaines catégories de marchandises expédiées vers l'Ouest. La politique de réglementation fut officialisée en 1904 par la mise sur pied de la Commission des chemins de fer du Canada, qui est devenue la Commission canadienne des transports.

Au cours des quinze années suivantes, le gouvernement poursuivit sa politique selon laquelle il encourageait l'expansion des chemins de fer tout en réglementant leur activité. Deux nouveaux réseaux transcontinentaux - le Grain Trunk-Grand Trunk du Pacifique, et le Canadian Northern - furent aménagés par des capitalistes privés, qui obtinrent une aide considérable du gouvernement du Dominion.

En 1896, la société Canadian Northern Railway fut créée et se porta acquéreur de la charte accordée en 1889 à la compagnie Lake of Manitoba Railway and Canal pour la construction d'une ligne de 123

milles de Gladstone à Winnipegosis, via Dauphin. Par la suite, grâce à des prises à bail, à l'absorption d'autres lignes et à de nouvelles constructions, la société Canadian Northern disposait d'un réseau ferroviaire reliant des centres tels que Edmonton, Calgary, Moose Jaw, Régina, Saskatoon, North Battleford et Prince Albert, à partir desquels son réseau s'irradiait. En 1902, cette compagnie obtint l'autorisation de construire un chemin de fer de Port-Arthur à Montréal. Le dernier crampon du réseau transcontinental de la Canadian Northern fut posé en 1915. Toutefois, l'État avait largement contribué au financement de cette ligne en garantissant les obligations, et en 1915 ainsi qu'en 1916, le gouvernement dut fournir encore de l'aide pour permettre au réseau de subsister.

En 1902, la compagnie du Grand Tronc avait demandé elle aussi de l'aide pour établir un réseau transcontinental. Le gouvernement finit par accepter de construire ce réseau, de Moncton à Winnipeg, et de le louer à la compagnie du Grand Tronc qui, à l'aide d'obligations garanties par l'État, devait ensuite construire la ligne connue sous le nom de Grand Tronc du Pacifique, depuis Winnipeg jusqu'à la côte ouest, en passant par Edmonton et Yellowhead.

Dès 1916, ces deux nouveaux chemins de fer transcontinentaux se trouvaient en sérieuse difficulté, et on se rendit compte que le réseau ferroviaire des Prairies avait été construit avec trop d'ampleur. Cela donna lieu à la création de la première des nombreuses commissions royales d'enquête instituées au cours du vingtième siècle pour étudier le problème des chemins de fer canadiens.

La commission, dite Commission Drayton-Acworth, recommanda que le gouvernement du Dominion prenne le contrôle du Grand Tronc, du Grand Tronc du Pacifique et de la Canadian Northern; elle recommanda aussi que la propriété de ces compagnies passe aux mains d'un conseil de fiducie de la "Dominion Railway Company", et que trois chemins de fer appartenant à l'État - l'Intercolonial, le Prince Edward Island et le Transcontinental - soient confiés à cette compagnie, ajoutant que le gouvernement devait se rendre responsable de l'intérêt sur les titres existants et que le conseil de fiducie devrait être permanent et autonome afin d'échapper aux pressions politiques.

Ces recommandations furent acceptées, et en 1919, l'adoption de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada donna naissance à ce que nous appelons aujourd'hui la seconde compagnie de chemin de fer national du pays. La mise sur pied du Canadien National enleva effectivement toute chance au Canadien Pacifique d'exercer le monopole qu'il souhaitait, sans toutefois l'empêcher d'exercer une libre concurrence.

Un lourd fardeau financier pesa sur le Canadien National dès sa création. En 1935, cette compagnie faisait face à un endettement obligataire de \$1,255,000 et à une dette héritée de \$1,771,000. À la différence du régime américain, dans lequel les compagnies déficitaires pouvaient déclarer faillite sans que leurs biens corporels soient grevés de dettes anciennes et inacquittables, au Canada la faute des parents retombait sur les enfants, en sorte que le Canadien National fut obligé d'assumer des dettes dont il n'était pas lui-même

responsable et qu'il ne pouvait aucunement espérer pouvoir rembourser un jour. Malgré certains rajustements intervenus au fil des années, le Canadien National supporte encore une dette à long terme de \$2 millions.

Étant donné que le Canadien National appartenait à la population canadienne, on s'attendait qu'il se préoccupât, avec plus de sérieux que les autres entreprises de transport, du bien-être général des collectivités qu'il desservait. Dès 1923, il fut appelé à collaborer aux efforts de développement national, tels que l'immigration et la colonisation, qui ne lui assuraient aucune compensation financière dans l'immédiat, mais dont les fruits ultimes allaient profiter à l'ensemble du Canada.

La véritable lutte, toutefois, avait pour objet l'obtention de revenus. Vers 1928, cette lutte se concentrait en grande partie dans les riches secteurs agricoles du Nord-Ouest. Lorsqu'il s'agit de déterminer laquelle des deux compagnies de chemin de fer était à blâmer pour la construction d'embranchements faisant double emploi, il est essentiel de se rappeler que le Canadien National avait reçu, en héritage du Grand Tronc du Pacifique et de la Canadian Northern, des "droits de pionniers" à l'égard des districts producteurs de blé dans le nord de la Saskatchewan, ainsi qu'à l'égard de la région de Rivière la Paix en Alberta septentrionale. Le territoire de CP Rail s'étendait au sud, et ce n'est qu'au moment où les terres septentrionales commencèrent à produire et à faire naître la prospérité dans ces régions que CP Rail décida sérieusement de pénétrer dans un secteur

qui était traditionnellement le domaine de son rival. Une longue bataille entre les deux chemins de fer aboutit en 1929 à l'achat, par les deux compagnies, de la voie ferrée septentrionale appartenant au gouvernement de l'Alberta. Ces deux compagnies s'entendirent pour exploiter cette ligne conjointement sous le nom de Société Northern Alberta Railway. Mais ailleurs, la collaboration entre le CP et le CN était réduite au minimum.

Le 29 mars 1929, le chemin de fer de la Baie d'Hudson était achevé et, finalement, donné à la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada en 1956. Aucune disposition ne fut prise en ce qui concerne le transport du grain mis en route sur les lignes de CP Rail, malgré l'existence de raccordement entre les deux chemins de fer dans le nord-est de la Saskatchewan.

La crise économique de 1929 et la dépression qui s'ensuivit a donné lieu, en 1931, à la mise sur pied de la Commission Duff qui reçut pour mandat:

"... d'enquêter sur l'ensemble du problème des transports au Canada, particulièrement en ce qui concerne les chemins de fer et les bateaux marchands, y compris les moyens de communication qu'ils offrent, eu égard à la conjoncture actuelle et au futur développement probable du pays..."

Bien que la Commission ait reconnu que le problème avait plusieurs causes, y compris la dépression, la concurrence du camionnage et le fardeau financier du Canadien National, elle l'a attribué en bonne part à l'expansion concurrentielle immotivée des deux réseaux de chemin de fer. La Commission n'a pas jugé que l'établissement d'un

monopole résoudrait le problème. À la place, elle a recommandé que dans son propre intérêt ainsi que dans l'intérêt public l'industrie en cause fasse l'objet d'une réglementation plus stricte; elle préconisa donc:

- 1) Que le conseil d'administration du Canadien National soit remplacé par un conseil de fiducie analogue à celui qu'avait envisagé la commission précédente.
- 2) Que des mesures soient prises pour faire en sorte que les deux compagnies de chemin de fer collaborent le plus possible, et qu'un "tribunal d'arbitrage" soit institué pour encourager la collaboration entre les deux compagnies.

Aboutissement des travaux de la commission de 1931, la loi de 1933 sur le Canadien National - Canadien Pacifique visait à mettre un terme à la concurrence reineuse. Elle enjoignait les compagnies de chemin de fer de conclure des ententes de collaboration, mais elle n'allait pas jusqu'à décréter leur fusion.

En 1935, la longueur totale des voies ferrées avait atteint 19,285 milles, dont voici le détail:

Année	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Total
1906	2,774	1,957	1,235	5,966
1910	3,221	2,932	1,488	7,641
1915	4,498	5,327	3,174	12,999
1920	4,404	6,220	4,474	15,098
1925	4,539	7,056	4,965	16,560
1930	4,410	8,175	5,607	18,192
1935	4,970	8,555	5,760	19,285

En 1965, la province de l'Alberta entreprit de construire une ligne appelée Alberta Resources Railway, qui s'étendait de Hinton (Alberta) à Grande Prairie dans la section de Rivière la Paix. La gestion et l'exploitation de cette ligne furent confiées par contrat au Canadien National, qui commença de l'exploiter en 1970.

Pendant l'aménagement de cette ligne, certaines voies ferrées ont été abandonnées. En voici le détail:

TABLEAU II-2			
Abandons d'embranchements			
1945 - 1963			
Année	Subdivision	De -- A	Mil- lage
<b>CANADIEN NATIONAL</b>			
1950	Spondin	Spondin - Hemaruka, Alberta	24.0
1952	Lampman	Goodwater - Blewett, Saskatchewan	22.0
1960	Wakapa	Neelin - Deloraine, Manitoba	62.0
	Oakland	Amaranth - Oakland, Manitoba	18.0
1963	Central Butte	Grainland - Dunblane, Saskatchewan	25.0
	Victoria Beach	Beaconia - Victoria Beach, Manitoba	23.0
Total Canadien National			183.0
<b>CP RAIL</b>			
1952	Lorraine	Bulwark - Berkinshaw, Alberta	17.2
	Youngstown	Coronation - Youngstown, Alberta	39.5
1954	Whitkow	Redfield - Ravenhead, Saskatchewan	12.2
1960	Reston	Reston, Manitoba - Wolseley, Sask.	122.2
	Neptune	Tribune - Neptune, Saskatchewan	14.1
1961	McAuley	Kirkella - McAuley, Manitoba	16.8
1962	Snowflake	Snowflake - Windygates, Manitoba	16.2
	Fallison	Snowflake - Fallison, Manitoba	10.1
	Kaleida	Rudyard - Kaleida, Manitoba	6.2
	Lac Du Bonnet	Great Falls - Lac du Bonnet, Manitoba	14.6
	Rosetown	Gunworth - Rosetown, Saskatchewan	16.9
1963	Lorraine	Coronation - Bulwark, Alberta	11.5
	Rapid City	Rapid City - Minnedosa, Manitoba	13.5
Total CP Rail			311.0
TOTAL DES ABANDONS, 1945 - 1963			494.0

La construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves débuta en 1962 et le service régulier y fut assuré à partir de 1969. Cette ligne a été aménagée par le gouvernement du Dominion au coût de \$75 millions, plus une contribution de \$20 millions fournie par la Consolidated Mining and Smelting Company, dont \$15 millions ont été versés jusqu'ici. La ligne a été remise au Canadien National qui l'exploite en tant qu'élément constitutif de son réseau.

Entre 1929 et 1968, d'autres voies ferrées ont été aménagées dans le nord du Manitoba pour y desservir les entreprises minières et industrielles. Ces lignes ont été construites à même les fonds publics et font maintenant partie du réseau du Canadien National, desservant des centres comme Thompson, Flin Flon et Lynn Lake.

#### Taux du Pas du Nid-de-Corbeau applicables aux Grains

Pour comprendre la structure des taux élaborés dans le cas des grains et de la farine des Prairies, il faut connaître la situation qui existait dans l'Ouest canadien avant 1897. Le développement dont l'Ouest bénéficiait déjà dans les dernières années 1880 s'était surtout produit au Manitoba, qui était alors le centre de production de grains des Prairies. Avant 1883, toutefois, aucun chemin de fer canadien ne reliait le Manitoba à l'Est. Il n'y avait pas d'autre moyen que d'expédier le grain par bateau jusqu'aux Grands lacs, via St-Vincent (Minnesota). Ce transport indirect était très coûteux.

En 1883, le Canadien Pacifique acheva sa ligne allant de Winnipeg à Fort William - Port Arthur. Elle offrait aux producteurs

de grains une voie d'expédition plus directe vers l'Est. Cependant, comme le Canadien Pacifique possédait l'unique voie ferrée de la région, il était à même d'exercer un fort degré de monopole et d'adopter un régime de fixation des prix fondé sur la "valeur du service rendu". Les taux du transport ferroviaire se situaient juste assez au-dessous des taux de transport via Saint-Vincent pour que les expéditeurs recourent à la voie entièrement située en territoire canadien. Par conséquent, les taux du Canadien Pacifique étaient supérieurs aux taux que les coûts réels justifiaient.

Entre 1886 et le milieu des années 1890, les agriculteurs des Prairies furent en mesure d'exercer assez de pression sur le Canadien Pacifique pour qu'il réduise ses tarifs. Au cours de cette période, les taux de transport du grain furent ramenés de 28 cents à 17 cents le quintal sur le parcours de Winnipeg à la tête des Grands lacs, et de 60 cents à 29 cents le quintal pour le parcours de Calgary à la tête des Grands lacs. Vers 1895, les taux avaient considérablement diminué, mais certains groupes affirmaient encore qu'ils étaient trop élevés.

Sur le plan politique, le débat concernant les taux de transport par chemin de fer dans l'Ouest canadien fut continu au cours de cette période. En 1897, les libéraux, sous la conduite de Laurier, venaient à peine de terminer la première année de leur mandat. L'économie du pays était stagnante et se trouvait au creux de l'une des plus graves récessions de l'époque. Le marché des exportations

se révélait faible et les marchés internationaux étaient déprimés. Exposé à perdre son statut préférentiel en tant que fournisseur de ressources à l'Angleterre, le Canada avait en outre de la difficulté à s'introduire sur le vaste marché américain.

L'intérêt pour le sud-est de la Colombie-Britannique s'accroissait. Au milieu des années 1800, on savait déjà que la région était riche en minerais. La production d'or, d'argent, de plomb et de zinc dans les années 1880 fit de Nelson l'une des plus importantes villes à l'ouest de Winnipeg. Cependant, les lignes transcontinentales couraient au nord et au sud de la région. L'un des deux chemins de fer américains qui passait le plus près de la région, soit la Great Northern Company, construisit un embranchement jusqu'à Nelson en 1895. La pénétration de cette ligne en territoire canadien, surtout dans une région si prometteuse, fut considérée avec inquiétude comme un empiètement sur la souveraineté du Canada.

Dans les circonstances, la province de la Colombie-Britannique et le Canadien Pacifique souhaitèrent la construction d'un chemin de fer dans les Kootenays. En 1888, la Crows Nest and Kootenay Lake Railway Company (rebaptisée British Columbia Southern) obtint une charte l'autorisant à aménager, en Colombie-Britannique, une ligne ferroviaire depuis le Pas du Nid-de-corbeau jusqu'aux Kootenays. D'autre part, le Canadien Pacifique s'était préparé à ouvrir une voie dans les Kootenays en acquérant, en 1889, une charte qui lui permettait d'établir une liaison par bateau et par chemin de fer entre sa ligne septentrionale passant par Kicking Horse Pass, et les Kootenays,

ce qui constituait à une circuit détourné et peu pratique. Par anticipation, le Canadien Pacifique loua, en 1892, une ligne allant de Dunmore à Lethbridge, en Alberta. Au début des années 1890, le Canadien Pacifique entreprit des négociations avec le gouvernement fédéral en vue d'obtenir une subvention pour construire la ligne qu'il souhaitait. Libéraux et conservateurs souscrivirent à la politique favorisant l'octroi de subventions aux chemins de fer, mais ils ne partageaient pas le même point de vue quant aux conditions de l'entente. Quoi qu'il en soit, avec le volume d'aide financière du gouvernement, qui eût couvert beaucoup plus que la moitié des coûts, sans compter les bénéfices prévus, le Canadien Pacifique aurait été en mesure de construire la ligne en puisant peu, sinon du tout, dans ses propres fonds.

Revêtant la forme d'un sentiment anti-monopole, des pressions politiques de la part des gens de l'Ouest s'exerçaient avec force, tout comme celles de nombreux groupes non industriels de l'Est, dans les années antérieures à 1897. Dans bien des milieux publics on se déclarait contre la restriction des tarifs que prévoyaient les lois adoptées en 1897 et qui, estimait-on, obligeaient les industriels à payer des prix élevés au dépens du reste de la nation. De plus, l'Ouest s'était opposé au pouvoir de monopole que la loi de 1881 concernant le Canadien Pacifique accordait à cette compagnie. Malgré le mécontentement croissant que les taux suscitaient, le Canadien Pacifique haussa ses tarifs marchandises de l'Ouest en 1883.

Finalement, l'opposition de l'Ouest força le gouvernement, le 18 avril 1888, à racheter la garantie de monopole du Canadien Pacifique, ce qui permit la construction de lignes provinciales et de lignes privées concurrentielles. En 1895, une commission fut nommée pour enquêter sur les taux, mais elle apporta peu de satisfaction à l'Ouest.

Néanmoins, les adversaires du monopole atteignirent trois de leurs objectifs en 1897: les lois sur les tarifs furent adoucies au mois de mai; l'entente sur les taux du Pas du Nid-de-corbeau enleva, en juin, la liberté que le Canadien Pacifique avait de se soustraire au contrôle tarifaire du gouvernement; enfin, les taux de transport de certaines marchandises importantes furent abaissés.

Fondamentalement, l'Entente initiale du Pas du Nid-de-corbeau constituait un contrat entre le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique. Elle stipulait que, en retour d'une subvention à la construction d'une ligne ferroviaire dans la région de Kootenay (Colombie-Britannique) riche en minerai, le Canadien Pacifique consentirait à faire plusieurs concessions au gouvernement. L'une de ces concessions, soit les taux controversés du Pas du Nid-de-corbeau applicables au transport du grain, ne constituait au début qu'une partie de l'Entente.

La subvention directe du gouvernement fédéral s'éleva finalement à plus de \$3.4 millions. En outre, le Canadien Pacifique obtint du gouvernement de la Colombie-Britannique 3,755,733 acres de terre, y compris le bois et les minerais. De cette superficie, le Canadien Pacifique transféra 50 milles acres de terre carbonifère au gouvernement

du Dominion en vertu du paragraphe 15 de l'Entente du Pas du Nid-de-corbeau. De plus, la compagnie abaissa de trois cents le quintal, en deux étapes, ses taux de transport du grain et de la farine expédiés de l'Ouest vers la tête des Grands lacs. Le 1<sup>er</sup> septembre 1899, les taux réels à partir de Winnipeg s'établirent à 14 cents le quintal, à partir de Régina, à 20 cents le quintal et à partir de Calgary, à 26 cents. Même si les taux de transport du grain et de la farine devaient rester indéfiniment en vigueur, ils ne furent appliqués que pendant dix-sept des vingt-six premières années de l'Entente, comme l'indique le tableau II-3.

En 1902 et 1903, la compagnie Canadian Northern Railway conclut avec les gouvernements du Manitoba et de la Saskatchewan des ententes prévoyant la réduction de ses taux sur toutes les marchandises. Pour demeurer concurrentiel, le Canadien Pacifique dut réduire ses propres taux au-dessous du niveau tarifaire du Pas du Nid-de-corbeau. Il en a été ainsi jusqu'en 1918. Dans l'intervalle, la Commission des chemins de fer du Canada avait été créée pour exercer le plein contrôle sur tous les niveaux tarifaires, sauf ceux établis par le Parlement. Au début de 1918, les deux compagnies de chemins de fer demandèrent à la Commission des hausses générales de tarif. Elles furent accordées, sauf les taux de transport du grain et de la farine qui ne furent protégés qu'au niveau tarifaire du Pas du Nid-de-corbeau. Plus tard dans la même année, l'Entente du Pas du Nid-de-corbeau fut suspendue, en vertu de la Loi sur les mesures de guerre, afin de permettre aux chemins de fer d'augmenter leurs taux. Il s'agissait

pour eux d'être en mesure de hausser les salaires de leurs employés en vue d'éviter la grève qui menaçait.

TABLEAU II-3						
Taux de transport du grain jusqu'à Fort William-Port Arthur						
à partir de certains points						
(en cents les 100 livres: taux du Pas du Nid-de-corbeau=100 dans l'indice)						
	de Winnipeg		de Régina		de Calgary	
	Cents	indice	Cents	indice	Cents	indice
Avant août 1898	17	121.4	23	115.0	29	111.5
1 <sup>er</sup> août 1898- 31 août 1899	15½	110.7	21½	107.5	27½	105.8
1 <sup>er</sup> septembre 1899- 6 octobre 1903	14	100.0	20	100.0	26	100.0
7 octobre 1903- 31 mai 1918	10	71.4	18	90.0	24	92.3
1 <sup>er</sup> juin 1918- 11 août 1918	12	85.7	20	100.0	26	100.0
12 août 1918- 12 septembre 1920	14	100.0	24	120.0	30	115.4
13 septembre 1920 31 décembre 1920	19	135.7	32½	162.5	40½	155.8
1 <sup>er</sup> janvier 1921- 30 novembre 1921	18	128.6	31	155.0	39	150.0
1 <sup>er</sup> décembre 1921- 5 juillet 1922	17	121.4	29	145.0	36	138.5
6 juillet 1922 jusqu'à ce jour	14	100.0	20	100.0	26	100.0

Source: adaptés des nombres-indices des taux du transport marchandises par chemin de fer 1913 - 1936 (Ottawa 1938).

Pendant les quatre années suivantes, les tarifs marchandises se situèrent nettement au-dessus des niveaux de taux du Pas du Nid-du-corbeau. En 1922, toutefois, les taux du Pas du Nid-du-corbeau applicables aux grains et à la farine furent rétablis, et en 1924 l'Entente du Pas du Nid-du-corbeau en entier reprenait effet.

Interprétée à la lettre, l'Entente n'obligeait le chemin de fer à n'appliquer ces taux qu'aux lignes qui existaient au moment de la signature du contrat (1897). Les taux concernant les lignes plus récentes n'étaient pas visés par l'Entente. En 1925, le Parlement a aboli les taux du Pas du Nid-du-corbeau à l'égard de toutes les marchandises, sauf le grain et la farine. Les taux de transport du grain et de la farine devinrent obligatoires et devaient s'appliquer à tous les points des lignes à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William. En 1927, la Commission des chemins de fer du Canada décréta des taux équivalents pour le transport du grain et de la farine expédiés aux ports de la côte ouest pour exportation. Cette disposition fut élargie pour englober le port de Churchill en 1931. Ultérieurement, les modifications des taux statutaires se sont bornées à élargir les catégories de grain visées.

L'article 271 de la Loi sur les chemins de fer (chapitre R-2, S.R.) se lit maintenant comme il suit:

"... Taux du Pas du Nid-du-corbeau

- 1) "Les tarifs applicables au grain et à la farine transportés d'un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à Thunder Bay, sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de

la juridiction du Parlement, doivent être régis par les dispositions d'un Accord conclu en conformité du chapitre 5 des Statuts du Canada de 1897.

"... Le tarif du grain et de la farine destinés à l'exportation par la côte ouest...

- 2) "Les tarifs applicables au grain et à la farine transportés pour l'exportation d'un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite par une compagnie qui relève de la juridiction du Parlement doivent être régis par les dispositions du paragraphe 2 de l'Ordonnance générale numéro 448 de la Commission des chemins de fer du Canada en date du vendredi 26 août 1927.

"... Le tarif du grain et de la farine destinés à l'exportation par le port de Churchill

- 3) "Les tarifs applicables au grain et à la farine transportés pour l'exportation d'un point à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement doivent être maintenus au niveau des tarifs applicables le 31 décembre 1966.

"... Non-application de l'article 3

- 4) "Nonobstant les dispositions de l'article 3, le présent article n'est pas limité ni d'aucune façon atteint par une loi quelconque du Parlement du Canada, ou par un traité conclu ou passé en conformité d'une telle loi, qu'elle soit générale ou spéciale dans son application ou qu'elle ait trait à un seul ou à plusieurs chemins de fer particuliers.  
1960-61, c.54, art. 1, 2; 1966-67, c. 69, art. 50."

### Évolution du système de manutention des grains

Au début du siècle, la production céréalière constituait l'activité dominante dans l'Ouest canadien. En 1901, environ 3.5 millions d'acres avaient été consacrées aux principales cultures. La Bourse des grains de Winnipeg avait vu le jour en 1887, et en

1909 elle ouvrait un marché à terme. Au cours de cette période, la commercialisation des grains se faisait en grande partie par l'intermédiaire de la Bourse. Le réseau d'élévateurs primaires avait commencé à se développer, et en 1900 il y avait 421 élévateurs d'une capacité autorisée de 12.8 millions de boisseaux. De plus il existait de nombreux entrepôts plats mais on en construisit peu après 1900.

C'est également de cette époque que date la notion de "wagon du producteur", qui a encore cours aujourd'hui. Ce privilège a pour origine un différend qui mit aux prises les propriétaires des premiers entrepôts, c'est-à-dire des entrepôts plats, et les compagnies de chemins de fer. Lorsque les élévateurs ruraux commencèrent à faire leur apparition dans l'Ouest canadien, les entrepôts plats, qui avaient été jusque là les premières installations permettant d'accumuler le grain en vue de le charger dans les wagons, devinrent désuets. L'élévateur ou silo était une installation nettement supérieure, qui facilitait de beaucoup le va-et-vient des wagons; constatant cela, les chemins de fer convinrent de fournir des wagons uniquement aux silos et aux entrepôts plats. Les exploitants d'entrepôt tout comme les producteurs protestèrent, ces derniers s'inquiétant surtout de ce que la suppression de la concurrence à ces points les obligerait à traiter avec les syndicats d'élévateurs.

Cette dispute, de même qu'un certain nombre d'autres controverses, faisaient rage à la toute fin du siècle dernier, et en 1899 le gouvernement fédéral institua une commission royale chargée d'étudier les plaintes des producteurs. Les recommandations de cette commission

donnèrent lieu, en 1900, à l'adoption de la Loi sur les grains du Manitoba qui prévoyait la réglementation du commerce céréalier. Elle comportait de plus un article interdisant aux chemins de fer de refuser de desservir les entrepôts plats.

Des modifications apportées à la Loi en 1902 introduisirent dans le système le "livre de réquisitions des wagons". Les personnes désirant expédier du grain devaient inscrire une demande dans le livre de réquisitions des wagons, tenu par un agent du chemin de fer, et les wagons étaient fournis selon l'ordre chronologique des demandes.

La disposition législative assurant la protection du droit des producteurs d'obtenir des wagons fut transgressée par le Canadien Pacifique en 1902, et des accusations furent portées contre cette compagnie de chemins de fer dans la cause Sinaluta, bien connue. Cette cause fut entendue en appel par la Cour suprême du Canada. Le Canadien Pacifique perdit, et une disposition législative permettant aux producteurs de commander leur propre wagon a subsisté jusqu'aujourd'hui, mais elle est rarement invoquée. L'absence d'agents des chemins de fer à la plupart des points de chargement enlève pour ainsi dire toute utilité au livre de réquisition.

À l'époque, les élévateurs ruraux étaient exploités par des personnes et des compagnies adonnées au commerce du grain. La Commission royale d'enquête de 1899 fit remarquer que, pour être rentable, un élévateur standard de 25 milliers de boisseaux devait recevoir et livrer trois fois cette quantité de grain au tarif de manutention alors en vigueur, soit 1.5 cent par boisseau. Par

conséquent, la Commission ajouta que l'exploitant d'élévateur ne pouvait réaliser un profit que lorsqu'il se livrait au commerce du grain et qu'il "faisait un bénéfice d'acheteur sur le grain qu'il manutentionnait lui-même, en plus des bénéfices afférents aux services d'entreposage et de manutention".

Les premières entreprises à construire des élévateurs ont été les minoteries, et c'est l'Ogilvie Milling Company qui construisit le premier élévateur au Canada, à Gretna en 1881. La Northern Elevator Company a été la première des sociétés dites compagnies d'élévateurs "de ligne" à construire une chaîne de silos leur servant de propre source d'approvisionnement pour le commerce du grain.

La caractéristique importante de la phase initiale du développement du système de manutention résidait dans l'étroit rapport qui existait entre la manutention et la commercialisation du grain. Quand les premières compagnies d'élévateurs appartenant à des producteurs furent formées, elles s'en tinrent elles aussi à ce type d'exploitation.

La Grain Growers Company fut créée en 1906 par quelques membres résolus d'un organisme pionnier - la Territorial Grain Growers Association. Ce sont ces quelques personnes qui, les premières, mirent en pratique le concept d'après lequel les producteurs pouvaient se livrer au commerce du grain pour faire concurrence aux compagnies d'élévateurs de ligne. Au début, la Grain Growers Grain Company ne possédait pas d'installation. Cependant, les organisations de producteurs avaient exercé sur les gouvernements provinciaux assez de

pression en faveur de l'aménagement d'élévateurs publics pour qu'en 1909, le gouvernement manitobain consente à construire une chaîne de silos. Peu à peu le gouvernement érigea ou acquit 174 élévateurs, mais financièrement ce fut un échec. La plupart de ces élévateurs furent d'abord loués, puis vendus à la Grain Growers Grain Company. Ainsi, cette organisation se porta acquéreur des installations dont elle avait besoin pour se mettre sur un pied d'égalité avec les compagnies d'élévateurs de ligne. La Grain Growers Grain Company devint la United Grain Growers en 1917, par sa fusion avec l'Alberta Farmers Co-operative Elevator Company Limited. La situation demeura plus ou moins inchangée jusqu'à la formation de l'Alberta Pool en 1923, et des Manitoba et Saskatchewan Pools en 1924. Le Saskatchewan Pool fit l'acquisition des actifs de la Saskatchewan Co-operative Elevator Company. Les Manitoba et Alberta Pools construisirent leurs propres installations.

Depuis 1938, les fusions se sont multipliées, si bien qu'aujourd'hui il existe 19 compagnies, dont huit majeures, qui se livrent activement à l'exploitation d'élévateurs primaires dans l'Ouest canadien. Voici l'historique de ces fusions:

<u>COMPAGNIES INITIALES</u>	<u>NOMBRE D'ELEVATEURS</u>	<u>ACHETES PAR</u>	<u>ANNEE</u>
Anderson Grain Company	6	United Grain Growers	1938
Gillespie Grain	S/O	United Grain Growers	1943
Reliance Grain	110	United Grain Growers	1947
Midland and Pacific Grain Company	65	United Grain Growers	1954

<u>COMPAGNIE INITIALES</u>	<u>NOMBRE D'ÉLEVATEURS</u>	<u>ACHETÉS PAR</u>	<u>ANNÉE</u>
Canadian Consolidated Grain Company	129	United Grain Growers	1959
Canadian West Grain	5	United Grain Growers	1961
McCabe Grain	72	United Grain Growers	1968
Reliance Grain	30	Pioneer Grain Company	1947
Western Grain	148	Pionner Grain Company	1951
Independent Grain Company	29	Pioneer Grain Company	1953
Inter-Ocean Grain	26	Pioneer Grain Company	1972
National Grain	286	Cargill Grain Company	1974
Western Canada Flour Mills	41	Manitoba Pool Elevators	1940
Alberta Pacific and Federal	14	Manitoba Pool Elevators	1943
Reliance Grain Company	20	Manitoba Pool Elevators	1947
Northern Grain Company		Alberta Wheat Pool	S/O
Lake of the Woods		Manitoba, Saskatchewan and Alberta Pools	1959
Ogilvie Mills		Manitoba, Saskatchewan and Alberta Pools	1959
Federal Grain Company		Manitoba, Saskatchewan and Alberta Pools	1972
Robin Hood Elevator-Moose Jaw		Parrish and Heimbecker	1968
Quaker Oats Elevator-Saskatoon		Parrish and Heimbecker	1973
Ellison Milling Company		Parrish and Heimbecker	1975

-- Les compagnies Federal Grain, Alberta Pacific et Searle Grain ont fusionné en 1967.

En 1976, une nouvelle organisation de producteurs entrait dans ce champ d'activité; il s'agit de la Weyburn Inland Terminal Elevator Association, qui s'est dotée d'une capacité d'entreposage d'un million de boisseaux. Des groupes des producteurs de Rockyford et de Champion, en Alberta, projettent de construire des installations d'entreposage analogues. Ces installations, de même que les nouveaux silos de Cargill à Elm Creek et Rosetown, portent le nom de terminus intérieurs. En fait, ce ne sont pas des terminus, mais de gros élévateurs primaires qui détiennent en tant que tels un permis de la Commission canadienne des grains et qui peuvent nettoyer les céréales conformément aux normes de l'exportation. L'établissement de Weyburn a une capacité d'entreposage de 1 million de boisseaux, tandis que la capacité des installations de Rosetown et de Elm Creek est de un demi million de boisseaux. "À l'avenir, les terminus intérieurs seront plus petits, par suite de l'augmentation des coûts en capital", selon M. Roger Murray, président de la Cargill Grain Company of Canada. À son avis, il se peut que désormais des installations d'une capacité de 300 milliers de boisseaux, y compris la capacité de nettoyage et de chargement, deviennent la norme\*.

La capacité des grosses installations que construisent le Syndicat d'élévateurs du Manitoba, le Syndicat du blé de la Saskatchewan et le Syndicat du blé de l'Alberta varie entre 140 et 170 milliers de boisseaux. Récemment, le Syndicat du blé de la Saskatchewan a mis en

---

\* Allocution prononcée par M. Roger Murray, président de la Cargill Grain, lors de la réunion annuelle de la Palliser Wheat Growers, tenue à Saskatoon en janvier 1977.

service, à Mossbank, une installation à balance double, d'une capacité de 150 milliers de boisseaux, qui peut nettoyer 600 boisseaux à l'heure. De son côté, la United Grain Growers est à construire un établissement d'une capacité de 370 milliers de boisseaux à Dawson Creek, en Colombie-Britannique.

Pour les dix prochaines années, les besoins en capitaux de l'industrie des élévateurs primaires s'élèverait, dit-on, à quelque \$500 millions. De plus, la conversion au système métrique entraîne des frais additionnels. On affirme qu'elle coûte \$2,200 par élévateur, soit \$8 millions pour l'ensemble du réseau.

#### Origines de la Commission du blé

À la suite de la suspension du marché libre in 1917, le Bureau des céréalistes fut créé, avec mission de contrôler la distribution et le prix du blé canadien. Cette initiative se révélait nécessaire en raison des achats centralisés qui s'effectuaient au nom des gouvernements alliés, lesquels avaient effectivement accaparé le marché. Les prix avaient atteint des niveaux sans précédent et demeurèrent nettement au-dessus de \$2 tout au long de la Première Guerre mondiale. À titre de comparaison, il convient de mentionner que dans la période 1908-09 à 1913-14, les prix s'établissaient en moyenne à \$1 le boisseau et variaient d'environ 0.80 cents à juste un peu plus de \$1.20.

À la fin de la guerre, la première Commission du blé fut instituée pour mettre en marché la récolte de 1919-20. La mise sur pied de la Commission du blé suivit, de seulement 10 jours, la

dissolution du Bureau des céréalistes et la réouverture du marché à terme à la Bourse des grains de Winnipeg, le 21 juillet, 1919.

La Commission du blé fut créée par suite de la centralisation et du contrôle étatique des achats que les pays importateurs avaient décidé d'appliquer en vue de restaurer leur économie que la Grande guerre avait perturbée. En 1919-1920, pendant que la Commission existait, les prix se sont élevés de nouveau à plus de \$2, mais en 1920-21 et 1921-22, une baisse presque continue se produisit, et le blé se vendit autour de \$1 le boisseau jusqu'à la fin de la campagne agricole de 1923-24. On en vint à associer les prix élevés de la période 1917-1920 avec le régime des achats centralisés, et les organisations d'agriculteurs firent pression pour que la Commission du blé soit maintenue. Toutefois, le gouvernement différa d'opinion, de sorte que le marché libre fut rétabli en 1920.

N'ayant pu obtenir que la Commission du blé reste en fonction, les divers organismes agricoles se tournèrent vers le régime coopératif de prix. En 1923, l'Alberta Co-operative Wheat Producers Ltd. fut fondée et commença à accepter des livraisons. Cette création fut suivie, en 1924, par la mise sur pied des syndicats du grain de Saskatchewan et de Manitoba.

#### La Commission canadienne du blé

La naissance de la Commission canadienne du blé, et les stratégies qui accompagnèrent son développement, comptent parmi les plus importantes influences qui se soient exercées sur le système

de manutention et de transport des grains. C'est la création des coopératives de producteurs qui a donné lieu à l'établissement de la Commission canadienne du blé. L'insatisfaction des producteurs devant les fluctuations quotidiennes des prix du marché libre suscita l'organisation de coopératives provinciales ayant pour objet de mettre en place des mécanismes de fixation des prix en commun. En 1924, ces organismes se groupèrent pour former la Canadian Co-operative Wheat Producers Ltd. en tant qu'agence centrale de vente chargée de commercialiser le blé livré aux syndicats. Une partie de la stratégie mise en oeuvre par cette agence en vue de stabiliser les prix comportait l'achat, auprès des producteurs, de blé en quantités supérieures aux besoins du marché. Cette pratique créait un précédent en fait de mécanisme capable de protéger les producteurs contre la faiblesse des prix au moment de la récolte, en isolant du prix de vente quotidien les céréales livrées par les producteurs (et en conséquence, leur revenu) au moyen d'un paiement initial suivi d'un paiement final à la fin de la campagne agricole. Pendant la période 1929-1930, cette stratégie amena l'Agence à dépasser la limite de ses ressources financières en raison de l'abondance des récoltes, jointe à la baisse des prix et à la diminution de la demande mondiale causées par l'effondrement économique de 1929. En 1930, les gouvernements provinciaux et fédéral intervinrent et offrirent des garanties financières pour soutenir l'Agence dans ses ententes de mise en commun.

Le 1<sup>er</sup> août 1931, l'Agence centrale de vente mettait fin aux opérations qu'elle réalisait pour le compte des trois pools provinciaux.

Par la suite, elle servit d'organisme au gouvernement fédéral pour soutenir les prix du marché et écouler le grain des pools reporté de la récolte de 1930. Par suite des opérations de soutien, les lots de céréales détenus par l'Agence passèrent de 76 millions de boisseaux au 31 juillet 1931 (report invendu) à 214 millions de boisseaux en 1935. Les sommes considérables que cela représentait et l'inaptitude manifeste des coopératives de producteurs à assumer des risques financiers de cette ampleur incitèrent le gouvernement Bennett à reconsidérer son intervention dans la mise en marché du grain. Par voie de conséquence, la Loi sur la Commission canadienne du blé était adoptée le 5 juillet 1935.

Même si, du point de vue du gouvernement, l'une des principales tâches de la Commission canadienne du blé consistait à écouler les lots de grain de la Canadian Co-operative Wheat Producers, il ne fait aucun doute que la loi lui assignait des objectifs plus vastes, c'est-à-dire:

- 1) "fournir aux producteurs une certaine protection grâce à l'établissement d'un prix minimum garanti par l'État, pour le blé;
- 2) donner aux producteurs la possibilité d'obtenir des prix égaux pour leur blé, peu importe le moment où ils le mettent en marché - c'est-à-dire la possibilité d'établir des prix en commun.

Les producteurs et leurs organisations croyaient fermement qu'un système de commercialisation assuré par la Commission permettrait au Canada d'agir avec plus de force sur les prix mondiaux en contrôlant une grande partie de l'offre mondiale de blé.

Les attributions et le champ d'activité de la Commission canadienne du blé se sont sans cesse élargis. En 1945, les fonctions de mise en marché, qui jusque là incombait aux compagnies d'élévateurs, furent confiées à la Commission. Les compagnies d'élévateurs devinrent des entreprises de manutention et d'entreposage, tirant leurs revenus du prix qu'elles demandent pour leur service. Cette évolution suscita une double réaction, les coopératives appuyant à fond le rôle de la Commission canadienne du blé, et le commerce privé s'y opposant.

#### Le réseau d'élévateurs

Les développements que le système de manutention des grains connut après la guerre sont étudiés plus en détail dans le chapitre consacré au réseau d'élévateurs primaires. Cependant, il convient de noter que le réseau d'élévateurs a subi d'importantes modifications au cours des cinquante dernières années. Le nombre cîme d'élévateurs - fut atteint en 1930, année où la capacité totale du réseau s'est établie à 193.3 millions de boisseaux. Aujourd'hui, c'est-à-dire presque cinquante ans plus tard, on compte 3,964 élévateurs d'une capacité globale de 344 millions de boisseaux - soit une diminution de 31 pour cent dans le nombre d'élévateurs, mais une augmentation de 78 pour cent quant à la capacité de manutention. La manutention a connu sa période culminante en 1971-72, au cours de laquelle plus de un milliard de boisseaux sont passés, au total, par 4,383 élévateurs.

Tout comme dans le cas du réseau d'élévateurs primaires, la plupart des installations terminus situées à Thunder Bay, Vancouver,

Victoria, Prince Rupert et Churchill étaient déjà construites dès 1935. Les premiers élévateurs terminus furent érigés en 1883, à Thunder Bay, par le Canadien Pacifique. En 1903, il existait cinq terminus, tous construits par la compagnie Canadien Pacifique ou la Canadian Northern Railway. Leur capacité d'entreposage s'établissait à 12 millions de boisseaux. Par suite de l'essor des grandes sociétés privées et coopératives d'élévateurs ruraux, beaucoup plus de silos terminus ont été érigés de 1905 à 1920. Le terminus de Prince Rupert, construit en 1925, a maintenant une capacité de 2.25 millions de boisseaux. Celui de Churchill, construit en 1931, possède aujourd'hui une capacité de cinq millions de boisseaux. Les deux premiers silos terminus de Vancouver ont été construits par le gouvernement fédéral entre 1916 et 1928. La capacité des terminus de la côte ouest est en voie d'accroissement, grâce aux programmes incitatifs de la Commission canadienne du blé visant à encourager l'aménagement d'espaces supplémentaires d'entreposage de 11 millions de boisseaux à Vancouver, et de trois millions à Prince Rupert. Présentement, le terminus Burrard de Vancouver est en reconstruction sur la rive nord de l'anse Burrard, lieu desservi uniquement par le Canadian National mais néanmoins accessible à la British Columbia Railway. Il se peut que des élévateurs terminus de Thunder Bay soient bientôt abandonnés.

## II. COMMISSIONS D'ENQUÊTE ANTÉRIEURES

Tout au long de l'histoire canadienne, les commissions d'enquête ont joué un rôle important dans la politique nationale des transports. Des commissions ont été créées lors de chaque grande crise de l'industrie ferroviaire, c'est-à-dire au moment de sa faillite imminente en 1916, des pertes considérables qu'elle accusa en 1931, ainsi qu'au moment de l'augmentation rapide des taux ainsi que de la discrimination dont les usagers se sont plaints, et du projet d'abandon de certains embranchements en 1959.

Le rapport de chaque commission a marqué un tournant dans la politique canadienne des transports. Avant 1917, cette politique était axée sur le développement. Les compagnies de chemins de fer recevaient une aide généreuse pour lancer leur entreprise, mais ensuite elles étaient abandonnées à elles-mêmes et assujetties à un minimum de réglementation seulement. La Commission Drayton-Acworth de 1917 a marqué le début d'une période d'intervention beaucoup plus directe de l'État dans l'exploitation des chemins de fer. C'est aussi à partir de cette date que le réglementarisme s'est accentué. La Commission Duff de 1931-32 a donné lieu à une réglementation encore plus rigoureuse, ainsi qu'à la première tentative de réduire la concurrence ruineuse entre les chemins de fer. La Commission Turgeon de 1948-51 a été la première à recommander l'octroi de subventions. Ce régime de subventions ne visait pas à atténuer les problèmes des chemins de fer, mais se fondait sur une politique ayant pour but de

réduire les écarts tarifaires entre les régions. Enfin, la Commission MacPherson de 1959-61 a marqué le premier temps d'arrêt de la tendance vers une réglementation toujours plus contraignante. Elle a aussi accéléré l'intensification du régime de subventions, en vue de réduire alors les pertes que les chemins de fer subissaient.

La concurrence a joué un rôle très intéressant dans l'histoire du transport au Canada. Elle a suscité les problèmes découlant de l'expansion excessive qui s'est produite de 1903 à 1915, et à nouveau dans la période 1923-1929. Malgré cela, les commissions de 1916 et de 1931 écartèrent l'idée d'un monopole réglementé ou de la création d'une société de la Couronne, afin de préserver la concurrence. Fait ironique, les chemins de fer n'ont jamais subi de concurrence réelle des prix dans le transport des marchandises, sauf à partir de la période postérieure à 1950, au cours de laquelle le camion, le bateau et, jusqu'à un certain point, l'avion devinrent d'authentiques rivaux des chemins de fer. Ceux-ci étaient alors si strictement réglementés qu'ils se trouvaient, dans une certaine mesure, en position d'infériorité par rapport à leurs concurrents.

#### Commission MacPherson

La principale force qui nuisait à l'industrie ferroviaire dans les années 50 résidait dans la concurrence sans cesse croissante du transport intermodal. Cette concurrence était exercée en grande partie par les camions, mais le transport aérien et le transport fluvial (sur la voie améliorée du Saint-Laurent) étaient également

considérables. Le problème engendré par cette rivalité différait quelque peu des problèmes du passé.

La Commission Turgeon avait été nommée pour étudier la situation des taux du transport marchandises. Il s'agissait notamment de savoir si des augmentations uniformes de prix étaient équitables. La Commission rejeta l'idée d'une hausse uniforme et conseilla aux chemins de fer ainsi qu'à la Commission canadienne des transports d'effectuer à l'avenir des rajustements plus équitables. Toutefois, cet avis semble avoir été ignoré. De 1948 à 1961, des augmentations uniformes de 157 pour cent furent approuvées (à l'exclusion des taux statutaires).

Le climat de concurrence dans lequel les chemins de fer exerçaient alors leur activité ne leur permit pas d'appliquer entièrement ces augmentations. Sur les 157 pour cent d'augmentation possible, seule une moyenne de 55 pour cent fut imposée. Le problème, toutefois, ne concernait pas le niveau des hausses mais leur distribution. La concurrence ne s'exerçant que dans le cas de certaines marchandises et dans certaines régions, les chemins de fer ont été obligés de tirer le meilleur parti possible de leurs augmentations dans le transport des autres marchandises et au sein des autres régions. À mesure que les taux s'élevaient, la concurrence s'intensifiait, et les chemins de fer furent forcés d'"... appliquer des augmentations de plus en plus fortes à une partie de plus en plus restreinte du trafic".\*

---

\* Canada, Commission royale d'enquête sur les transports, 1961 page 7.

Malheureusement, les provinces des Prairies et des Maritimes furent non seulement privées des avantages de la concurrence mais en fait, pénalisées à cause d'elle.

Aux problèmes suscités par la rivalité croissante des autres moyens de transport vinrent s'ajouter les difficultés découlant du fait que depuis un siècle les chemins de fer étaient considérés comme un instrument de politique nationale.

C'est l'existence reconnue de ces problèmes qui amena la mise sur pied de la Commission MacPherson. Son mandat était simple:

"faire enquête et rapport sur les problèmes du transport ferroviaire au Canada, ainsi que sur la possibilité d'éliminer ou d'atténuer les inégalités du tarif marchandises."\*

Cette Commission jugea que la concurrence accrue jointe à une réglementation stricte était à l'origine des problèmes qui assaillaient l'industrie ferroviaire en 1960. Elle fut la première à estimer qu'une réglementation excessive des chemins de fer n'allait peut-être pas dans le sens de l'intérêt public. A son avis, lorsqu'une entreprise commerciale est tenue par règlement d'agir dans l'intérêt public, la nation doit accepter la responsabilité des difficultés financières que suscite un tel règlement. Les commissaires ont déclaré, "... nous le répétons, aux obligations que la loi impose aux chemins de fer et qui leur font subir des pertes, correspond une obligation d'assistance".\*\*

---

\* Ibid., p. ii.

\*\* Ibid., p. 22.

S'inspirant de ce principe général, la Commission recommanda ce qui suit:

- 1) que les chemins de fer soient autorisés à supprimer tout service voyageurs non rentable, sauf lorsque la Commission est convaincue qu'il n'existe aucun chemin public qui pourrait y suppléer;
- 2) que les embranchements non rentables soient abandonnés graduellement au cours d'une certaine période de transition (peut-être 15 ans);
- 3) qu'une subvention annuelle de 13 millions de dollars soit versée pour compenser les pertes réellement subies dans l'exploitation de lignes que les chemins de fer sont prêts à abandonner mais dont l'utilisation devrait se continuer pendant une certaine période de transition;
- 4) que le gouvernement verse à chaque chemin de fer une subvention annuelle d'un montant égal au déficit découlant de l'écart entre les recettes et les dépenses variables afférentes au transport du grain et des produits du grain;
- 5) que le gouvernement verse une somme annuelle de neuf millions de dollars au Canadien Pacifique, et de 7.3 millions de dollars au Canadien National pour couvrir la part des dépenses constantes qui ressortit au mouvement du grain d'exportation;
- 6) que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit élargie de manière à permettre à tous les transporteurs d'appliquer des taux subventionnés;
- 7) que la subvention "pont-rail" soit abolie;
- 8) qu'une aide financière soit accordée à tous les transporteurs au titre de leur fonction d'alimentation du trafic, et que ce type d'aide soit réexaminé;
- 9) que la pratique des hausses uniformes de prix soit délaissée et remplacée par un mécanisme plus équitable d'augmentation des prix;
- 10) que la Loi concernant le CN et CP soit abrogée;

- 11) qu'un conseil consultatif des transports soit créé;
- 12) que des efforts soient faits pour améliorer la statistique des transports et que des études de l'industrie des transports soient effectuées et publiées périodiquement.

En dépit du caractère précis de ces recommandations, il est évident que la Commission considérait que sa tâche première consistait à élaborer une politique nationale des transports complète et uniforme. Cet objectif semblait logique puisqu'à son avis:

- 1) "la politique d'expansion du passé était désormais désuète;
- 2) "le quasi-monopole dont les chemins de fer avaient bénéficié presque dès le début de leur histoire avait été remplacé par une importante concurrence intermodale; et
- 3) "une stricte réglementation n'assure plus une affectation optimale des ressources ni l'équité".

Bien que la Commission MacPherson ait présenté son rapport en 1961, la loi qui y fit suite - Loi nationale sur les transports - ne fut adoptée qu'en 1966, et plusieurs de ses dispositions ne sont pas entrées en vigueur avant 1967 ou 1968.

### III. LA SITUATION DEPUIS LE RAPPORT MACPHERSON

L'incertitude qu'éprouvaient les chemins de fer et les compagnies céréalières a contribué à compliquer l'évolution du système de manutention et de transport du grain des Prairies. La principale cause de cette incertitude résidait dans l'apparente répugnance du gouvernement fédéral à poursuivre les politiques et les méthodes qu'il avait

adoptées. Comme nous l'indiquions précédemment, la Commission MacPherson a recommandé en 1961 que l'abandon de certains embranchements soit autorisé; que des subventions soient versées aux chemins de fer pour couvrir les pertes des embranchements maintenus en service "dans l'intérêt public". Cependant, il ne s'est presque rien produit avant 1965, année où le gouvernement fédéral a publié une ordonnance d'interdiction soustrayant à l'abandon tous les embranchements des Prairies, sauf 1,839 milles de voie, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975. Les recommandations MacPherson ont été incorporées dans la Loi nationale de 1967 sur les transports. Des méthodes détaillées ont été transmises à la Commission canadienne des transports pour l'étude des demandes d'abandon d'embranchements et le versement de subventions. (Articles 252 à 259 de la Loi sur les chemins de fer). Une ordonnance concernant l'établissement des coûts ferroviaires, R-6313, élaborée par la Commission canadienne des transports et dont CP Rail en appela, fut maintenue par la Cour Suprême du Canada. Cette ordonnance sur l'établissement des coûts servit de base au versement des subventions dites d'embranchement. Elle ne réalisa pas son objectif. Les lignes dépendant du transport du grain virent leur état et leur service se détériorer. La subvention, initialement destinée à l'entretien des embranchements, devint en réalité une subvention au transport sur l'ensemble des 19 milliers de milles de voie ferrée de l'Ouest canadien dans le cas des céréales mises en route sur les 12,000 milles d'embranchements.

Par suite du retard que le Parlement apporta à adopter la Loi

nationale sur les transports, le montant des subventions avait atteint \$110 millions en 1967. La Loi nationale sur les transports prévoyait l'abolition graduelle des "subventions générales" sur une période de sept ans. Ces subventions devaient débiter par un versement de \$110 millions en 1967 puis diminuer de 14 millions par année jusqu'à un versement final de \$12 millions en 1974. À mesure qu'elles régressaient, les subventions générales devaient être remplacées par des "subventions particulières".

En vertu de l'article 252 de la Loi sur les chemins de fer, les subventions aux embranchements proprement dits devaient couvrir:

"la perte réelle" relative à tout embranchement que les compagnies de chemins de fer se proposaient d'abandonner en vertu des articles 253 et 254, ou qui, en vertu de l'article 258 ne pouvait faire l'objet d'une demande d'abandon".

L'article 252 de la Loi sur les chemins de fer porte ce qui suit:

"Dans le présent article et dans les articles 253 à 258 'perte réelle' désigne, relativement à tout embranchement, l'excédent

- a) "des frais encourus par la compagnie au cours de toute année financière de celle-ci pour l'exploitation de la ligne et pour le mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, sur,
- b) "les revenus de la compagnie pour cette année qui proviennent de l'exploitation de la ligne et du mouvement du trafic partant de la ligne ou y aboutissant;

'embranchement' désigne une ligne de chemins de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne

auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer". 1966-67, c. 69, art. 42.

L'article 258 de la Loi sur les chemins de fer se lit comme il suit:

- 1) "Nonobstant toute disposition des articles 252 à 257, le gouverneur en conseil peut, de temps à autre, par décret,
  - a) "désigner des embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire; et
  - b) "désigner des régions dans lesquelles il ne doit pas être abandonnés d'embranchements durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire;

"et les embranchements ainsi désignés ou situés dans les régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites, et il ne doit être adressée à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

- 2) "Lorsqu'un embranchement ou un tronçon de celui-ci est exploité à perte réelle après le 22 mars 1967 et que la compagnie qui exploite cette ligne ou ce tronçon ne peut faire une demande d'abandon en vertu de l'article 253 par suite d'un décret pris en vertu du paragraphe 9(1), la compagnie peut faire une demande de dédommagement de cette perte et le ministre des Finances, sur la recommandation de la Commission et en conformité des règlements que le gouverneur en conseil peut établir, peut faire verser à la compagnie, sur le Fonds du revenu consolidé, un montant n'excédant pas celui de la perte réelle de la compagnie, déterminé par la Commission, qui est attribuable à l'exploitation de cette ligne ou de ce tronçon pour l'année financière ou la partie d'année financière de la compagnie pour laquelle le dédommagement de la perte réelle est réclamé." 1966-1967, c. 69, art. 42.

Des subventions spécifiques ont été versées pour la première fois au Canadien Pacifique en 1970, et au Canadien National en 1971, ainsi qu'à la société Northern Alberta Railway à partir de 1967. Comme l'indique le tableau ci-après, les pertes dont les chemins de fer ont demandé le remboursement n'ont pas cessé de s'accroître, depuis un montant de 45.6 millions en 1961 à 120.9 millions en 1975. Jusqu'ici, les versements de subvention ont varié de 32.7 millions en 1972 à 82.5 millions en 1975.

TABLEAU II-4			
Pertes déclarées par les chemins de fer et subventions versées en vertu des articles 256 à 258 de la Loi sur les chemins de fer (marchandises)			
Année	Milles de voie	Perte déclarée	Subventions versées au 31 déc. 1975
1971	8,662	\$ 46.8 millions	\$ 32.7 millions
1972	11,212	56.1 millions	37.8 millions
1973	11,949	66.6 millions	45.6 millions
1974	11,498	103.7 millions	75.5 millions
1975	12,225	120.9 millions	82.5 millions
SOURCE: Le Comité du transport ferroviaire, CCT, Ottawa			

En incluant des milliers de milles de voies dites d'embranchement dans leur demande de subvention, le Canadien National et CP Rail n'ont jamais voulu que cela fut considéré comme une intention bona fide d'abandons d'embranchements prévu à l'article 258 (2) de la Loi; ils désiraient simplement avoir droit à la subvention qui serait payable

en vertu des articles 253 à 258 de la Loi sur les chemins de fer, et leurs chiffres comprenaient quelque quatre milliers de milles de voies ferrées soustraites aux abandons jusqu'à l'an 2000.

Dans le cadre du programme de subventions aux embranchements, \$47.7 millions ont été versés aux compagnies de chemins de fer pour couvrir leurs coûts en capital. Sur ce montant, \$19.5 millions concernaient le capital utilisé "hors-rail", c'est-à-dire que cette somme ne s'appliquait pas aux embranchements. Les détails figurent au tableau II-5.

TABLEAU II-5			
Coûts déclarés au titre de la "Catégorie IV"*			
Demandes de subvention d'embranchements, 1975			
	Coûts sur ligne	Coûts hors-ligne	Total
	.....	\$ .....	.....
Canadien National	14,240,347	10,539,237	24,779,584
CP Rail	12,058,423	7,896,967	19,955,390
Northern Alberta Railways	1,919,100	1,047,740	2,966,840
<b>Total</b>	<b>28,217,870</b>	<b>19,483,944</b>	<b>47,701,814</b>
* Coûts en capital affecté à l'infrastructure, aux locomotives diesel, aux wagons, etc.			
Source: Commission canadienne des transports 2/24/77			

Les chemins de fer n'ont dépensé aucune partie de ces \$47.7 millions pour l'entretien des lignes à l'égard desquelles la subvention était versée. On en trouve la preuve dans l'état déplorable de milliers de milles de voies ferrées, y compris même certaines lignes incluses dans la catégorie dont l'abandon est interdit jusqu'à l'an 2000. Il est clair que la Commission canadienne des transports aussi bien que les chemins de fer ont considéré la subvention demandée et versée, non pas comme des fonds devant servir au bon entretien des lignes, mais comme une subvention applicable au coût du transport du grain et des produits du grain vers les points d'exportation. Comme l'a déclaré une porte-parole du Canadien National, "Nous avons utilisé la subvention à titre d'élément essentiel de nos liquidités mobiles". Lors de notre audience à Régina, le 20 octobre 1975, M. Burbidge, président de CP Rail affirmait: "À vrai dire, la subvention aux embranchements est devenue une subvention pour le transport du grain".

#### Les années 1969 - 1977

En 1969, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé instituait le Comité fédéral des céréales, dont l'objectif était d'élaborer des politiques et des systèmes propres à accroître l'efficacité de la collecte, du transport et de l'entreposage du grain canadien, en vue d'assurer sa compétitivité sur les marchés intérieurs et étrangers. Rendu public en 1972, le rapport du Comité fédéral des céréales exposait les problèmes de la manutention et du transport des grains des prairies, et précisait les coûts de cinq plans possibles

de rationalisation. Ce rapport fut transmis au Conseil des grains du Canada pour étude et évaluation par tous les secteurs constitutifs de l'industrie, mais la rationalisation du système n'a pu faire l'objet d'un consensus.

À la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, qui s'est tenue à Calgary en 1973, le gouvernement fédéral a annoncé que 1,839 milles de voies d'embranchement des prairies, non protégées jusque-là, étaient "soustraites" aux abandons jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975. En décembre 1974, le ministre des Transports annonçait que le gouvernement fédéral avait désigné un ensemble de lignes appelé Réseau ferroviaire des Prairies. Après consultation avec les compagnies de chemins de fer, un réseau de base de 12,413 milles de voies ferrées (64.6 pour cent du total) a été protégé de l'abandon jusqu'à l'an 2000. En outre, 525 autres milles de ligne (2.7 pour cent du total) qui n'étaient plus en service n'ont pas été protégés, et les autorités gouvernementales ont prié la Commission canadienne des transports de décider, en 1975, si ces lignes devaient être abandonnées ou non. Il convient de supposer qu'à cette date les ordonnances requises ont été rendues. Les 6,284 milles restants (32.7 pour cent du total) ont été protégés de l'abandon pour au moins une année, en vue d'une évaluation plus poussée dans le cadre du processus d'enquête. La date limite de ce "gel" a été reportée au 30 juin 1977. En avril 1975, le gouvernement annonçait la mise sur pied de deux commissions d'enquête:

- 1) La Commission d'enquête sur les coûts du transport des grains par rail qui a publié son premier rapport en octobre 1976; et

- 2) la Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain, dont la tâche essentielle consiste à examiner, sur une base régionale, les aspects économiques et sociaux des embranchements ferroviaires, et plus particulièrement, tous les aspects du système de manutention et de transport du grain dans l'Ouest canadien, aux fins de formuler des recommandations concernant l'emploi futur des 6,284 milles de ligne mentionnés plus haut.

## BESOINS FUTURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Lorsqu'il s'agit de déterminer quel serait le meilleur système de manutention et de transport des grains pour les Prairies, il importe de prendre en considération les besoins futurs en fait de transport du grain et autres marchandises. Afin de pouvoir procéder à une extrapolation prospective des besoins en transport, il faut cerner et analyser les facteurs qui influent sur la demande mondiale de produits canadiens, y compris notre aptitude à satisfaire à cette demande. Étant donné que notre mandat ne prévoit pas une telle analyse de notre part, nous ne résumerons que les études prospectives existantes. La présente section donne un bref aperçu des besoins extrapolés en matière de transport du grain, des produits forestiers, du charbon, de la potasse, du soufre, des minéraux, ainsi que des animaux de ferme et des produits de viande.

### Grain

La Commission canadienne du blé, le Conseil des grains du Canada et le Syndicat du blé de la Saskatchewan ont effectué des extrapolations

des exportations de grain pour la période allant jusqu'à 1985 (voir le tableau II-6). Les exportations extrapolées du grain disponible varient de 690 millions à 1,480 millions de boisseaux. Au cours de la période décennale 1964-65 à 1973-74, la moyenne des exportations a atteint 566 millions de boisseaux, avec un sommet de 998 millions de boisseaux en 1972-73.

TABLEAU II-6  
Exportations extrapolées de grain - 1985

	Grains disponibles pour l'exportation	Acheminements par les ports du Pacifique
Commission canadienne du blé <sup>1</sup>	1,048 - 1,480 millions de boisseaux <sup>2</sup>	524-740 millions de boisseaux (50%)
Conseil des grains du Canada <sup>3</sup>	690 millions de boisseaux <sup>2</sup>	310 millions de boisseaux (45%)
Syndicat du blé de la Saskatchewan <sup>4</sup>	825 millions de boisseaux	412 millions de boisseaux (50%)
<p><sup>1</sup> H. Bjarnason, "Future Volume and Direction of Western Canadian Flow with Particular Attention to the West Coast Ports", étude présentée au colloque des Canadian Co-operative Wheat Producers, à Calgary en juillet 1976.</p> <p><sup>2</sup> Boisseaux en équivalent d'orge.</p> <p><sup>3</sup> Extrapolations de l'offre et de la demande d'animaux de ferme et de céréales fourragères, Canada, 1985, Conseil des grains du Canada, février 1976.</p> <p><sup>4</sup> G. McGlaughlin, "Storage Requirements for Canadian Grain", étude présentée au colloque des Canadian Co-operative Wheat Producers, à Calgary en juillet 1976.</p>		

### Produits forestiers

Une étude conjointe du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports signale qu'il existe une incertitude dans l'extrapolation prospective de la production canadienne de sciages, en raison du fléchissement de l'économie nord américaine. On s'attend que la demande mondiale de pâte de bois et de papier journal demeure assez stable et que les États-Unis et la Japon seront les principaux importateurs de ces produits. Aucun changement n'est prévu dans les tendances du transport, sauf au port de Vancouver. Ce sujet est abordé dans une section ultérieure du présent rapport.

### Charbon

La demande mondiale de charbon à usage thermique et de charbon à usage métallurgique augmentera rapidement au cours de la prochaine décennie. La Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan produisent beaucoup de charbon. À l'heure actuelle, d'importants faits nouveaux se dessinent à l'horizon de l'industrie houillère. L'Hydro-Ontario, qui est le plus gros consommateur de charbon canadien, prévoit que ses besoins passeront de 9.2 millions de tonnes en 1977 à 11.5 millions en 1978, dont une bonne part devra être satisfaite par des importations en provenance des États-Unis; toutefois, à mesure que les approvisionnements américains diminueront, l'Hydro-Ontario devra compter sur le charbon albertain pour combler le vide. La Luscard Limited D'Edmonton envisage de transporter deux millions de tonnes de charbon thermique à Thunder Bay en 1978, et tout porte à

croire qu'au début des années 1980 ses expéditions pourraient atteindre quatre millions de tonnes, et peut-être même six millions. Le Canadien National a lancé un appel d'offres pour une importante commande de wagons et de locomotives diesel devant servir au transport du charbon de l'Ouest vers l'Ontario. Cet appel d'offres a été fait au nom de l'Hydro-Ontario. Le Canadien National et CP Rail sont en voie de conclure une entente pour le transport de 45 millions de tonnes de charbon de l'Ouest canadien à Thunder Bay au cours d'une période de quinze années commençant en 1978. Un terminus est en construction à Thunder Bay. Des millions de tonnes de charbon seront également expédiées par rail de Drumheller, en Alberta, et de Estevan, en Saskatchewan. Ces mouvements de charbon surchargeront les lignes principales du Canadien National et du CP Rail, de sorte que l'utilisation de lignes secondaires transprovinciales s'imposera.

### Potasse

La Saskatchewan est devenue le deuxième grand producteur mondial de potasse. Le marché intérieur n'absorbe que cinq pour cent de sa production. Le reste est exporté surtout par rail, sauf les quantités acheminées par camions de Esterhazy à Northgate. On s'attend que le volume de potasse à transporter par rail augmente, ce qui imposera une charge additionnelle sur de nombreuses lignes.

### Soufre

Dans l'Ouest canadien, l'industrie du pétrole et du gaz naturel possède et réalise en quantités immenses du soufre comme produit

secondaire. Cette production doit être transportée par rail pour atteindre les marchés mondiaux - ce qui représente une charge de plus pour le réseau ferroviaire.

#### Autres Minerais

La production de sulfate de sodium, bentonite, de nickel, d'uranium et d'autres minerais doit être transportée par chemin de fer, en concurrence avec le grain, le bois, la potasse et le soufre.

#### Animaux de ferme et produits de viande

Sous réserve de taux appropriés, l'acheminement de ces produits engage également la capacité de chemin de fer dans l'acheminement de marchandises de l'Ouest vers les marchés de l'Est.

## CHAPITRE 3

### LE PRODUCTEUR ET SON MILIEU

1. LE PRODUCTEUR
2. L'ABANDON DU SERVICE FERROVIAIRE  
ET SES REPERCUSSIONS SOCIALES ET  
COMMUNAUTAIRES

## 1. LE PRODUCTEUR

Le producteur occupe une place centrale dans le processus de manutention et de transport des céréales. Aucun élément de la chaîne de production et de mise en marché des denrées alimentaires n'a plus changé que l'unité de production agricole. Chaque producteur, lorsqu'il cherche à atteindre ses propres objectifs sociaux et économiques, tente d'agencer sa production en conséquence. Il essaie, la plupart du temps, de maximiser ses profits tout en ne perdant pas de vue ses risques et ses valeurs.

### L'Exploitation Agricole

Depuis une centaine d'années, l'exploitation agricole a beaucoup évolué; autrefois recourant surtout à la main-d'oeuvre et formant une unité autosuffisante où le travailleur agricole produisait suffisamment de vivres pour lui et trois ou cinq autres personnes, elle fait maintenant largement appel au capital, et le travailleur y produit assez pour lui et cinquante autres personnes. À mesure qu'augmentait le coût de la main-d'oeuvre agricole et que celle-ci se faisait plus rare, les exploitants agricoles ont vite adopté de meilleures techniques de production de façon à maintenir et même à accroître leur capacité de production. Ce remplacement de la main-d'oeuvre par le capital, sous forme de technologie, a eu de grandes répercussions sociales dans les campagnes de l'Ouest canadien. Elles se sont manifestées par une diminution de la population rurale et du nombre de centres communautaires de service. Ce mouvement vers de plus grosses unités de production,

bien qu'il ralentisse depuis 1971, a progressé très rapidement, comme en témoignent les chiffres suivants:

Alberta		Saskatchewan		Manitoba		
Année	Nombre de fermes	Superficie moyenne en acres	Nombre de fermes	Superficie moyenne en acres	Nombre de fermes	Superficie moyenne en acres
1921	82,954	353	119,451	369	53,252	274
1931	97,408	400	136,472	408	54,199	279
1941	99,732	434	138,713	432	58,024	291
1951	84,315	527	112,018	550	52,383	338
1961	73,212	645	93,924	686	43,306	420
1971	62,702	790	76,970	845	34,981	543

### L'Investissement

À mesure que l'exploitation agricole passe d'un type de ferme où la main-d'oeuvre était l'élément limitatif de la productivité à un autre type où le capital constitue la ressource limitative, naturellement l'aspect des contraintes et des risques change aussi.

En 1975, on estimait à \$136,940\* l'investissement total moyen dans les fermes de la Saskatchewan. Selon une enquête récente portant sur 42 fermes céréalières, l'investissement total moyen se chiffre à \$240,264.\* Le tableau suivant indique l'investissement des exploitants

\* Source - L'Entreprise Agricole - Résumé, 1975  
Agriculture Saskatchewan

agricoles en proportion de l'investissement total des 42 fermes, par type de sol:

TABLEAU III-2				
Type de sol	Investissement total		Investissement des exploitants en % de l'investissement total	
	Moins de 1200 acres cultivées	1200 acres et plus cultivées	Moins de 1200 acres cultivées	1200 acres et plus cultivées
Brun	160,999 (5 fermes)	371,843 (5 fermes)	98	93
Brun foncé	163,489 (8 fermes)	576,926 (5 fermes)	77	52
Noir	Moins de 900 acres cultivées	900 acres et plus cultivées	Moins de 900 acres cultivées	900 acres et plus cultivées
	108,533 (14 fermes)	342,977 (5 fermes)	30	52

Étant donné le coût très élevé des unités de production, il faut un capital d'exploitation plus considérable. Dans ce contexte de grandes fermes spécialisées, de faibles marges de profit peuvent assurer des revenus agricoles satisfaisants. Par contre, vu la superficie des fermes, les faibles marges déficitaires risquent d'être désastreuses. De grands efforts ont été faits pour réduire les risques de la production agricole attribuables aux intempéries et aux fluctuations du marché international, mais l'agriculteur demeure vulnérable aux éléments qui échappent à son contrôle.

D'après les 77 audiences locales auxquelles ont pris part près de 15 milles producteurs, il ne fait aucun doute que les agriculteurs comprennent parfaitement le mécanisme de production et qu'ils n'hésitent pas à adopter de nouvelles techniques de production. Ils sont de plus très sensibilisés aux coûts de production, ces coûts étant individuels, spécifiques et identifiables.

En revanche, ils connaissent très mal, semble-t-il le mécanisme de mise en marché et les frais qu'il entraîne. Il se peut que cela tienne partiellement au fait que les frais de mise en marché sont masqués et supportés par le système, non par l'exploitant. Ces coûts n'en demeurent pas moins tout aussi réels et menaçants pour ce dernier. Par conséquent, même si la plupart des cultivateurs sont prêts à adopter la technologie de production la plus avancée pour réduire leurs frais d'exploitation, nous avons constaté lors des audiences qu'ils préfèrent que les élévateurs soient à courte distance de la ferme. Il ne faut pas interpréter cela comme une critique à l'endroit des agriculteurs, mais comme une observation sur le système.

Au cours des enquêtes locales, on a souvent déclaré qu'un système de manutention et de transport des grains capable de manipuler un milliard de boisseaux, comme ce fut le cas en 1971-1972, ne pouvait être très défectueux. C'est possible, mais comme tout autre système complexe, il s'use à moins d'être bien entretenu. Le système ferroviaire n'a pas été bien entretenu et, plusieurs lignes servant au transport des grains sont "détériorées". De même, le réseau d'élévateurs primaires se dégrade peu à peu. À mesure qu'elles deviennent inutilisables, ces installations sont remplacées par d'autres

plus vastes et moins nombreuses, capables de recevoir de plus gros camions et d'entreposer un plus grand nombre de boisseaux par unité de travail, tout comme les cultivateurs remplacent leurs vieux tracteurs par de plus grosses unités pouvant accomplir plus de travail par heure-homme. Le système de manutention du grain et le système ferroviaire ont récemment atteint un état d'usure qui appelle des programmes de rénovation d'assez grande envergure. Par suite d'un changement législatif et, en raison du tarif des élévateurs, du redressement des marchés et des techniques de commercialisation plus audacieuses, les compagnies céréalières ont délaissé leur programme d'aménagements axé sur l'entreposage pour adopter un programme de construction de silos à fort coefficient de roulement.

Ces cinq dernières années, les exploitants d'élévateurs ont accéléré la centralisation de leurs installations, fermant leurs petits silos peu efficaces et en construisant d'autres plus gros et à taux élevé de roulement, à certains points centraux.

Les chemins de fer n'ont pu en faire autant, puisqu'il n'était pas loisible d'abandonner des lignes.

Les mécanismes de mise en marché n'ont pas progressé au même rythme que la technologie de la production et, à moins de procéder rapidement à la modernisation du système de manutention, il deviendra bientôt impossible de livrer notre volume accru de production, à cause de la désuétude du système. La Commission s'inquiète du camouflage des frais de mise en marché, qui entrave le perfectionnement des techniques de commercialisation. Encore une fois, la Commission

a été impressionnée par la connaissance que les agriculteurs ont, en général, de leurs frais de production, mais aussi par le fait que nombre d'entre eux étaient incapables de fournir des renseignements au sujet du tarif de leur silo local ou des taux statutaires qui s'appliquent à partir de leur point de livraison, sans compter d'autres frais et prélèvements, tels que les droits de tête de ligne, le coût du nettoyage et de l'essorage du grain, les frais relatifs à la Commission du blé, etc. De toute évidence, il faudrait que les compagnies céréalieres, les services de vulgarisation agricole, le Conseil des grains du Canada, la Commission des grains du Canada, la Commission canadienne du blé, fassent de plus grands efforts pour mettre les producteurs de céréales au courant des rouages et frais de mise en marché.

#### Les Contraintes Du Producteur

Lorsque les débours s'accroissent, l'agriculteur doit connaître tous les éléments de coûts, et de même que dans les exploitations vastes et spécialisées de faibles marges bénéficiaires peuvent être synonymes de rentabilité, la malchance dans n'importe quel domaine vulnérable peut entraîner de lourdes pertes. Les agriculteurs craignent donc que le transfert d'une partie des frais de mise en marché du système général à eux-même en tant qu'individus, ne réduise leur bien-être économique.

Au cours des audiences, ils ont maintes fois déclaré qu'ils s'opposaient aux grandes distances de camionnage à cause de leurs coûts en argent, en énergie et en temps. En somme, disaient-ils,

les avantages des techniques employées sur la ferme pour épargner de l'argent et du temps risquent d'être annulés si la livraison du grain absorbe ce temps et cet argent en raison de trop longs parcours.

Ceux qui s'opposent aux gros terminus intérieurs ont évoqué le spectre des élévateurs géants, à fort coefficient de roulement, installés à 12 ou 15 points stratégiques des Prairies et exigeant des parcours de 50 à 100 milles. Les producteurs n'ont aucunement à craindre que les distances de camionnage dépassent 25 milles, car aucun système de manutention de ce genre n'a été proposé. Il y aura un plus petit nombre de gros élévateurs à fort coefficient de roulement, distancés les uns des autres de 25 à 30 milles, mais rien n'autorise à croire qu'on ne construira que des terminus intérieurs en nombre restreint.

### La Réglementation

Depuis des années, les exploitants agricoles désirent la création d'institutions et de programmes susceptibles de réduire les risques de leur entreprise. Au début de l'agriculture commerciale dans l'Ouest canadien, les agriculteurs ont combattu le monopole des chemins de fer sur l'ensilage; ils ont obtenu certaines concessions dont l'une, le wagon du producteur, continue aujourd'hui de les protéger contre les abus possibles des compagnies céréalières. Après avoir livré bataille, ils ont aussi obtenu la Loi sur les grains du Manitoba, qui prescrit des normes d'étalonnage des grains et régleme la mise en marché de manière à protéger les cultivateurs aussi bien que les

clients. Ils ont établi leurs propres coopératives de manutention pour pouvoir rivaliser avec le commerce privé et participer aux profits dans ce secteur. Enfin, ils ont réussi à convaincre l'État de créer la Commission canadienne du blé.

En même temps que des concessions étaient obtenues pour protéger et aider le producteur, des règlements étaient édictés pour assurer le fonctionnement des nouvelles institutions et des nouveaux programmes. Il existe des règlements stricts qui, tout en offrant aux agriculteurs le service qu'ils demandaient, limitent, de l'avis de nombreux producteurs, leur marge de manoeuvre et leur aptitude à profiter des occasions avantageuses qui se présentent.

Certains programmes tels que le système des contingents garantis, la vente hors bourse des grains de provende, les paiements anticipés des céréales entreposées sur la ferme, les billets d'achat au comptant différés, visent à garantir aux producteurs une certaine liberté d'action tout en leur permettant de participer à un système ordonné de mise en marché. Les contingents finals ont été conçus pour permettre à la Commission canadienne du blé de profiter des occasions du marché et d'étaler les livraisons du cultivateur sur toute l'année. Bien que ce régime de contingents finals ait été appliqué de temps à autre, aucun système de pénalités ou de primes n'est prévu pour obliger les producteurs à s'y conformer. Il faudrait en établir un.

Une fois chaque programme institué, il convient de prendre en considération les conséquences de son application. Nul doute que les programmes destinés aux agriculteurs sont entrepris de bonne

foi, mais les contraintes réglementaires qui en résultent peuvent être contraires aux buts recherchés.

On a proposé, comme moyen d'empêcher la prolifération des gros terminus intérieurs, de restreindre la charge des camions qui y acheminent le grain. Personne ne doute de la sincérité de ceux qui soutiennent ce point de vue. Il faut reconnaître, toutefois, qu'une telle restriction nuirait peut-être davantage au système de mise en marché et à l'économie qu'aux routes.

De même, en adoptant des tarifs de manutention trop bas, on risque de compromettre la rentabilité même des silos neufs ou rénovés.

Il faut que, dans une certaine mesure, le système de manutention et de transport des grains soit aussi libre d'adopter de nouvelles stratégies et de nouvelles techniques que le secteur de l'exploitation agricole; autrement les producteurs seront frustrés dans leurs efforts, car ils seront moins à même d'écouler leurs produits.

Pour améliorer le système, il faut du capital et de plus gros revenus d'exploitation. Cette augmentation de l'investissement et des dépenses sera supportée par les secteurs agricole et non agricole.

#### La Période de Transition

Pour que la livraison du grain puisse se faire équitablement durant la période de transition qu'exigera la fermeture des lignes de chemin de fer, il faudra que la Commission canadienne du blé modifie en conséquence la répartition des wagons et les groupements de stations afin d'assurer l'égalité des chances aux producteurs de toutes les régions céréalières.

L'usage accru des camions va hausser les frais d'entretien des routes; l'abandon des lignes de chemin de fer va permettre des économies au Trésor fédéral qui jusque-là versait aux sociétés ferroviaires des subventions dites d'embranchements. Au chapitre quatre, la Commission indique dans quelle mesure le gouvernement fédéral devrait contribuer au financement des frais de voirie accrus.

Inévitablement, il faut que la rationalisation du système aille au-delà des abandons recommandés dans le présent rapport. De cela, nul doute que les producteurs sont parfaitement conscients.

Chaque changement apporté au système coûtera quelque chose à quelqu'un. Par contre, si l'on ne modifie rien, le système continuera de se détériorer, ce qui sera très onéreux pour tout le monde. La Commission s'est efforcée de réduire au minimum le transfert au producteur des coûts des changements.

Dans les recommandations, nous proposons aussi un moyen d'atténuer la perte immédiate de taxes ferroviaires que subiront les administrations municipales dans le cas où des lignes seront abandonnées.

La perte d'une ligne de chemin de fer ne signifiera pas toujours la perte d'un élévateur. Au chapitre cinq, la Commission aborde la question des élévateurs hors-ligne à conserver à certains endroits, sans qu'il en coûte davantage plus au producteur.

## 2. L'ABANDON DU SERVICE FERROVIAIRE ET SES RÉPERCUSSIONS SOCIALES ET COMMUNAUTAIRES

Par conviction autant que par obligation, la Commission s'est efforcée de tenir compte de la répercussion sociale des changements proposés à la structure du réseau ferroviaire. À chacune des audiences rurales et régionales, on a fait appel aux sentiments des membres de la Commission, alligant qu'il fallait conserver les lignes de chemin de fer parce qu'elles représentaient le noyau et le vestige de la viabilité de la communauté. À maintes reprises, on a déclaré qu'en enlevant la voie ferrée, et partant les silos, on causait la mort du hameau, du village, de la petite ville.

Ceux qui ont fait ces déclarations sont d'une sincérité à toute épreuve. Cependant, la valeur de leurs arguments, en ce qui concerne l'ampleur de la répercussion, est moins certaine. Il semble qu'on ait tendance à mettre à égalité l'importance qu'avaient les chemins de fer il y a 30 ou 50 ans et le rôle qu'ils jouent aujourd'hui. Le Canada étant vaste et sa population clairsemée, les transports y prennent une grande importance, tant du point de vue social qu'économique.

Un bon réseau de transport est une condition nécessaire au développement et à l'expansion de la plupart des industries et des entreprises commerciales. De plus, il est essentiel au bien-être social de la population canadienne, particulièrement dans l'arrière-pays où il assure le transport. Vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup>, le rail servait pratiquement à tout dans l'Ouest canadien.

Cependant, avec la venue de l'automobile, des grandes routes, des camions, des autobus et des avions, les modalités du transport se sont transformées radicalement.

Bien que les chemins de fer gardent une certaine utilité "sociale" dans le cas des longues distances, c'est l'avion qui a remplacé le train sur les parcours de plus de cinq cents milles. Sur de plus courtes distances, moins de deux cents milles, l'autobus et l'automobile ont presque totalement supplanté les trains de voyageurs. Le service d'autobus régulier et efficace qui a été établi dans les trois provinces a presque fait du voyage en train une chose du passé.

De même, le rail ne sert plus à transporter le courrier et les colis dans la plupart des localités. Il continue toutefois d'être le principal moyen de transport des marchandises en vrac sur longues distances, tandis que le camion sert à l'acheminement de presque toutes les marchandises essentielles et de beaucoup d'autres denrées sur courtes distances.

Même les articles d'usage agricole comme les fertilisants, le combustible, les produits chimiques et les machines, sont de plus en plus souvent transportés par camion à partir des points de distribution régionaux. Pour les expéditions de grain par fer, le service sur demande, dans le régime de groupement des stations, est tel que les chemins de fer sont incapables de faire face aux besoins de distribution des céréales, tandis que les services réguliers excéderaient la demande. Lors des audiences tenues dans les localités privées de service régulier, on a souvent déclaré que les marchands locaux

utiliseraient le service ferroviaire s'il était régulier. À d'autres endroits, où il existe un service régulier, on a déclaré que le service sur demande serait plus économique et répondrait tout aussi bien aux besoins de transport du grain.

Il fut un temps où certains articles comme le pain étaient transportés par rail, tout comme les eaux gazeuses, la bière, les marchandises sèches et les produits alimentaires. Il n'y avait pas d'autre moyen d'acheminement mécanisé. C'est le charretier qui transportait les marchandises de la gare au magasin. Aujourd'hui, la plupart des fournisseurs de marchandises essentielles, même ceux qui alimentent les grandes villes de l'Ouest canadien, recourent aux camions. On ne saurait nier désormais les avantages d'un acheminement direct des marchandises de l'entrepôt jusqu'au magasin de détail, puisqu'il existe de bonnes routes carrossables par tous les temps, que les camions sont sûrs et que la manutention additionnelle des marchandises est coûteuse.

Les chemins de fer ne jouent plus grand rôle dans la vie sociale des petites collectivités de l'Ouest canadien. À l'occasion des audiences locales, on a fait valoir que par suite de la présence d'élévateurs le long des lignes, les effets de celles-ci sur les collectivités s'exercent sur la population et l'emploi, plus que sous forme de service rendu. Dans les localités de moins de 100 habitants, l'emploi que crée le service ferroviaire est proportionnellement non négligeable. Ces centres, tout comme les petites villes, cherchent à grossir leur population ou, du moins, à la maintenir à son niveau

actuel, car cela augmente leurs chances de viabilité économique et sociale. La plupart des petites localités désirent avoir un service d'eau et d'égout, des écoles et des hôpitaux, ainsi que les commodités que seule une assez forte population peut obtenir. Ce sont là des buts valables et l'on comprend qu'ils soient recherchés.

La Commission ne considère pas qu'il lui appartient de décider quelle population une collectivité doit compter pour bénéficier d'un service ferroviaire. Elle ne peut pas non plus mesurer pleinement l'effet de la présence ou de la suppression du service ferroviaire sur la viabilité sociale des agglomérations. Après 77 audiences publiques, la Commission s'est rendu compte qu'on ne peut que percevoir cette notion de viabilité sociale; il est impossible de la définir. Ce sont les gens et l'esprit qui les anime qui assurent cette viabilité sociale, non les chemins de fer ou les élévateurs à grain.

La Commission ne met pas en doute l'effet psychologique que la cessation du service ferroviaire peut exercer sur nombre d'habitants. De multiples résidents ont déjà connu la perte de certaines choses, par exemple, le train à vapeur, l'écurie de louage, la petite école, le standard téléphonique. Que la disparition progressive de ces éléments communautaires nous apparaisse comme un signe de progrès ou non, elle est sans conteste une conséquence de notre essor technologique et social; l'abandon du système ferroviaire n'a rien à y voir.

L'examen pratique et superficiel des facteurs qui ont entraîné et continuent de causer une réduction dans le nombre et la taille des

villages et des petites villes, révèle que dans bien des cas les éléments dont la population rurale répugnerait le plus à voir disparaître sont justement ceux qui ont eu le plus d'effet.

L'électrification rurale a indéniablement eu une incidence sociale des plus positives sur la vie des campagnes. En permettant l'emploi d'appareils de réfrigération, elle a introduit d'importants services tels que la boucherie locale et les conserveries d'aliments congelés. Vu qu'il était possible désormais de conserver plus longtemps le pain, les légumes et les fruits frais, les gens ont acheté ces denrées en plus grandes quantités, auprès de fournisseurs plus éloignés, ce qui a amené la fermeture des boulangeries et des épiceries locales.

Depuis 1950, la présence de routes très améliorées et de voitures et camions plus confortables et plus sûrs, permet au consommateur de se rendre plus loin pour se procurer des biens et services. Nul ne songerait à renoncer à ces améliorations. La construction de grandes routes modernes qui contournent les petites villes, l'aménagement de centres médicaux régionaux et une foule d'autres innovations ont contribué à supprimer peu à peu nombre de petites localités qui avaient leur identité et leur configuration sociale propres. Ces changements se sont produits et continueront de se produire avec ou sans la présence du chemin de fer.

Tout comme la création d'établissements scolaires plus vastes a privé d'écoles certaines localités qui en possédaient auparavant, et tout comme la fusion des hebdomadaires empêche certaines localités

d'avoir leur propre journal, il est impossible que toutes les localités rurales de l'Ouest canadien se développent également. On a convenu dans de nombreux mémoires présentés aux audiences locales que le réseau ferroviaire avait pris une ampleur démesurée dans certaines régions de l'Ouest. Les agglomérations ont suivi l'exemple des chemins de fer. Autrement dit, nos collectivités se sont aussi surdéveloppées par suite de l'essor technologique, et elles ne peuvent pas toutes survivre en raison de l'agrandissement des fermes, de la mécanisation de l'agriculture, et de la baisse de la population rurale qui en découle. Si quelques centres offrant un plus grand nombre de services se sont constitués, c'est tout simplement parce que plusieurs petits centres ont régressé, voire complètement disparu. Cette évolution ne fait pas partie d'un plan d'aménagement, mais résulte de ce qu'un grand nombre de personnes ont décidé elles-mêmes de l'endroit où elles voulaient faire leurs achats, traiter leurs affaires et s'adonner à la vie sociale. Le processus s'est accéléré récemment, étant donné que la société consent à des programmes d'enseignement plus complets, donc à de plus grandes écoles, à des hôpitaux moins nombreux mais offrant une plus vaste gamme de soins, à des services d'eau et d'égout plus amples, ainsi qu'à la constitution d'un réseau de concessionnaires de machines moins nombreux mais plus importants. Cette même tendance se constate dans le secteur de l'ensilage. Au fur et à mesure que les clients exigent des services plus perfectionnés, que les frais de main-d'oeuvre et d'exploitation augmentent dans le cas des élévateurs,

que l'amélioration des routes et des camions permet de plus longs parcours, les élévateurs diminuent en nombre et augmentent en capacité. Par exemple, en 1966-1967, un élévateur des plaines de l'Ouest pouvait recevoir, en moyenne, 164,452 boisseaux de céréales; en 1975-1976, le chiffre avait atteint 220,747 boisseaux, soit une augmentation de 43.2 pourcent. Au cours des audiences, les compagnies d'élévateurs ont signalé à la Commission que pour être rentable un nouvel élévateur moderne doit recevoir entre 700 mille et un million de boisseaux durant même une campagne. Tout indique qu'à l'avenir les élévateurs continueront de diminuer en nombre mais qu'on les centralisera davantage. Ils seront plus distancés les uns des autres, et les centres ruraux qui possèdent actuellement leur silo ne les conserveront pas tous, que le réseau ferroviaire existe encore ou non. Cette évolution n'est pas le fruit de quelque plan grandiose. En fait, pareille planification serait contraire aux principes de la majorité des ruraux. Il s'agit d'une évolution naturelle conforme à la technologie moderne et aux objectifs sociaux. À la suite de recherches et de sondages, l'Association des détaillants de la Saskatchewan estime que de bons centres offrant une vaste gamme de services s'établiront à une cinquantaine de milles les uns des autres, et que le réseau finira par se stabiliser, ce qui lui paraît souhaitable. À son avis, dans cet espacement de 50 milles environ, les populations seront assez nombreuses pour que les centres fournissent un éventail complet de services, tout en étant assez rapprochées pour qu'aucun problème de communication ne se pose.

Au début du siècle, alors qu'ils constitueraient le seul mode de transport terrestre mécanisé, les chemins de fer rendaient un précieux service à la communauté. Le même principe s'applique de nos jours. L'importance du chemin de fer pour une collectivité doit se mesurer en fonction des services qu'il lui rend, et non du point de vue des emplois qu'il crée directement. En d'autres termes, les systèmes de transport, ferroviaires ou autres, ne sont pas une fin en soi. Comme industrie des services, ce qui compte pour la communauté, ce n'est pas leur présence mais ce qu'ils accomplissent. Si le réseau n'offre à peu près rien en fait de services utiles, il n'y a pas de raison de le maintenir.

On a soutenu que l'abandon des lignes ferroviaires signifiait automatiquement la mort d'une collectivité. Les petites villes qui ont surgi récemment dans les plaines de l'Ouest sont des villes-dortoirs rattachées à l'industrie minière. Les localités qui ne se sont pas encore assez développées pour qu'on y construise des écoles, des aqueducs, des hôpitaux, des édifices publics et autres bâtiments de ce genre, ont bien peu de chances de jamais devenir des centres de service et de continuer à croître, qu'il y ait ou non un réseau ferroviaire. Diverses études\* ont été faites en vue de déterminer les facteurs qui contribuent à l'expansion et au développement des localités. On y mentionne rarement les chemins de fer.

---

\* Olson & Brown, Université de la Saskatchewan, compte rendu de recherches 75-03; janvier 1975.  
Economic Effect of Grain Handling and Transportation System on Prairie Communities - Underwood, McClelland and Associates.

Des sondages menés auprès d'agriculteurs et d'hommes d'affaires résidant dans de petites villes du Manitoba et de la Saskatchewan prévoient que l'abandon du service ferroviaire nuira aux entreprises et à la vie sociale des secteurs concernés. La Commission ne met pas en doute la sincérité de cette opinion. Même s'il ne s'est pas fait beaucoup d'études complètes sur les incidences de l'abandon du service ferroviaire, quelques-unes, dont les deux susmentionnées, indiquent les facteurs contribuant à la stabilité et à la croissance des collectivités. Parmi les plus importants, on mentionne le leadership local, les équipements collectifs hôpitaux, écoles, etc. Dans une étude assez complète menée au Iowa\*, où des lignes ont été effectivement abandonnées, les dirigeants locaux ont affirmé que ces abandons avaient eu peu d'effet sur l'emploi et les affaires au sein des localités concernées. Selon eux, la plupart des changements intervenus dans le domaine commercial n'étaient pas attribuables au retrait du service ferroviaire.

Il va sans dire que plus un centre est petit, plus grand sera l'effet relatif de la présence du rail et d'élévateurs à grain sur les finances municipales. Dans une très petite agglomération, les trois ou quatre cheminots, les propriétaires de commerces axés sur la présence du chemin de fer, et leurs familles, jouent un rôle important dans les églises locales, le club de curling, etc. Cependant, la

---

\* Il s'agit du résumé d'une analyse économique de la valorisation des lignes d'embranchement; étude de l'Université d'Ames portant sur 71 lignes de chemin de fer dans l'État du Iowa.

Commission n'a trouvé aucune étude indiquant que la survie d'une communauté déjà en déclin serait assurée grâce au maintien du réseau ferroviaire.

La Commission souscrit entièrement au principe du développement rural et de l'accroissement des occasions d'emploi dans l'Ouest canadien rural. Les suggestions que renferment d'autres parties du présent rapport visent à assurer ou à redonner à l'Ouest canadien une plus large part de l'industrie secondaire liée à l'agriculture. Cela ne veut pas dire qu'il faille garder tous les hameaux et villages, ou tous les embranchements qui sont ou qui deviendront superflus. Dans bien des villages et petites villes, d'aujourd'hui, les seuls usagers du rail sont les élévateurs à grain. Dans leurs projets et prévisions à long terme, les compagnies d'élévateurs envisagent de réduire considérablement le nombre de leurs installations en fermant celles qui, parmi les plus petites deviennent désuètes. Après élimination, le chemin de fer n'aura plus d'utilité à ces endroits.

Comme nous le signalons ailleurs dans le présent rapport, la configuration du réseau qui sert au transport des céréales, sera déterminée, dans une large mesure, par l'existence d'élévateurs, sauf lorsque les bases économiques de ce principe n'entrent aucunement en ligne de compte. Etant donné l'emplacement des gros élévateurs qu'on vient d'eriger, et à la lumière des projets de construction dont on a informé la Commission, il est évident que les points de collecte se feront progressivement moins nombreux et que certaines subdivisions ou certains petits tronçons de lignes deviendront superflus.

### La Loi Sur Les Chemins De Fer - Article 254 (3)

La Commission a étudié la raison d'être de chacune des lignes devant être prise en considération, ainsi que le cas des collectivités qu'elles desservent. Elle a tenu entièrement compte des exigences de l'article 254, paragraphie 3, de la Loi sur les chemins de fer, qui énumère les éléments à prendre en compte lorsqu'une société de chemin de fer demande l'autorisation d'abandonner un service. En outre, la Commission a considéré les éléments suivants et pris des informations à leur sujet:

- 1) le réseau routier dans la région desservie par la ligne;
- 2) les distances à partir des gares de la ligne aux gares situées sur d'autres lignes;
- 3) les autres moyens de transport disponibles dans la région;
- 4) les contraintes que les saisons imposent à ces autres moyens de transport;
- 5) les possibilités connues de mise en valeur des ressources de la région;
- 6) les projets de création de services;
- 7) les changements prévus dans les habitudes d'expédition de ceux qui se servent ou pourraient se servir de la ligne qu'on se propose d'abandonner;
- 8) l'effet de ces changements sur d'autres lignes et d'autres services de transport de la région;
- 9) la possibilité de maintenir en service l'embranchement ou un de ses tronçons, en changeant la méthode d'exploitation ou en raccordant la ligne à d'autres lignes de la compagnie;

- 10) la possibilité de maintenir en service tout l'embranchement ou un de ses tronçons en association avec une autre compagnie de chemins de fer, ou en l'intégrant au réseau de cette autre compagnie, par vente ou location de la ligne ou de quelques-uns de ses tronçons, ou encore grâce à un échange de droits d'exploitation entre des compagnies ferroviaires ou par d'autres moyens, notamment la construction, au besoin, de voies de liaison entre la ligne et celles d'autres compagnies ferroviaires.

La Commission a étudié ces aspects et d'autres énumérés au chapitre intitulé "Un cadre d'évaluation", avant de faire ses recommandations au sujet de certaines lignes en particulier.

Lorsque, de l'avis de la Commission, on pouvait raisonnablement s'attendre qu'une collectivité ait besoin d'un service ferroviaire dans un avenir prévisible pour mettre en valeur ses ressources, elle en a tenu compte.

Cela étant, peut-être jugera-t-on, à première vue, qu'il y a un certain manque de logique entre les recommandations préconisant le maintien de certaines subdivisions et celles qui prévoient l'abandon du service, si l'on considère uniquement le volume de grain manutentionné.

Le rail est et continuera d'être le principal moyen de transport des céréales. Les chemins de fer joueront toujours un rôle extrêmement important dans l'Ouest canadien, comme réseau de transport, et par le service qu'ils rendent au producteur. C'est à titre de service à la communauté rurale, mais non en tant qu'employeur local, que les chemins de fer sont utiles. Les ressources consacrées au maintien de lignes

très peu fréquentées et, dans certains cas, superflus, sont soustraites de celles qu'il faut pour assurer un service ferroviaire efficace dans l'ensemble de l'Ouest canadien.

La Commission s'est appuyée sur ces conclusions et principes pour concevoir un système rationnel de manutention et de transport du grain capable de répondre aux besoins de l'Ouest canadien durant le prochain quart de siècle.

## CHAPITRE 4

### UNE STRUCTURE MODERNE

## UNE STRUCTURE MODERNE

Dans le chapitre 11, la Commission recommande l'abandon, par étapes se terminant en 1981, de 2,165 milles d'embranchements liés au transport du grain dans les Prairies; le détail en est fourni au tableau XII-1. Inversement, la Commission constate, dans le même chapitre, que 1,813 milles de lignes d'embranchement des Prairies présentent des caractéristiques qui en justifient le maintien jusqu'à l'an 2000 et au-delà, en tant que partie intégrante du réseau de base. Compte tenu des besoins, nous recommandons aussi le maintien en service des autres embranchements, d'une longueur totale de 2,344 milles\*, qui forment la catégorie la plus considérable de voies à faible densité de trafic.

Étant donné ces conclusions, quel genre de réseau ferroviaire desservira les provinces des Prairies jusqu'à l'an 2000?

Semblable au réseau actuel, ce sera un ensemble de voies composé de lignes principales et de lignes secondaires, mais présentant un mélange modifié de lignes à faible densité et de lignes à forte densité de trafic; 2,165 milles en seront abandonnés d'ici 1981, et d'autres tronçons seront également fermés au fil des années. Il serait illogique de croire que toutes les lignes dont nous ne recommandons pas l'abandon maintenant resteront automatiquement en service jusqu'à l'an 2000. Le réseau ferroviaire des Prairies aura alors été adapté aux besoins

---

\* Ces milles renferment 22 milles de nouvelles lignes.

et aux circonstances du moment ainsi qu'aux besoins et circonstances devant se produire dans un avenir prévisible; il ne correspondra plus, comme aujourd'hui, à des circonstances appartenant à un passé lointain.

Contrairement à ce qu'affirme le rapport McPherson, l'ère d'expansion du rail n'est pas révolue. De nouvelles lignes devront être aménagées.

L'ampleur du développement agricole et de la mise en valeur d'autres ressources dans le secteur de Rivière-la-Paix, qui chevauche l'Alberta et la Colombie-Britannique, nécessitera bientôt la construction et l'intégration d'un nouveau chemin de fer.

La Commission estime que ces nouveaux aménagements ferroviaires doivent se faire sous l'égide du Canadien National, mais indépendamment des opérations commerciales normales de cette compagnie, afin de ne pas en perturber le budget et le financement. Pour cela, il conviendrait que le Canadien National se dote d'un service distinct qui s'occuperait de l'étude, de la construction et de l'exploitation des nouveaux ouvrages, notamment dans le Nord canadien. Nous développons cette idée dans un passage ultérieur.

Dans le passé, le gouvernement fédéral a participé au développement des transports septentrionaux à l'occasion, par exemple, de l'aménagement du chemin de fer de la Baie d'Hudson et de la ligne du Grand lac des esclaves, qui furent intégrés au réseau du Canadien National. À l'heure actuelle, il participe encore au développement des transports septentrionaux, dans le cadre du Programme mixte d'expansion des transports du Nord de la Colombie-Britannique, que le gouvernement de

cette province a entrepris en vue de prolonger le chemin de fer British Columbia et celui du Canadien national jusqu'à Dease Lake, puis Lower Post au Yukon; cette entreprise a fait l'objet d'un accord de principe entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique. Les entreprises de ce genre doivent nécessairement être financées par l'État central ou au moyen de programmes fédéraux-provinciaux jusqu'à ce que les nouvelles lignes deviennent économiquement viables et soient entièrement intégrées au réseau du Canadien National.

#### L'Administration des chemins de fer des Prairies

Pour ce qui est des deux derniers groupes de lignes, soit celles dont le maintien dépend d'un besoin établi (2,344 milles) et celles dont nous recommandons l'abandon d'ici 1981 (2,165 milles), nous nous employons surtout à déterminer les arrangements administratifs, opérationnels et financiers qui serviront le mieux l'intérêt public, c'est-à-dire qui réduiront au minimum les difficultés que posera la transition entre le réseau actuel et un système conçu en fonction des circonstances contemporaines et prévisibles. À notre avis, il serait bon de confier ces arrangements à un nouvel organisme appelé Administration des chemins de fer des Prairies, que financerait le gouvernement fédéral.

En préconisant qu'un nouvel organisme s'occupe des multiples questions que soulèvent les embranchements liés au transport du grain, la Commission ne soutient pas qu'il faille automatiquement maintenir en service toutes les lignes dont l'abandon n'est pas recommandé à ce

stade-ci.

La gestion de ces lignes devrait être dévolue au nouvel organisme administratif composé de trois membres, qui auraient leur bureau dans l'Ouest et auxquels les producteurs concernés pourraient s'adresser directement. Indépendant des compagnies de chemin de fer, ce nouveau groupe nommé et financé par le gouvernement fédéral aurait le plein pouvoir de gérer les lignes et de les entretenir dans un état suffisant, tant que le besoin s'en ferait sentir.

La principale fonction de l'Administration des chemins de fer des Prairies consisterait à élaborer des tests pour déterminer si les embranchements peuvent continuer de servir utilement, et à les appliquer sans crainte ni favoritisme au cours des années à venir. Nous ne recommandons pas qu'un nouveau rameau permanent soit ajouté à l'arbre bureaucratique déjà surchargé. Au contraire, nous croyons que l'autoliquidation devrait être le but ultime de l'Administration des chemins de fer des Prairies, comme on le verra clairement dans les alinéas qui suivent.

-- Organisation, pouvoirs et fonctions

À notre avis, l'Administration des chemins de fer des Prairies devrait être une société de la Couronne fédérale, instituée par charte au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1978, et ayant son siège dans l'Ouest. Il conviendrait de lui accorder les pouvoirs appropriés pour qu'elle puisse remplir les fonctions ci-après:

- 1) Prendre à bail, pour un montant nominal d'un dollar, mettons, par embranchement et par année, tous les embranchements de la catégorie B servant au transport

du grain et qui ne deviennent par partie intégrante du réseau ferroviaire de base;

- 2) Confier au Canadien National et à CP Rail, par contrat, le soin d'assurer sur les embranchements en cause des services de train et autres fonctions connexes, suivant un régime de remboursement des coûts, y compris des honoraires de gestion, ainsi que des primes et des pénalités propres à garantir des opérations efficaces, selon que l'Administration des chemins de fer des Prairies le jugera à propos.
- 3) Charger, par contrat, le Canadien national et CP Rail d'entretenir les voies de façon que les trains puissent y circuler en toute sûreté, conformément aux normes de service prescrites;
- 4) Passer des contrats pour la prestation de services de camionnage en remplacement du service ferroviaire lorsque celui-ci cesse sur des embranchements que la compagnie exploitante abandonne, aux endroits où un élévateur hors-rail continue de fonctionner;
- 5) Au sujet de l'état des embranchements qui ressortissent à sa compétence, obtenir des données complètes et à jour auprès de sources indépendantes ainsi qu'auprès des compagnies de chemin de fer;
- 6) Déterminer dans quelle mesure la rénovation des embranchements assujettis à son autorité est justifiée, compte tenu de tous les faits et de toutes les prévisions portés à sa connaissance au sujet de la production et des expéditions de grain sur chaque ligne, ainsi que de la disponibilité d'autres lignes, y compris les coûts d'acheminement du grain sur ses autres lignes, de manière à prolonger au maximum la durée du service ferroviaire pour un minimum de débours;
- 7) Passer des contrats avec le Canadien National et CP Rail pour l'exécution des travaux de rénovation nécessaires, en conformité de l'alinéa 6 qui précède;
- 8) Surveiller l'exécution des contrats relatifs à l'exploitation des trains, ainsi qu'aux travaux d'entretien et de rénovation des voies;
- 9) Prescrire des normes régissant la prestation de services de train ou de camionnage sur les divers embranchements, compte tenu des besoins des producteurs. Cette fonction

nécessitera le maintien d'une liaison très poussée non seulement avec les producteurs et la Commission canadienne du blé, mais aussi avec les compagnies d'élévateurs et les chemins de fer, de façon que le groupement des stations et la fréquence des opérations de chargement répondent à la demande de service connue et prévue;

- 10) Autoriser, si le besoin en est démontré, la désignation d'embranchements ou de certains de leurs tronçons par le nom de "Réseau de base" et leur intégration au système fondamental garanti jusqu'à l'an 2000;
- 11) Autoriser l'abandon des embranchements dont il n'est pas suffisamment démontré que le maintien en service s'impose; et
- 12) Contrôler l'établissement d'élévateurs le long de ses lignes. Il s'agit en l'occurrence de prévenir la prolifération désordonnée d'élévateurs sur les lignes de l'Administration des chemins de fer des Prairies, qui devraient être exploitées de manière à assurer un service continu aux élévateurs actuels et, autrement, à répondre à l'évolution éventuelle des tendances de la mise en marché du grain.

Peut-être convient-il ici d'explicitier un certain aspect de l'exposé de fonctions ci-dessus. Nous souhaitons que le pouvoir de sanctionner l'abandon des lignes dont il s'agit ici soit dévolu exclusivement à l'Administration des chemins de fer des Prairies; à cette fin restreinte, ce pouvoir devrait être transféré, croyons-nous, de la Commission canadienne des transports. Dans le régime que nous recommandons, la CCT continuerait, cependant, d'exercer son pouvoir de réglementation sur les taux et les frais de transport des marchandises autre que le grain statutairement mises en route, amenées ou acheminées sur les lignes réglementées et exploitées par l'Administration des chemins de fer des Prairies, ou pour son compte, en conformité d'ententes de circulation conclues avec les compagnies de chemin de fer.

Une autre caractéristique implicite de l'Administration des chemins de fer des Prairies serait son autoliquidation, dont nous avons déjà parlé. Nous songeons ici au fait évident que l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies, ses travaux et son déficit (auquel nous viendrons sous peu), diminueraient graduellement, en premier lieu par rapport à d'autres activités économiques, puis en termes absolus au fur et à mesure que, par décision administrative, les voies ferrées deviendraient permanentes ou seraient abandonnées. Nous souhaitons aussi que l'Administration ait pour objectif explicite d'en arriver à ce que toutes les lignes confiées à sa gérance soient intégrées au réseau de base ou abandonnées d'ici l'an 1990.

L'adjudication des travaux d'entretien et de réparation des voies, ainsi que l'adjudication de l'exploitation des trains préviendraient tout problème syndical en ce qui concerne le personnel itinérant et les préposés à l'entretien.

Nous reconnaissons que l'intérêt du régime d'exploitation et de réglementation que nous préconisons ici n'est que théorique si, en fait, il ne répond pas aux besoins des usagers en cause. Il conviendrait donc d'examiner maintenant la situation des producteurs de grain des Prairies face à un réseau ferroviaire adapté aux circonstances actuelles et prévisibles, avant d'aborder les aspects économiques et financiers du système de collecte du grain que nous recommandons.

#### -- Les producteurs

Au départ, nous tenons à souligner que les changements que nous

proposons relativement au réseau ferroviaire des Prairies concernant l'exploitation, la réglementation et le financement de ce réseau, et non la manière dont ces usagers dirigent leurs affaires. S'ils sont bien appliqués, ces changements amélioreraient la qualité des lignes de collecte disponibles, élimineraient les éléments non rentables du processus suivi jusqu'ici et augmenteraient l'efficacité des efforts de commercialisation du grain canadien au sein d'un marché mondial hautement concurrentiel. Il est à remarquer que le producteur même n'en subira aucun effet négatif, puisque les changements envisagés par nous n'appellent pas de modifications du tarif marchandises, ni de déplacements des élévateurs ou des points de livraison du grain, ni de transformations de l'actuel schéma de mise en marché. Les taux de transport statutaires applicables resteraient en vigueur pour l'expédition du grain à partir des élévateurs primaires actuellement en service. Les corrélations tarifaires entre les différentes régions productrices demeurerait inchangées.

Il importe d'insister sur le fait que l'Administration des chemins de fer des Prairies surveillera l'exploitation du service contractuel de camionnage entrepris pour son compte dans les régions où les embranchements seront abandonnés et où les élévateurs hors rail prendront la relève. Cela n'aura aucune répercussion sur les producteurs. Ils apporteront leur grain à l'élévateur qui bénéficie de leur clientèle aujourd'hui. Après l'abandon de la voie ferrée, cette installation d'entreposage deviendrait, pourvu qu'elle soit viable, un élévateur hors-rail à partir duquel le grain serait acheminé par

camions en vertu d'un contrat de l'Administration jusqu'à un autre point, vraisemblablement le point de l'embranchement ou de la ligne principale le plus rapproché où le service ferroviaire sera maintenu.

-- Le produit de l'exploitation

Au sens où nous l'entendons ici, le produit de l'exploitation comprend les revenus tirés des embranchements, moins les coûts du service. Selon notre formule, les recettes perçues par l'Administration des chemins de fer des Prairies consisteront dans le produit de la location d'élévateurs ou de terrains, dans les droits d'acheminement du trafic non céréalier et dans la partie du revenu, s'il en est, provenant des expéditions de grain statutaire mises en route sur ses lignes et excédant le revenu découlant de l'application des taux statutaires de transport jusqu'au point de jonction le plus rapproché avec le réseau de base. Dans les cas où le même taux s'applique au mouvement du grain statutaire depuis la station d'origine aussi bien que depuis le point le plus rapproché du réseau ferroviaire de base, toutes les recettes réalisées reviendront aux compagnies de chemin de fer qui, nous le faisons remarquer, obtiendraient un revenu identique ou sensiblement égal si l'embranchement était abandonné.

Les principaux éléments de dépense d'exploitation incombant à l'Administration des chemins de fer des Prairies résulteraient de son obligation contractuelle d'acquitter les frais d'entretien des voies et les frais d'exploitation du service de train ou du service de camionnage à partir des élévateurs hors-rail.

La Commission d'Enquête sur les frais de Transport du grain par chemin de fer a trouvé que les frais en rapport avec le chemin normalisé ont rassemblé les sommes de \$20.9 millions et de \$31.7 millions respectivement pour 3,355.1 milles d'embranchements du chemin de la Canadienne Nationale et de 3,771.8 milles d'embranchements du chemin de la C.P. Rail qui dépendent du grain. Les données assemblées ne se prêtent pas au calcul des frais de fonctionnement des trains sur les embranchements qui puissent correspondre aux chiffres mentionnés ci-dessus des frais en rapport du chemin normalisé. Une comparaison universelle du réseau qui est mentionnée à la page précédente indique pourtant que le rapport entre les frais de fonctionnement des trains (les frais généraux y inclus) et ceux des services d'entretien des chemins, des impôts fonciers et des frais généraux par rapport à ces services et ces impôts fut 1.44 pour la Canadienne Nationale et 1.92 pour la C.P. Rail. En 1974 les frais pour les services d'entretien des chemins, pour les impôts fonciers et pour les frais généraux des embranchements liés au transport du grain dans les Prairies furent \$12.1 millions pour la Canadienne Nationale et \$14.7 millions pour la C.P. Rail. En appliquant les rapports ci-dessus on peut estimer que les frais de fonctionnement pour les trains sur les embranchements liés au transport du grain se rapprocheraient de \$17.6 millions et de \$28.2 millions pour la Canadienne Nationale et pour la C.P. Rail respectivement. Une estimation à l'échelle des frais par rapport aux chemins normalisés, y inclus les frais de fonctionnement des trains sur les embranchements liés au transport du grain, se rapproche ainsi de \$38.5 millions pour la Canadienne Nationale et de \$59.9 millions

pour la C.P. Rail.\* Comme on a détaillé au 12ème Chapitre, la Commission d'Enquête recommande que 1,451.5 milles de chemin de la Canadienne Nationale et que 892.1 milles de chemin de la C.P. Rail soient transférées à l'Autorité des chemins de fer des Prairies. Les frais de service pour les chemins et ceux pour le fonctionnement des trains qui ont été calculés par rapport à la distance en milles pour ces chemins atteindraient le total de \$30.9 millions.

La part de revenu\*\* que l'Administration des chemins de fer des Prairies réaliserait au chapitre du transport marchandises suivant des dispositions opérationnelles et réglementaires qui, à notre avis, en servirait au mieux l'intérêt du grand public, en serait manifestement, et sans qu'il soit besoin d'analyses détaillées pour l'affirmer, très inférieur aux frais d'exploitation de cet organisme, même si on tient compte d'une généreuse marge d'erreurs dans notre hypothèse d'un ratio

---

\* Ces chiffres excluent tous éléments des frais pour les trains de marchandises et pour la dépréciation qui ont une désignation usuelle de frais de fonctionnement.

\*\* En 1974, le grain de type statutaire a constitué respectivement 91.9 et 89.5 pour cent des tonnages globaux acheminés sur les embranchements du Canadien National et de CP Rail servant au transport des céréales, ce qui a assuré des revenus de \$42 millions au Canadien National, de \$46 millions à CP Rail et de \$1.3 millions au NAR. Appendice F et H du volume 1 du Rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail.

TABLEAU IV-1  
 Ratio entre les dépenses afférentes aux trains et les  
 dépenses afférentes à la voie  
 Pour les chemins de fer canadiens de classe I  
 1974

Dépenses afférentes à la voie	CNR	CP Rail
Total, entretien de la voie	\$248,257	\$130,389
Plus: Total des taxes provinciales, municipales et spéciales	36,384	26,892
Moins: L'impôt du Québec et de l'Ontario et les cotisations au Régime des rentes du Québec	1,757	4,364
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>		
Total, entretien de la voie et taxes	\$282,884	\$152,917
<hr/>		
<u>Dépenses afférentes aux trains</u>		
Réparation et amortissement des locomotives (311A,331)	\$ 74,994	\$ 71,208
Frais généraux d'équipement*	11,183	11,258
Dispatching (372)	14,792	9,706
Mécaniciens et agents de trains (392,401)	115,501	70,702
Carburant (394)	71,420	54,154
Fournitures (398)	4,449	4,291
Rotonde (400)	16,448	11,229
Train, autres frais (402)	56,174	38,206
Signalisation (404)	670	446
Communication (407)	12,244	3,530
Frais généraux, Transport**	29,170	19,226
<hr/>		
Total des dépenses afférentes aux trains	\$407,045	\$293,956
<hr/>		
Ratio entre les dépenses afférentes aux trains et les frais d'entretien de la voie et taxes	1.44	1.92
* Estimés à 20 pour cent du compte 311A.		
** Estimés à 10 pour cent de la somme des comptes 372, 394, 398, 400, 401, 402, 404 et 307.		
Source: Rapports annuels du CN et de CP Rail à la Commission canadienne des transports, 1974.		

constant, à l'échelle du réseau et des embranchements, entre les coûts d'entretien de la voie et l'impôt foncier d'une part, et les coûts d'exploitation des trains d'autre part. Ainsi, l'Administration des chemins de fer des Prairies hériterait, selon nous, d'une situation qui existe depuis nombre d'années. Lorsqu'il parut évident aux compagnies de chemin de fer, après la Seconde Guerre mondiale, que les embranchements liés au transport du grain constituerait en une exploitation déficitaire, elles ont néanmoins été tenues d'en continuer le service au titre de leurs obligations de transporteur public et en conformité d'une politique implicite voulant que le bien-être de la nation prime sur la rentabilité des lignes ou des services. Toutefois, la Loi nationale de 1967 sur les transports a libéré les chemins de fer de ce fardeau en vertu du principe selon lequel "chaque moyen de transport reçoit, autant que possible, une compensation pour les ressources, les installations et les services qu'il est tenu de fournir par devoir public imposé".\* Aux termes de cette loi, les chemins de fer devaient être remboursés de tous les coûts d'exploitation des embranchements et, en conséquence, ils ont reçu, à venir jusqu'au 31 décembre 1976, les versements de subvention indiqués ci-après en regard de l'année.

---

\* 14-15-16 Elizabeth II, Chap. 69 (1) (C).

	Article 256 <u>Lignes non protégées</u>	Article 258 <u>Lignes protégées</u>
1968	--	\$ 903,551
1969	--	897,114
1970	\$ 1,209,908	13,248,382
1971	2,938,716	29,792,179
1972	4,117,550	33,666,504
1973	4,283,670	41,269,213
1974	--	75,521,395
1975	226,434	82,378,981
1976	397,340	80,746,897
	-----	-----
TOTAL.....	\$ 13,173,618	\$358,424,216

À l'avènement de l'Administration des chemins de fer des Prairies, le régime de subventions aux embranchements servant au transport du grain cessera, mais la dépense de ressources excédant les revenus persistera; toutefois, nous prévoyons que l'excédent des dépenses sur les revenus diminuera graduellement, pour s'effacer tout à fait en l'an 1990, c'est-à-dire lorsque le sort de toutes les lignes confiées à l'Administration auraient été décidé en fonction des besoins réels. Néanmoins, au cours de ses 12 années d'existence, l'Administration devra gérer un nombre considérable de milles de voie ferrée, au sort incertain du fait que la question de leur nécessité n'aura pas encore été tranchée. Dans le cas de ces voies, l'écart entre les coûts et les revenus devra être comblé si l'on veut qu'elles demeurent en service.

De toute évidence, rares sont les secteurs de l'économie qui ne bénéficient pas de subventions; cette forme d'aide est aussi vieille que l'État, qui l'utilise depuis longtemps comme mécanisme acceptable

dans l'intérêt national. Dans le cas présent, le gouvernement devrait se donner pour objectif de faciliter la transition entre les pratiques anciennes et les nouvelles dans le secteur primordial de l'agriculture canadienne; à tous égards ce serait là une politique de plus méritoires. En outre, la subvention annuelle indispensable pour combler les déficits d'exploitation des embranchements sera versée désormais à un organisme exclusivement voué au service du public et dégagé des normes commerciales qu'emploient les sociétés qu'il remplacera. Enfin, le bénéficiaire de la subvention aura une existence limitée et un mandat prévoyant son autoliquidation pour une date déterminée. Nous n'hésitons donc pas à recommander que les subventions présentement autorisées en vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer soient remplacées, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1978, par un mécanisme de financement alimenté à même les revenus généraux du gouvernement fédéral et suffisant pour permettre à l'Administration des chemins de fer des Prairies de s'acquitter de son rôle tel que nous l'avons décrit.

-- L'infrastructure

Un avantage majeur de l'Administration des chemins de fer des Prairies réside dans le fait qu'il arrêtera et corrigera la détérioration physique que les embranchements liés au transport du grain subissent depuis longtemps. Ainsi que nous l'avons indiqué ailleurs, les lignes qui passeront sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies sont typiquement assez dégradées. Même si quelques lignes, réparées il n'y a pas très longtemps, permettent une circulation non restreinte, un grand nombre de voies ont besoin d'être renouvelées à

des degrés divers; elles sont caractérisées par des rails usées, des traverses pourries, un ballast encrassé, des accessoires insuffisants et une absence totale de fossés, en sorte que les trains ne peuvent y circuler qu'à des vitesses réduites. Cet état s'est produit malgré les subventions versées, parce que des chemins de fer estimaient, à tort ou à raison, que les versements de subventions approuvés n'étaient pas assez élevés. Ils ont donc remis à plus tard une importante proportion de travaux normaux d'entretien, ce qui a contribué à la détérioration des rails, des traverses, du ballast, etc.; à un rythme plus rapide que celui auquel la voie se serait peut-être dégradée autrement.

Outre la remise des travaux d'entretien, les chemins de fer ont largement, sinon complètement freiné l'injection de nouveaux capitaux dans l'infrastructure de leurs embranchements parce que, semble-t-il, la rémunération des nouveaux investissements étaient limitée par le loyer de l'argent fixé par la Commission canadienne des transports, sans provision pour l'impôt sur le revenu.\* À la suite d'un examen critique de ce système de subventions, il a été conclu qu'il s'agissait d'un mécanisme défectueux parce qu'il prévoyait des versements au chapitre des revenus généraux des chemins de fer mais omettait de préciser que ces versements devaient être exclusivement affectés aux embranchements.

---

\* Voir les articles 3.(3) et 3.(4) de l'ordonnance R-6313 de la CCT, pp. 434-5. Les chemins de fer ont toujours soutenu (1) que les taux d'intérêt de la C.C.T. sont trop faibles par rapport aux normes courantes du marché des capitaux, et même s'ils étaient plus élevés, (2) la disposition empêchant de prévoir des sommes pour l'impôt sur le revenu compromet la sûreté des mises de fonds dans de nouveaux embranchements.

Toute cette controverse cessera lorsque les rouages que nous recommandons seront mis en place. Non seulement l'Administration des chemins de fer des Prairies recevra-t-elle une subvention pour combler l'écart entre les revenus et les frais courants, mais elle obtiendra aussi des fonds d'immobilisation pour rénover l'infrastructure des embranchements aux endroits nécessaires. Le soupçon qui persiste dans les Prairies, selon lequel les chemins de fer dépensent à d'autres fins ou sous forme de dividende les fonds destinés à l'entretien des embranchements servant au transport du grain, n'aura plus sa raison d'être.

Bien entendu, l'Administration des chemins de fer des Prairies n'aura pas pour mandat d'exploiter des lignes "plaquées or". Au contraire, et nous le répétons, elle devra gérer les fonds dont elle disposera de manière à établir une corrélation entre des dépenses d'infrastructure et la durée prévue des voies, équilibrant sur chacune la qualité du service pour les plus longues périodes possibles, avec des valeurs résiduelles minimales dans le réseau qui lui sera confié. Dans bien des cas, cela signifiera peut-être la continuation d'un régime minimal d'entretien et de circulation à vitesse réduite. Pour cela, l'Administration des chemins de fer des Prairies devra avoir des compétences du plus haut niveau en matière de gestion; ses dirigeants devront aussi procéder à un examen analytique de certains aspects de la comptabilité des chemins de fer, en ce sens que, en plus de l'entretien normal mentionné ci-dessus, les travaux requis sur les embranchements sont de deux ordres:

1) entretien de "rattrapage", et

2) rénovation

chacun comportant, en partie, des dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les frais courants de l'activité ferroviaire et, en partie, des immobilisations, c'est-à-dire l'actif immobilier ou une portion des biens utilisés.

Le fait que certaines dépenses d'entretien des embranchements soient, par convention, capitalisées, nous amène à considérer la question des titres de propriété. Les lignes devant être transférées à l'Administration des chemins de fer des Prairies constituent des éléments d'actif dans les livres des entreprises ferroviaires qui en détiennent le titre de propriété. Comme nous l'avons déjà indiqué, l'Administration des chemins de fer des Prairies prendra à bail chaque ligne pour la durée de son mandat. La ramification des rapports entre les bailleurs, les preneurs et les tierces personnes est clairement établie en droit, de sorte que des considérations touchant les titres de propriété ne sauraient avoir beaucoup de portée pratique tant que des lignes ou des parties de lignes n'auront pas été transférées de l'Administration des chemins de fer des Prairies au réseau de base, ou abandonnées. Dans le premier cas, où la propriété en cause sera remise à son ancien propriétaire, nous ne prévoyons pas de problème. Lorsqu'un embranchement du Canadien National affecté au transport du grain deviendra partie intégrante du réseau de base exploité par CP Rail, ou vice-versa, les négociations ordinaires de vente et d'achat suffiront sans doute. Toutefois, dans les cas d'abandon de lignes, des questions

se posent immédiatement: à qui appartiendra alors ce qui restera de la propriété telle qu'elle existait le 1<sup>er</sup> janvier 1978? A qui reviendront les éléments de valeur investis dans la ligne de chemin de fer pendant qu'elle était gérée par l'Administration des chemins de fer des Prairies? Des avocats à l'esprit immodéré pourraient transformer ces questions en controverses qui dépasseraient de beaucoup leur importance. Pour prévenir ces fâcheux développements, il conviendrait, à notre avis, de poser en principe qu'au moment de l'abandon, les assises de la voie - c'est-à-dire la partie de la propriété abandonnée que représente le terrain - soient dévolues à la Couronne du chef de la province pour qu'il en soit disposé par entente mutuelle entre la province et les autorités municipales.

Le Canadien national ou CP Rail, selon le cas, ont le droit de recouvrer et d'enlever, à une exception près, les éléments de la voie comme les rails, les traverses, les accessoires, le ballast, etc., s'ils le jugent à propos. Les ponceaux, dont l'enlèvement risquerait de nuire aux réseaux de drainage établis, ou d'avoir d'autres effets indésirables, serait l'unique élément des améliorations à laisser en place si l'Administration des chemins de fer des Prairies l'ordonnait.

D'aucuns objecteront sans doute que la formule d'alinéation des biens que nous venons d'exposer comporte une certaine expropriation des structures ferroviaires sans compensation pour les sociétés auxquelles elles appartiennent. Mais cette objection ne saurait être valable. En vertu des articles 106 et 259 de la Loi sur les chemins

de fer, les compagnies ferroviaires sont tenues de maintenir le service sur toutes les lignes jusqu'à ce que leur abandon soit approuvé. Dans le cas des embranchements affectés au transport du grain, les compagnies de chemin de fer demandent à être dégagées de cette obligation, alléguant que l'exploitation de ces lignes non rentables leur cause de grandes pertes, même lorsqu'elles reçoivent les subventions aux embranchements dont nous avons parlé; ce motif nous paraît admissible.

À notre avis, les sociétés ferroviaires ne peuvent pas jouer sur deux tableaux à la fois. Elles ne sauraient obtenir l'allègement de leur fardeau financier que nous proposons et conserver quand même un titre de propriété intact sur la totalité des biens, surtout dans le cas où, comme nous l'avons également indiqué, les lignes qui seront en fin de compte abandonnées auront, dans l'intervalle, fait l'objet de nombreuses améliorations financées à même les fonds publics. Il nous paraît donc éminemment juste et équitable qu'après avoir été définitivement libérées de l'obligation juridique de poursuivre une exploitation déficitaire et de l'obligation de rétablir l'emprise abandonnée dans son ancien état, les compagnies de chemins de fer n'obtiennent le privilège d'abandon qu'à la condition de renoncer à leurs titres de propriété sur l'emprise. De toute manière, une bonne partie des terrains en cause n'a guère de valeur.

Il y a lieu de rappeler ici que la Commission royale d'enquête sur les ressources naturelles de la Saskatchewan constatait:

..."Au fil du temps, des cessions de terrains furent promises au Canadien Pacifique pour l'aménagement de lignes secondaires, ainsi qu'à d'autres compagnies de

chemin de fer pour d'autres projets de construction ferroviaire. En 1905, plus de 55,000,000 d'acres de terre des Prairies se trouvaient ainsi engagées, mais les deux tiers seulement de cette superficie ont été effectivement consacrés à la construction de voie ferrée. La politique de subvention des chemins de fer sous forme de cessions de terrains avait été abandonnée bien avant 1905, mais le processus de sélection de ces terrains ainsi acquis et l'exemption d'impôt qui s'ensuivait ont continué pendant nombre d'années à vexer les collectivités en pleine croissance de l'Ouest.

"Il convient de signaler que le fardeau des cessions de terrains non seulement pour la construction des chemins de fer des Prairies, comme en 1905, mais aussi pour l'aménagement de chemins de fer vers le Nord et de divers tronçons de la ligne du Canadien Pacifique dans l'ouest de l'Ontario et en Colombie-Britannique, reposait presque entièrement sur les trois provinces des Prairies, surtout la Saskatchewan.

Les compagnies de chemin de fer seraient donc mal venues de pousser les hauts cris au sujet de la restitution des emprises à la Couronne."\*

---

\* Rapport majoritaire, 12 mars 1935.

## Chemins de Fer du Nord-Ouest

L'Ouest canadien possède une vaste région non encore développée et dont la mise en valeur devient de plus en plus importante. À mesure que nous utilisons nos ressources naturelles dans les secteurs en développement et que nos villes et nos complexes industriels prennent de l'expansion, absorbant une partie de nos meilleures terres agricoles, et à mesure que la population mondiale croît, exigeant une production toujours plus considérable d'aliments, il faut se tourner vers de nouvelles zones riches en terres arables et en ressources naturelles. L'expansion de l'agriculture et de l'industrie dans cette dernière région vierge se produira sûrement; ce n'est qu'une question de temps et d'opportunité.

Il importe de jeter les bases qui permettront d'exploiter rapidement le potentiel qu'offre la région susdite en fait d'agriculture, de pétrole, de forêt, de charbon, de minerai de fer, de soufre, etc. Ce dernier territoire agricole inexploité du Canada est peut-être le plus vaste au monde. La région dont les ressources naturelles n'ont pas encore été mises en valeur est le Nord-Ouest canadien, qui comprend la partie septentrionale de l'Alberta et le Nord-Est de la Colombie-Britannique, communément appelés secteur de la Rivière-La-Paix, et la partie Ouest des Territoires du Nord-Ouest. La limite Sud de cette région court d'Est en Ouest et passe par Edmonton, depuis la frontière de la Saskatchewan jusqu'aux Rocheuses; elle se prolonge en Colombie-Britannique et suit le versant Est des

Rocheuses jusqu'au Yukon, pour atteindre, au Nord, l'océan Arctique.

En raison de sa situation géographique et de son accessibilité restreinte par voie de terre et par voie navigable, la région en cause est presque un empire par elle-même, qu'il faut doter de communications ferroviaires avec le reste du Canada et les ports océaniques.

En Alberta et en Colombie-Britannique, la région présente une superficie deux fois grande comme la République fédérale d'Allemagne. Sa zone de terres agricoles s'étend, en gros, du 54<sup>e</sup> au 60<sup>e</sup> parallèle, et la zone de ressources naturelles qui lui fait suite atteint l'Arctique. Le bouclier précambrien, parallèle à la rive Est du fleuve McKenzie, est borné au nord-est par le district de Coppermine.

Le gouvernement de l'Alberta nous a soumis une proposition hardie, savoir la mise sur pied d'une Administration des chemins de fer du Nord-Ouest en prévision de l'expansion économique de la partie septentrionale de la province. Dans l'esprit du gouvernement albertain, cette Administration serait un organisme entièrement autonome, indépendant du Canadien National et de CP Rail, et qui aurait le pouvoir de posséder et d'exploiter toutes les voies ferrées de la province au Nord d'Edmonton, ou de les faire exploiter en son nom. Selon le gouvernement de l'Alberta, la création d'une telle Administration ferroviaire régionale permettrait de réaliser d'importantes économies sur le plan de l'exploitation, d'assurer un meilleur approvisionnement en wagons, de faciliter la suppression des anomalies tarifaires, de stimuler le développement des ressources et, par voie de conséquence,

d'améliorer l'accès de l'Alberta aux marchés mondiaux.

Les lignes qui seraient confiées à l'Administration comprendraient:

- 1) Tout le réseau de l'actuel Alberta Railways Company (NAR), qui relie Edmonton à Fort McMurray, Dawson Creek et le district de Peace River;
- 2) Le chemin de fer du Grand lac des Esclaves (GSLR), qui va de Roma Junction à Hay River et Pine Point (ces deux derniers points étant situés dans les Territoires du Nord-Ouest);
- 3) L'Alberta Resources Railway (ARR) entre Grande Prairie et Swan Landing; et
- 4) Certaines extrémités septentrionales des lignes du Canadien National, c'est-à-dire les subdivisions d'Athabasca, de Bonnyville, de Coronádo et de Sangudo.

De l'avis de la province, il conviendrait d'unifier ces entreprises distinctes dans le double but d'améliorer le service aux usagers des chemins de fer actuels et de doter ceux-ci d'une capacité suffisante en prévision de l'accroissement éventuel du trafic ferroviaire. L'Administration constituerait une association d'intérêts publics et privés; au départ, son capital résiderait dans les lignes formant ces parties constitutives et qui appartiennent actuellement au gouvernement provincial, au Canadien National et à CP Rail.

La proposition de l'Alberta est surtout justifiée par sa vision d'une expansion économique sans précédent, selon laquelle les tendances des 15 dernières années se poursuivront jusqu'à l'an 2000. Cette expansion aurait pour résultat, prévoit-on, de quadrupler le volume de marchandises acheminées sur les chemins de fer du Nord albertain d'ici à l'an 2000 comme l'indique le tableau suivant.

TABLEAU IV-2

Prévision du Trafic sur le Réseau de l'Administration  
Des Chemins de Fer Du Nord-Ouest

Produit	Tonnages Actuels	Tonnages Existants et fermement engagés	Existants fermement engagés et proposés
		(000's)	
Grain en vrac	1,052	1,052	1,052*
Sables bitumineux mis en valeur	--	290	799
Soufre	1,750**	465	1,200
Charbon:			
Métallurgique	2,018	5,000	5,000
Thermique	--	--	10,500
Minéraux: (plomb, zinc, minerais de fer, sel)	580	545	3,220
Produits forestiers	570	1,010	1,730
Soutien au pipeline du Mackenzie	--	***	1,030
Produits du pétrole	428****	S/O	1,700
Marchandises générales	S/O	S/O	700
TOTAL	6,398	8,362	26,931

S/O

\* Par prudence, on ne prévoit pas d'accroissement de ce trafic ferroviaire à cause de l'augmentation de la consommation sur les fermes ou de l'absorption par les minoteries locales, et de la baisse éventuelle des exportations, malgré une augmentation de 40% des superficies en culture.

\*\* Production de cinq postes d'extraction du gaz naturel acheminée sur la subdivision de Sangudo. On suppose que cette réserve de gaz sera épuisée avant l'an 2000, et que les tonnages de soufre provenant de nouvelles sources seront inférieurs aux volumes actuels de Sangudo.

\*\*\* À supposer qu'un pipe-line ne soit pas construit.

\*\*\*\* Tonnage de pétrole (année 1974) mis en route sur les lignes de la Northern Alberta Railway ou acheminé vers ces lignes par des voies de raccordement.

Pour faire face à cette augmentation prévue du trafic ferroviaire, la province de l'Alberta estime qu'il faudra dépenser d'ici à la fin du siècle \$230,000,000 en travaux de réparation des lignes de l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest, soit l'installation de nouvelles traverses, de rails plus lourds, d'un meilleur ballast, de nouveaux réseaux de communication, et de nouveaux ponts en remplacement des anciens.

Nous ne sommes pas en mesure de vérifier ces prévisions du trafic, mais à notre avis l'estimation du volume de grain en vrac devant être transporté est beaucoup trop modérée.

Dans le territoire relevant de l'Administration, la province de l'Alberta prévoit également qu'il faudra construire de nouveaux chemins de fer, d'une longueur totale de peut-être 455 milles, pour assurer l'accès aux nouvelles entreprises de mise en valeur, surtout minière, mais aussi agricole. Selon les lignes qui seront effectivement construites, la dépense (au niveau des prix de 1976) atteindrait entre \$218 et \$385 millions de dollars.

Le total de la dépense probable en nouvelles constructions et en améliorations qu'envisage la proposition prévoyant la création de l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest se situe donc entre \$448 et \$615 millions de dollars, même en tenant compte du niveau actuel d'inflation des prix.

Étant donné que ces chiffres ne sont que des estimations, quoique établies par des bureaux d'étude sérieux, et vu que les nouvelles lignes envisagées ne seront probablement pas toutes construites, il

est évident que nous devons centrer notre attention sur une dépense prospective d'environ un demi milliard de dollars.

L'Alberta souligne que les budgets d'immobilisation actuels et éventuels des chemins de fer ne leur permettent pas d'engager des fonds aussi considérables dans des projets relativement risqués au sein d'une région (assez) restreinte. Alors, d'où proviendront les fonds nécessaires? Toutefois, il convient de faire remarquer que le Canadien National et CP Rail ne se sont pas empressés d'offrir des capitaux. Ces compagnies ne partagent pas les grands espoirs de l'Alberta, et elles envisagent de consacrer à de nombreuses autres fins le volume limité de nouveaux capitaux qu'elles peuvent se procurer.

Nous ne nous jugeons pas obligés d'entreprendre une enquête approfondie sur les sources et les utilisations des fonds pouvant servir à l'expansion des chemins de fer du nord de l'Alberta. À notre avis, la question centrale est de savoir si ces améliorations et rajouts sont, en général, nécessaires. Si le besoin en est démontré et si un mécanisme administratif approprié est mis en place, nous ne doutons pas qu'en temps utile les moyens indispensables seront fournis par toute une gamme de bénéficiaires éventuels. Le Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves est un exemple de participation.

Nous en venons maintenant à la question de savoir si le trafic sera suffisant pour justifier l'ensemble ou une partie importante de la proposition de l'Alberta. Les périls de toute prévision à très long terme sont si bien connus, qu'il est inutile d'y insister beaucoup ici; à la fin de la Seconde Guerre mondiale, ou même il y a 20 ans,

aucune autorité respectée n'aurait, par exemple, sur la base des données du passé, prévu la prospérité actuelle de l'Alberta. Les faits aléatoires qui influent sur les événements et les tendances ne peuvent pas encore être saisis même au moyen des techniques les plus sophistiquées d'extrapolation. Il est donc d'autant plus vrai que l'enthousiasme, lorsqu'il donne lieu à des réalisations concrètes, influence autant le cours des événements humains que les tendances économiques et politiques fondamentales qui ont pénétré les perceptions des penseurs traditionnels. En bref, les prophéties des gouvernements, comme nous l'avons noté ailleurs, tendent à se réaliser d'elles-mêmes. Au 19<sup>e</sup> siècle, le Canada rêvait de former une nation en construisant un chemin de fer, et il l'a fait. Dans cette perspective, le projet que nourrit l'Alberta de mettre en valeur la partie septentrionale de son territoire en y réorganisant les chemins de fer nous paraît tout à fait séduisant.

Il ne faudrait pas interpréter les observations qui précèdent comme une tentative de dénigrement des prévisions de l'Alberta concernant sa croissance septentrionale. Nous avons été très favorablement impressionnés par les efforts que la province de l'Alberta a déployés pour rassembler et présenter un ensemble cohérent d'informations sur la croissance prospective de sa partie Nord, de même que par les résultats de ses efforts. Nous ne sous-estimons pas les difficultés que pose l'obtention de renseignements précis au sujet des plans d'une multitude d'entrepreneurs actuels et éventuels, chacun d'eux se préoccupant surtout de mettre sa situation concurrentielle à l'abri d'une divulgation

prématurée de ses intentions d'investissement. Dans le mémoire de l'Alberta transparaît à la fois une certaine spécificité et un manque de spécificité, mais on n'y décèle aucune absence d'activité traduisant la confiance dans les promesses de l'avenir. Nous croyons que le poids des éléments de preuve disponibles indique clairement qu'un bon nombre, peut-être même la plupart des plans et perspectives de développement du Nord de l'Alberta, si abondamment documentés dans le mémoire de la province, deviendront réalité au cours de la prochaine génération, bien qu'ils ne se réaliseront peut-être pas aux endroits précis que prévoit ce mémoire, ni avec l'ampleur ou le caractère qu'il prétend. Ce jugement est renforcé par la confiance qui anime le gouvernement provincial, dont l'assurance créera d'elle-même un climat attrayant dans lequel les prévisions actuelles porteront fruit plus facilement peut-être. Selon nous, cette confiance en l'avenir, par laquelle le gouvernement provincial traduit ici nettement les espoirs et les aspirations de la collectivité qu'il sert, contribuera pour beaucoup à la réalisation des prévisions quelque peu exubérantes énumérées plus haut. Mais puisque personne ne peut nier que la confiance réduit l'incertitude, nous sommes persuadés qu'à tout prendre, un accroissement considérable du trafic ferroviaire se produira dans le Nord et le Nord-Ouest de l'Alberta, et que des mesures appropriées doivent être prises en conséquence, dans l'intérêt national aussi bien que dans l'intérêt provincial.

Nous examinerons maintenant la réaction des compagnies de chemin de fer à la proposition du gouvernement albertain. La plus

importante entreprise ferroviaire de la région qui nous occupe est la Northern Alberta Railway, qui appartient à parts égales au Canadien National et à CP Rail, et qui compte sur ses sociétés mères pour s'approvisionner en wagons même si elle possède son propre service de gestion et sa propre puissance d'attraction. Dans ses mémoires, la Northern Alberta Railway s'est surtout attachée aux propositions que l'Alberta a soumises séparément en faveur de la construction de nouvelles lignes destinées au transport du grain, c'est-à-dire entre Hines Creek et Fort St-Jean, ainsi qu'entre Spirit River et Dawson Creek. Parlant au nom de la Northern Alberta Railway, le Canadien National et CP Rail n'ont guère prisé ces propositions; nous y reviendrons plus loin. Toutefois, la Northern Alberta Railway ne s'est pas penchée sur la vaste perspective de croissance économique à long terme qui nous préoccupe principalement à ce stade-ci, ni commenté le projet de création de l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest, au sujet duquel - "elle s'en est remise aux compagnies mères du soin d'analyser et d'évaluer le bien-fondé du projet de consultation".

En réponse à une demande de notre commission, les compagnies mères ont entrepris d'analyser la proposition de l'Alberta au moyen d'une étude poussée des coûts actuels en regard des coûts directs d'exploitation combinée de la Northern Alberta Railway, du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, de l'Alberta Resources Railway et de la subdivision d'Athabasca du Canadien National.\*

---

\* L'étude des compagnies de chemin de fer diffère des données sur la création de l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest proposées par l'Alberta, en ce sens qu'elle exclut de la compétence de cette Administration les subdivisions de Bonnyville, Coronado et Sanguado du Canadien National.

Retenant l'hypothèse que tout le millage actuel resterait en service et que tout le trafic emprunterait les voies actuelles, le mémoire conjoint du Canadien National et de CP Rail conclut que la consolidation réduirait les coûts directs annuels de \$135,000 (au niveau des prix et des salaires de 1975), mais qu'elle n'améliorerait pas les taux ni le service offerts aux expéditeurs et consignataires de la région. Sans entrer dans les détails du mémoire complet des deux compagnies de chemin de fer, il est évident que l'évaluation du comportement des coûts après la consolidation repose, dans tout mémoire de ce genre, sur une multitude de suppositions, précisées ou non. Inévitablement, ces hypothèses influencent, et en réalité, déterminent les conclusions d'une enquête préalable et postérieure au fait, du genre soumis par les compagnies de chemin de fer.

Dans le présent cas, on a largement raison de croire que les chemins de fer ont rassemblé leurs chiffres de façon à minimiser les avantages possibles d'une exploitation unifiée dans le territoire en cause. Par exemple, les économies postulées dans la thèse des chemins de fer ne tiennent pas compte du tout de quelque 29 milles de voies parallèles qui permettrait la construction du raccordement de moins d'un mille de long entre Kerensky-Egremont-Redwater. La suppression de ces 29 milles de voies ferrées épargnerait environ \$230,000 par année, au seul chapitre des coûts normalisés et d'entretien.

En outre, les chemins de fer ont supposé ce qui suit, relativement à l'après-consolidation:

1. La nécessité de doter les trains du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves d'une quatrième équipe, malgré le nombre

moindre d'équipes présentement utilisées, l'absence de passages à niveau, le peu d'aiguillage qu'exige la ligne et le précédent que crée l'importance numérique non uniforme des équipes travaillant dans leur propre gare de triage;

2. Aucun accroissement de l'efficacité de l'outillage de réparation, parce que le travail qui s'accomplit maintenant à la jonction Roma sera transféré à Dunvegan;
3. Aucune augmentation d'efficacité découlant d'opérations à plus grande échelle, par exemple la possibilité de remplacer par l'informatique les méthodes manuelles que la NAR emploie présentement dans ses services de comptabilité, d'archives, de paye et d'achats;
4. Le besoin d'une supervision faisant double emploi à Hay River;
5. Le maintien du régime d'acheminement sans charge utile des locomotives du Chemin du fer du Grand Lac des Esclaves qui ont besoin d'être réparés;
6. Aucune économie résultant d'une utilisation plus efficace de l'équipement d'entretien des voies; et
7. Absolument aucune réduction du coût d'exploitation des wagons par l'acheminement d'une partie du trafic sur des routes moins détournées.

La liste qui précède est loin d'être complète, mais elle nous confirme néanmoins dans notre opinion que les avantages possibles d'une consolidation pourraient excéder de beaucoup les économies de \$135,000 par année que les chemins de fer ont prévues au chapitre de l'exploitation.

Par contraste, un témoin déposant au nom de l'Alberta et ayant une vaste expérience de l'Administration des chemins de fer, affirme qu'une gestion unifiée et assurée par un organisme indépendant pourrait donner lieu d'un seul coup à une diminution des dépenses de \$1,037 millions, puis à des économies annuelles de \$982,000. Nous ne doutons pas que l'estimation de l'Alberta soit la plus plausible et nous en

concluons que les économies pouvant résulter d'une exploitation unifiée des chemins de fer du Nord de l'Alberta serait probablement de l'ordre de \$500,000 par année au minimum, compte tenu des niveaux actuels du trafic et de l'échelle des opérations, et que des économies encore plus grandes seraient réalisées à mesure que le trafic augmenterait.

Pour des raisons quelque peu différentes, les deux compagnies de chemin de fer ont exprimé d'avis que le concept mis de l'avant par le gouvernement albertain n'était pas souhaitable. Le Canadien National a déclaré qu'il doutait que les coûts courants puissent diminuer; il a fait remarquer que l'influence de l'Administration proposée serait plutôt restreinte sur le plan des taux et du service, dont la structure a nécessairement une portée suprarégionale; il a invoqué le conflit implicite entre la proposition albertaine et les tendances à la consolidation qui s'observent ailleurs sur le continent; il a rejeté la thèse voulant que les chemins de fer transcontinentaux n'aient pas et n'auront pas à l'avenir les ressources ou les priorités nécessaires pour faire face aux besoins que font naître le développement; il a aussi mentionné (sans le préciser), un "autre mécanisme disponible" qui permettrait d'atteindre les mêmes objectifs; il a insisté sur le fait qu'on n'encourage pas sa collaboration; il a exprimé des doutes que l'accès de CP Rail à une part accrue du trafic dans la région profiterait aux expéditeurs et aux destinataires; enfin il a formulé des réserves au sujet de l'assertion de l'Alberta selon laquelle l'emprise des voies abandonnées devrait être restituée au gouvernement.

D'autre part, CP Rail a fait valoir que la proposition visant à établir une Administration des chemins de fer du Nord-Ouest dépassait les limites du mandat de la présente commission. Il s'est joint au Canadien National pour contester longuement l'idée que le gouvernement devienne propriétaire de l'assise de toutes les voies ferrées au Canada, ce à quoi il s'oppose entièrement pour toutes sortes de raisons. CP Rail a semblé faire bon accueil à la possibilité de partager le trafic en provenance ou à destination du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, mais autrement il a reconnu peu de mérite au concept de l'Alberta qui, à son avis, réduirait, voire supprimerait ses chances de redressement commercial dans l'exploitation de la Northern Alberta Railway après plusieurs années de perte.

Nous sommes carrément en désaccord avec CP Rail lorsqu'il affirme que notre mandat nous limite à l'examen "de la meilleure façon d'acheminer le grain vers les ports d'exportation". La rationalisation du réseau de collecte et de mouvement du grain vient, à coup sûr, au premier rang de nos préoccupations. Toutefois, le mouvement du grain, même s'il constitue une question incontestablement primordiale et sujette à controverse, n'est certes pas l'unique problème auquel fait face l'intérêt public en matière de transport. Tel que nous la concevons, notre tâche consiste à examiner toutes les propositions, qu'elles soient particulières ou globales, pouvant concourir à améliorer le transport dans l'Ouest canadien au cours des années à venir. L'examen de la proposition tendant à créer l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest se rattache nettement aux devoirs de notre charge.

Nous sommes également d'avis, qu'à une exception près, les doutes exprimés par les chemins de fer sont sans fondement. L'exception a trait à l'idée que le gouvernement devrait posséder l'emprise de toutes les voies ferrées du Canada. À ce sujet, CP Rail déclare:

"Cette proposition appelle un examen approfondi de concepts que la commission n'a ni le temps ni le mandat voulu pour y procéder, et le sujet ne peut être abordé à la lumière des seules informations générales dont la Commission dispose. À remarquer que la province d'Alberta partage notre avis."

Nous en convenons de façon générale, et nous ne nous étendrons pas davantage sur le sujet, sauf pour faire remarquer que ces implications et ramifications sont si nombreuses qu'elles justifieraient, semble-t-il, la nomination d'une Commission expressément chargée de les étudier.\*

Les autres doutes formulés par les compagnies de chemin de fer sont, collectivement, caractérisés par le principe d'après lequel les institutions établies sont, sans modifications, les plus aptes à s'occuper des situations nouvelles et exceptionnelles qui se présentent. Nous ne partageons pas cette opinion. Si le principe invoqué était valable, le Canada ne se serait jamais dégagé de son cocon colonial. Au centre de notre réflexion s'inscrit, au contraire, un urgent besoin d'évolution institutionnelle, suffisante pour faire face aux exigences d'une société dynamique en fait de transport. Cela étant, le mémoire

---

\* Voir le chapitre 6.

de l'Alberta commande le respect par sa documentation de la croissance qu'il envisage et par son souci d'assurer un développement future, qui nous paraît aussi inévitable dans sa généralité, qu'il est obscur dans le détail. Par conséquent, nous estimons persuasive une bonne part de la thèse de l'Alberta. Des mesures appropriées devraient être prises pour encourager le perfectionnement de l'infrastructure ferroviaire du Nord, en tant que réseau distinct de ceux du reste du pays, car c'est vers le Nord que se portent les espoirs et les aspirations des canadiens.

Étant donné que l'infrastructure ferroviaire du Nord est et serait avant tout axée sur le développement il ne faut pas, à notre avis, l'envisager dans l'optique des normes rigoureuses que le Canadien National et CP Rail doivent, à juste titre, appliquer dans l'exercice de leur fonction commerciale. De plus, il faudrait exclure de l'infrastructure ferroviaire du Nord les tronçons de voie ferrée qui ont des chances de viabilité commerciale dans le laps de temps dont nous nous préoccupons.

Dans le cadre de cette réserve, nous croyons qu'il serait peu judicieux d'inclure les subdivisions de Coronado et de Bonnyville parmi le groupe de lignes qui seraient considérées comme servant au développement dans le plan structural auquel va notre préférence. La subdivision de Coronado du Canadien National est promise à un avenir économique assez certain en raison de la présence de la mine de sel à Lindbergh et de la base militaire établie à Cold Lake, sur la subdivision de Bonnyville.

Bien que nous soyons persuadés du bien-fondé de la thèse de l'Alberta en général, nous ne souscrivons pas à son argument d'après lequel il faudrait confier la mise en valeur croissante du Nord à une nouvelle organisation ferroviaire.

Quoi qu'il en soit, les cadres d'une nouvelle organisation seraient choisis parmi les administrateurs de la Northern Alberta Railway, que la tradition, la pratique, et en grande partie un sentiment d'appartenance découlant de leur emploi initial, rattachent aux grands chemins de fer canadiens. Si une nouvelle organisation est créée, il conviendrait qu'elle tire profit de ces contacts humains et commerciaux, tout en libérant les chemins de fer servant aux mises en valeur des contraintes que certains d'entre eux ont éprouvées par suite de leur statut d'entreprise à but non lucratif. En outre, recruter à distance des gestionnaires expérimentés auprès du Canadien National et de CP Rail serait terriblement difficile sinon impossible. Enfin, la Commission doit tenir compte du fait indéniable que sur les chemins de fer consacrés au développement du Nord, tout le trafic, sauf des minimes expéditions locales, doit, de toute nécessité, emprunter les lignes du Canadien National et de CP Rail pour son acheminement dans une direction ou l'autre au-delà d'Edmonton. Établir une gestion tout à fait indépendante et lui accorder la propriété des chemins de fer en cause risquerait d'engendrer, au début, des relations défavorables dont les conséquences seraient diamétralement opposées au but que nous recherchons. À cet égard, l'expérience de la British Columbia Railway, qui doit compter sur la Burlington Northern, et non sur CP

Rail ou le Canadien National, pour s'approvisionner en wagons durant les périodes de pointe, est fort instructive. Et contrairement à la British Columbia Railway, les chemins de fer voués au développement du Nord ne pourront pas s'adresser à une source étrangère pour obtenir un appoint de locomotives et d'équipement. Nous estimons donc réaliste et souhaitable de confier à l'un des principaux chemins de fer du Canada la tâche de développer le réseau ferroviaire dans le Nord de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest.

Compte tenu de son rôle de régisseur de l'Alberta Resources Railway et du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, de son apport de deux subdivisions à l'entité proposée, de son titre de co-proprétaire de la Northern Alberta Railway, ainsi que de son expérience un peu plus vaste de l'exploitation, dans d'autres secteurs, de voies ferrées servant au développement du Nord, c'est-à-dire l'Hudson Bay Railway, nous concluons que le Canadien National doit être préféré à CP Rail comme organisme auquel il conviendrait de confier le contrôle gestionnel de la future entité.

En choisissant le Canadien National, les autorités gouvernementales s'évitent aussi d'épineux problèmes de propriété: les titres de propriétés actuels pourraient rester inchangés, le Canadien National agissant comme agent pour CP Rail, pour le gouvernement de l'Alberta et pour le gouvernement fédéral, d'une manière assez semblable à la façon dont il a agi jusqu'ici, jusqu'à ce qu'il acquiert l'intérêt de CP Rail et de la Northern Alberta Railway, tel que nous le recommandons.

La sélection du Canadien National comme exploitant le plus qualifié devrait cependant reposer sur trois conditions. Il faudrait tout d'abord que le Canadien National sépare celles de ses lignes dont il s'agit ici des divisions de Yellowhead et de l'Alberta septentrionale comprises dans sa région des montagnes pour en former avec le chemin de fer Northern Alberta au nouveau grand département de chemin de fer de développement du Nord, auquel il accorderait la plus grande marge possible d'indépendance sous son égide.

La deuxième condition, qui nous paraît essentielle à l'intérêt public, serait l'établissement d'un point de jonction libre à Edmonton. À l'heure actuelle, les expéditeurs comme les destinataires sont libres de s'adresser soit au Canadien National soit à CP Rail pour le transport de leurs marchandises entre les points du chemin de fer Northern Alberta et les points situés au-delà d'Edmonton, et ce choix de taux ou de routes se traduit par des tarifs applicables, y compris des frais convenus ou des contrats déposés auprès de la Commission canadienne des transports. Les options d'itinéraire qui s'offrent aux clients de la Northern Alberta Railway sont cependant refusés aux usagers du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, car le Canadien National se réserve le plus long trajet possible à destination ou en provenance des points de cette ligne, en refusant de permettre la publication des itinéraires directs et des taux communs via Edmonton et la voie de CP Rail pour toutes les marchandises acheminées entre les divers points du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves. Tel que nous le percevons, le développement optimal du Nord, y compris la mise

en valeur de ces régions céréalières, sera accrue si cette politique restrictive est remplacée par une autre accordant des privilèges égaux en matière de taux et d'itinéraires à tous les points, sans exception, de tous les points du Chemin de fer de Développement du Nord. En bref, nous estimons que l'intérêt public serait servi au mieux, si, à l'égard de toutes les marchandises transportées entre les diverses stations du Chemin de fer de Développement du Nord, les taux communs et les itinéraires directs via Edmonton et la ligne de CP Rail étaient publiés, sans que soient abolis les tarifs applicables au transport sur ligne unique du Canadien National.

La troisième condition que nous attachons à la sélection du Canadien National reflète notre double désir d'assurer le développement de l'agriculture, notamment la production céréalière, dans le district de Rivière-la-Paix du côté de la frontière Alberta-Colombie-Britannique, et d'assurer un accès au Nord par voie ferrée, en plus de la voie passant par Edmonton, pour alléger la pression, qui prévoyons-nous, s'exercera sur des lignes et les gares à ce point. En tout état de cause, Edmonton sera de plus en plus appelé, en l'absence d'autres voies possibles, à accroître la capacité de ses gares lorsque les volumes prévus de charbon et d'autres marchandises seront effectivement confiés aux chemins de fer.

En prévision de cela, et afin d'offrir le plus tôt possible le maximum de souplesse de transport aux expéditeurs et aux destinataires du district de Rivière-la-Paix, nous croyons qu'un point de jonction libre devrait être établi à Dawson Creek, semblable à celui que nous

avons jugé nécessaire dans le cas d'Edmonton. Pour donner plus de force à cette troisième condition, les tarifs devraient être publiés sans délai, avec mention des taux communs et des itinéraires directs, applicables aux grains aussi bien qu'aux autres marchandises depuis les points du chemin de fer Northern Alberta et du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves (appelé à devenir le Chemin de fer de Développement du Nord) jusqu'à:

- (i) Vancouver via Dawson Creek et le Chemin de fer de la Colombie-Britannique; et
- (ii) Prince Rupert via Dawson Creek, le Chemin de fer de la Colombie-Britannique, Prince George et le chemin de fer du Canadien National.

Nous sommes pleinement conscients du fait que le district de Rivière-la-Paix, ouvert à la colonisation voilà une soixantaine d'années, n'a jamais atteint le plein développement de son potentiel et qu'il constitue à l'heure actuelle le dernier grand secteur agricole encore inexploité du Canada en même temps qu'un des plus vastes au monde. La région albertaine de Rivière-la-Paix compte environ 7,900 agriculteurs qui exploitent présentement 4,730 millions d'acres produisant quelques 23 millions de boisseaux de grain par année. Néanmoins, il reste plus de 6 millions d'acres de sol arable non exploitées, principalement dans le secteur de High Level - Fort Vermillion, soit près de deux fois la superficie totale des terres du Manitoba ensemencées de blé en 1975, 40 millions d'acres étant défrichées annuellement. Du côté de la Colombie-Britannique, le sol du district

de Rivière-la-Paix n'a pas encore été complètement examiné, mais les travaux de reconnaissance indiquent qu'il y a plus de 1.2 million d'acres de bonne terre arable, au moins autant de terre marginale propice à l'élevage et à la production de fourrage, de même que 20 autres millions d'acres de sol de classe 5 et 6 pouvant servir de pâturage.

Pour que ces terres soient mises en culture et qu'elles le demeurent, il faudra y aménager des accès ferroviaires supérieurs à ceux qui existent maintenant. Nous nous attendrions à ce que le Chemin de fer de développement du Nord exploite à fond la capacité potentielle des lignes placées sous son autorité, mais après cela il resterait de vastes secteurs de la région inégalement éloignés d'un bon service de chemin de fer ou devant emprunter des circuits de transport excessivement coûteux. Pour remédier à la situation, il faudrait sans doute qu'avec le temps de nouvelles voies ferrées soient aménagées. Pareille construction offrira le maximum d'avantages uniquement si elle assure des liaisons physiques et commerciales avec le Chemin de fer de la Colombie-Britannique, permettant ainsi aux usagers d'éviter Edmonton s'ils le désirent. En même temps, ces liaisons offriraient une route plus courte vers le port de Vancouver et un accès possible à Prince Rupert au lieu de Vancouver. Au cours de nos audiences, des groupes locaux, appuyés par le gouvernement albertain, ont préconisé la construction de nouveaux raccordements ferroviaires apparemment conformes à nos critères, entre Hines Creek et Fort St-Jean, ainsi qu'entre Spirit River et Dawson Creek. Dans un mémoire qu'elle nous a présenté, la société Northern Alberta Railway analyse les propositions de ces

groupes et en conclut qu'elles sont imparfaites.

Pour des raisons légèrement différentes, nous en sommes arrivés à la même conclusion. Nous nous inquiétons de ce que les lignes qu'on nous propose n'ont pas l'orientation voulue pour bien desservir la région qui présente les meilleures perspectives d'avenir, c'est-à-dire que ces lignes ne débouchent pas vers l'Est à partir de High Level jusqu'à Vermilion et au-delà. Pour assurer que ce besoin nettement prévisible sera satisfait, peut-être convient-il d'ajouter un second volet à notre troisième condition, à savoir qu'une nouvelle voie ferrée soit construite de Fort Saint-Jean en direction générale du Nord-Est pour rejoindre la subdivision de Manning du Chemin de fer du Grand lac des Esclaves en un point rapproché de plus de 100 milles de la principale source du futur trafic-grain que ne le sont Hines Creek ou Spirit River. Nous estimons donc que dans ces toutes premières tâches le Chemin de fer de développement du Nord devrait procéder à des levés pour déterminer la route qui serait le plus favorablement conforme au tracé général indiqué ici, et que la construction d'une ligne soit entreprise le plus tôt possible après ces levés. Dans les plus brefs délais, il faudrait aussi qu'une ligne soit aménagée jusqu'à Valleyview. Ce n'est que grâce à une coordination, à la fois commerciale et physique, que nous jugeons indispensable, entre le Chemin de fer de développement du Nord et ses correspondances naturelles, que notre troisième condition permettra de réaliser le développement de l'ultime région septentrionale dont nous nous préoccupons au premier chef.

Parce que nous adoptons la majeure partie du concept mis de la vente par l'Alberta aux fins d'une expansion ferroviaire, il ne faudrait pas en conclure que nous souscrivons à des aspirations d'ordre purement provincial. Dans la conjoncture actuelle, un accident géographique a également fait de l'Alberta le pivot des objectifs nationaux qui s'articulent sur le corridor du Mackenzie en tant que tremplin vers le grand Nord canadien. Il ne serait pas exagéré de dire que la porte que l'Alberta ouvre sur le Nord encadre le grand rêve du Canada d'aujourd'hui.

#### Le corridor du Mackenzie

Dans cette perspective, il nous semble nécessaire d'avoir une plus vaste conception que celle que nous propose l'Alberta, si nous voulons répondre aux aspirations non seulement provinciales, mais nationales. Nous songeons à la nécessité de créer un organisme qui servirait de point de départ pour concevoir, promouvoir, financer, construire, exploiter et administrer la grande ligne de chemin de fer que, d'après une étude effectuée en juin 1976 à la demande du Centre de développement des transports du ministère des Transports par Canalog Logistics Limited et les services consultatifs du Canadien Pacifique et intitulée Transport ferroviaire du pétrole et du gaz naturel de l'Arctique il serait matériellement possible et économiquement rentable de construire pour acheminer vers le Sud le pétrole brut et le gaz naturel liquifié qui se trouvent dans l'Arctique. Nous avons fouillé les treize volumes de l'étude portant sur ce projet de chemin de fer et sommes favorablement impressionnés par l'étendue des recherches effectuées et la haute qualité de l'analyse. Cette étude, qui a coûté

\$1.5 millions, a été financée par Transports Canada. Nous n'avons pas les moyens d'examiner l'étude dans tous ses détails, mais nous n'avons aucune raison de douter de la justesse de sa dernière conclusion à savoir que le transport du gaz et du pétrole de l'Arctique par rail est tout à fait possible tant du point de vue technique que financier.

Au cours de 110 années qui se sont écoulées depuis la Confédération, le pays a pris la forme d'une étroite bande de terre développée se tenant à la frontière des États-Unis; l'immense territoire du Nord, qui constitue de loin la région la plus étendue de notre pays, a été tenu à la périphérie des préoccupations du Canada. L'histoire canadienne justifie l'opinion voulant que lorsque nous aurons trouvé le moyen d'engager nos ressources et notre esprit national dans une pénétration vitale et fondamentale de ce territoire vaste et presque vierge, il se révélera une véritable corne d'abondance déversant des richesses jusqu'ici inconnues. Cette corne d'abondance donnera force et effet à la dimension nordique qui s'est imposée à l'attention du pays ces dernières années, et permettra au Canada d'ouvrir à la culture et au commerce sa dernière région inexploitée, d'une façon qui réponde aux attentes contemporaines.

Nous ne voyons pas de meilleur moyen d'accomplir cette pénétration fondamentale que la ligne de chemin de fer de l'Arctique qui, tout comme le Canadien Pacifique autrefois, est proposée au départ afin de réaliser des objectifs précis et, en un certain sens, étroits. Nous estimons, cependant, qu'une fois qu'il sera construit, le chemin de fer de l'Arctique va, comme le Pacifique Canadien, remplir sa mission historique en libérant des réserves de réalisations canadiennes qui

transcenderont de beaucoup les objectifs spécifiques visés par le projet. Les projets de voies ferrées dans l'Arctique ne sont pas exclusifs au Canada; la Russie est actuellement en train de construire une ligne de 2,600 milles de Tyumen à Nakhodka..

Dans leur conception actuelle, on peut compter que les chemins de fer de l'Arctique fonctionneraient à longueur d'année sur un parcours de 916 milles reliant Enterprise sur la ligne du Grand Lac des Esclaves à un terminus nordique qu'on projette de construire près d'Inuvik dans le delta du Mackenzie. Inuvik pourrait devenir le port arctique du Canada au service des communautés vivant le long des côtes et dans les îles arctiques, jouant le rôle qu'Archangel joue actuellement sur la côte Nord de Sibérie.

Contrairement aux chemins de fer isolés d'autrefois au Yukon et en Alaska, cette ligne serait raccordée au réseau ferroviaire continental pour en devenir partie intégrante. Des trains-blocs seraient en service sur cette route, transportant 150 milliers de barils de pétrole brut en un voyage simple d'une durée de 40 heures. La capacité de transport équivaldrait approximativement à un oléoduc de 48 pouces de diamètre plus un gazoduc de même diamètre.

La Commission n'est pas insensible au prix élevé qu'exigera la réalisation de ce projet, un prix qu'on évalue actuellement à neuf ou dix milliards de dollars, soit à peu près le même que pour le projet de pipeline de la vallée du Mackenzie. Ce prix nous semble proportionné aux avantages que nous envisageons dont l'un, qui n'est pas le moindre, sera d'engager les coeurs tout comme les ressources

de tous les Canadiens dans la réalisation d'une grande entreprise nationale. Nous voulons faire remarquer qu'une ouverture vers le Nord ne peut pas dépendre, et ne dépendra pas, d'un unique mode de transport. Les autres formes, routes, voies d'eau, pipeline et liaisons aériennes, auront un rôle à jouer pour créer un réseau de transport efficace dans le Nord. Nous croyons simplement que le réseau ferroviaire est préférable comme service central dans un secteur en plein essor, parce qu'il peut transporter diverses sortes de marchandises et des voyageurs dans les deux sens, et parce que ses répercussions sur l'environnement sont minimales et contrôlables et qu'il fournit continuellement des emplois dans les catégories spécialisées et non spécialisées. Son terminus au Sud, à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest, créera une localité d'assez forte taille.

Reliée aux chemins de fer du Grand Lac des Esclaves, la ligne de chemin de fer de l'Arctique nous apparaît comme une extension naturelle de l'Administration des chemins de fer du Nord-Ouest que propose l'Alberta. Par conséquent, nous recommandons, pour les raisons déjà citées, d'incorporer au projet du département de développement du Nord non seulement les lignes dont nous avons déjà dit qu'elles pourraient appartenir à cette administration et être exploitées par elle, mais aussi la ligne de chemin de fer de l'Arctique. Avec un instrument de ce genre, il est possible de réduire au minimum les difficultés de financement et les conflits d'intérêt et de supprimer un double emploi onéreux.

La Commission n'est pas consciente de la haute responsabilité sociale qui peut être mise en cause eu égard aux droits fonciers et

aux cultures des peuples Dene et Inuit. Aucun projet de ce genre peut être entrepris sans la collaboration de la population autochtone qu'on devra consulter avant de commencer les travaux de construction.

Lorsqu'il s'effectue dans le respect et la sauvegarde des droits et des cultures des peuples indigènes, l'aménagement du territoire nordique peut être à l'avantage, et du Canada dans son ensemble, et des populations autochtones.

Le Nord va se transformer. Il se transforme déjà. Il va prendre son essor, c'est inévitable. Ce développement évidemment, ne doit pas se faire dans l'incurie, mais avec l'entière coopération des peuples Dene et Inuit. Dans ces conditions seulement pouvons-nous espérer que le rêve du Nord devienne une réalité.

## CHAPITRE 5

### ÉLÉVATEURS PRIMAIRES

## ÉLÉVATEURS PRIMAIRES

Au cours de la période d'effervescence qui a marqué la construction du chemin de fer dans les Prairies, un nouveau système de réception, d'entreposage et de chargement des céréales a été établi sous la forme d'entrepôts plats en bois. Les producteurs y apportaient les céréales dans des sacs. Vers 1890, on comptait 103 dépôts de ce type dans les Prairies et 126 vers 1900. La manutention des sacs de céréales n'avait toutefois pas la faveur des chemins de fer et, pour inciter les agriculteurs à adopter le système du transport des grains en vrac, les sociétés ferroviaires offraient des emplacements gratuits et des avantages particuliers aux sociétés concernées pour ériger, près des voies, des élévateurs pouvant recevoir, conserver et expédier le grain en vrac. Le premier élévateur de l'Ouest canadien a été construit à Gretna (Manitoba) en 1879. Sa capacité d'entreposage était de 24 mille boisseaux. La construction d'élévateurs s'est ensuite poursuivie à un rythme rapide: 90 élévateurs vers 1890, 454 vers 1900, et 1,860 vers 1910. À cette époque, les entrepôts plats avaient à peu près disparu. Avant 1900 la plupart des élévateurs appartenaient à des particuliers et avaient une capacité de 25 mille boisseaux.

Au début des années 1900, à mesure que le réseau ferroviaire s'étendait dans l'Ouest, la construction d'élévateurs atteignait un rythme exceptionnel. Vers 1920, on comptait 166 sociétés d'élévateurs dans l'Ouest canadien et vers 1935 le système de manutention des céréales atteignait un point culminant avec un réseau de 5,728

élévateurs dotés d'une capacité d'entreposage de 189.9 millions de boisseaux. La consolidation de l'industrie s'amorça après la guerre de 1939-1945 et s'est accélérée pour suivre l'escalade des coûts d'exploitation au cours des années 50 et 60 et s'adapter au déclin soutenu de la manutention des grains à des points éloignés. La réduction des services d'élévateurs ruraux est illustrée par la disparition progressive, après 1945, du nombre de points d'expédition et d'élévateurs primaires au service des agriculteurs des Prairies, réduction qui s'est intensifiée, notamment depuis 1965.

TABLEAU V-1 POINTS DE LIVRAISON, ÉLÉVATEURS ET CAPACITÉ DES ÉLÉVATEURS 1935-1976			
Année	Points de livraison	Élévateurs primaires	Capacité d'entreposage (Millions de boisseaux)
1935	m/d	5,728	189.9
1945	2,113	5,633	287.8
1955	2,083	5,403	334.3
1965	1,983	5,137	381.0
1970	1,907	4,971	399.0
1975	1,556	4,165	355.5
1976	1,495	3,964	343.8

On a déjà procédé à des rajustements importants dans le secteur des investissements relatifs aux élévateurs primaires par l'abandon de certains élévateurs à faible volume, des fusions d'entreprises, l'élimination de la duplication et la réunion de deux ou plusieurs

élévateurs situés au même point, de livraison pour les confier à un seul exploitant. Les 5,403 élévateurs ruraux situés à 2,083 points de livraison en 1955 ont été réduits vers 1976 à 3,964 élévateurs (2,546 "unités d'exploitation") situés à 1,495 points de livraison. En somme les points de livraison ont été réduits de 28 pour cent et les unités d'exploitation de 53 pour cent. On peut s'attendre à voir cette consolidation se poursuivre et se compléter par la construction d'élévateurs plus grands, plus efficaces et mieux situés sur un plan stratégique pour les cultivateurs.

On doit pourtant souligner que la récente interruption du service d'élévateurs à environ 30 pour cent de l'ensemble des points d'expédition ne s'est pas uniquement appliquée aux points situés sur les embranchements secondaires. La consolidation des opérations visait plutôt tous les élévateurs primaires et l'ensemble du réseau ferroviaire. La consolidation universelle semble d'ailleurs ne pas être achevée, étant donné qu'il existe encore un grand nombre d'élévateurs de faible capacité sur le réseau ferroviaire de base. Ainsi, on peut prévoir que l'interruption du service d'élévateurs ne prendra pas fin et s'étendra plutôt au réseau entier, tout comme par le passé.

#### Particularités des coûts du service d'élévateurs

Deux choix s'offraient à la Commission pour obtenir des données en matière de coût des services d'élévateurs en vue d'analyser les divers plans possibles de rationalisation dans ce domaine. Le premier choix consistait à obtenir des données détaillées des coûts portant sur tous les élévateurs primaires ou simplement sur un échantillon.

Quant au second choix il consiste à mettre à jour les études existantes et à les généraliser à toutes les régions.

On a pu obtenir une quantité considérable de données auprès des sociétés céréalieres sur les élévateurs situés près des voies de catégorie "B", et ces données ont servi à l'analyse de certaines voies secondaires. Toutefois, les méthodes de calcul des prix de revient varient énormément d'une société à l'autre, et les données relatives aux élévateurs situés sur le réseau de base étaient incomplètes. Donc, pour éviter de s'engager dans un procédé long et coûteux (pour la Commission et les sociétés céréalieres) visant à créer une nouvelle base de données, il a été décidé de mettre à jour une étude sur le coût des services d'élévateurs. Le choix s'est porté sur une étude des prix de revient des élévateurs de la Région 11 préparée par la Commission des grains du Canada. C'est une des plus récentes études du prix de revient des élévateurs (1972-1973) - la plupart des principales sociétés céréalieres y ont participé et tous les élévateurs de la zone géographique visée sont inclus.

Les coûts des élévateurs ont été mis à jour en fonction de 1974 plutôt que de 1976 afin de les rendre comparables aux coûts de transport par chemin de fer déterminés par la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail et l'étude sur le coût de transport par camion de ferme effectuée par la présente commission.

Le reste de cette section porte sur les frais d'exploitation des élévateurs et sur la façon dont ils sont influencés par la catégorie de voie ferrée, la capacité permise et les réceptions de grain. La

section se termine sur quelques estimations des coûts actuels de construction d'élévateurs.

#### Frais d'exploitation moyens des élévateurs

Les frais d'exploitation moyens des élévateurs en 1974 pour 291 unités de gestion de la zone 11\* figurent au Tableau V-2, où l'on retrouve également des facteurs de redressement permettant de mettre à jour des frais de 1972-1973. L'élévateur moyen a une capacité permise de 150,759 boisseaux et reçoit en moyenne 435,448 boisseaux (campagne de 1972-1973), ce qui donne un coefficient de manutention de 2.89. Les frais d'exploitation par unité de gestion étaient de \$56,903, soit 13.1 cents par boisseau. Les coûts variables tels qu'ils sont définis dans l'étude de la Région 11, comptaient pour 59 pour cent, les frais fixes pour 24 pour cent et les frais d'administration pour 17 pour cent. Les frais de main-d'oeuvre constituaient le poste le plus élevé: 27 pour cent du total des coûts.

#### Catégorie de voies

Les frais moyens d'exploitation des élévateurs figurent également au Tableau V-2 pour les 161 unités de gestion du réseau et les 130 unités de gestion des voies de catégorie "B". La capacité permise des élévateurs situés le long du réseau de base était plus grande que celle des élévateurs situés le long des voies de la catégorie "B" (157,628 boisseaux contre 142,252) mais le rapport capacité/manutention était plus élevé sur les lignes de la catégorie "B" (2.95 contre 2.84).

---

\* Correspond à la Région 11 de la Commission dans le centre Ouest de la Saskatchewan et le centre Est de l'Alberta.

TABLEAU V-2  
Frais d'exploitation moyens des élévateurs, 1974\*

	TOUS LES ÉLÉVATEURS		ÉLÉVATEURS DU RÉSEAU DE BASE		ÉLÉVATEURS DES VOIES DE CATÉGORIE "B"	
<b>CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES</b>						
Nombre d'élévateurs	291		161		130	
Capacité moyenne (boisseaux)	150,759		157,628		142,252	
Réceptions moyennes (boisseaux) Campagne agricole 1972-1973	435,448		448,392		419,417	
Rapport entre la capacité et la manutention	2.89		2.84		2.95	
<b>COÛTS D'EXPLOITATION**</b>						
I. Frais variables	<u>\$/unité de gestion</u>	<u>¢/boisseau</u>	<u>\$/unité de gestion</u>	<u>¢/boisseau</u>	<u>\$/unité de gestion</u>	<u>¢/boisseau</u>
- Main-d'oeuvre	\$15,514		\$16,287		\$14,557	
- Intérêt sur le capital d'exploitation	11,947		12,304		11,506	
- Autres coûts variables	5,903		6,136		5,615	
- Total des coûts variables	<u>\$33,364</u>	7.7	<u>\$34,727</u>	7.7	<u>\$31,678</u>	7.6
II. Frais fixes						
- Loyer de l'emplacement, taxes, assurances	4,772		5,372		4,027	
- Amortissement	4,504		5,506		3,262	
- Intérêt sur les investissements	4,071		5,010		2,908	
- Total des frais fixes	<u>\$13,347</u>	3.1	<u>\$15,888</u>	3.5	<u>\$10,197</u>	2.4
III. Frais d'administration	10,192	2.3	10,582	2.4	9,710	2.3
IV. TOTAL	\$56,903	13.1	\$61,197	13.6	\$51,585	12.3

\* Fondé sur les coûts mis à jour de l'étude de la Région 11 préparée par la Commission des grains du Canada portant sur 290 unités de gestion de 1972 à 1973. Les facteurs de redressement dont la Commission s'est servi pour la mise à jour en 1974 étaient les suivants:

main-d'oeuvre - 1,146; intérêt sur le capital d'exploitation - 1,585; autres frais variables - 1,352; loyer, taxes et assurances - 1,352; amortissement - 1,239; intérêt sur des investissements - 1,585; frais d'administration - 1,146.

\*\* Les éléments de coût sont définis dans l'Etude de la Région 11 de la Commission des Grains du Canada.

Les coûts d'exploitation des élévateurs par unité de gestion situés sur le réseau de base se chiffraient à \$61,197 ou 13.6 pour cent par boisseau, comparativement à \$51,585 ou 12.3 cents par boisseau pour les élévateurs situés sur les voies de la catégorie "B". La principale différence est attribuable au fait que les frais fixes sont plus élevés pour les élévateurs du réseau de base. Les coûts variables par boisseau sont presque identiques pour les élévateurs des deux catégories de voies.

#### Capacité permise

Les frais d'exploitation des élévateurs et leurs particularités ont été stratifiés selon la capacité permise et la catégorie de voies (Tableau V-3). La relation entre les frais d'exploitation moyens et les réceptions de grains (pour divers niveaux de capacité permis) figure au Tableau V-1. Un nombre de relations en ressort si nous examinons ces données:

- 1) Au fur et à mesure que la capacité permise croît, elle entraîne la progression des coûts par unité de gestion et la baisse du coût moyen par boisseau. Cette relation vaut pour les élévateurs des voies du réseau de base et non ceux des voies de la catégorie "B". Cette situation s'explique par le fait que le rapport capacité/manutention est beaucoup plus élevé pour les petits élévateurs des voies de la catégorie "B".
- 2) Au fur et à mesure que la capacité permise croît, le volume de grain transporté doit croître lui aussi si les coûts de l'unité doivent demeurer stationnaires ou régresser. Étant donné la tendance à construire des élévateurs de grande taille, il est vital que les sociétés céréalières augmentent leur débit en conséquence. Par exemple, si des réceptions moyennes d'environ 450 mille boisseaux sont manutentionnées par

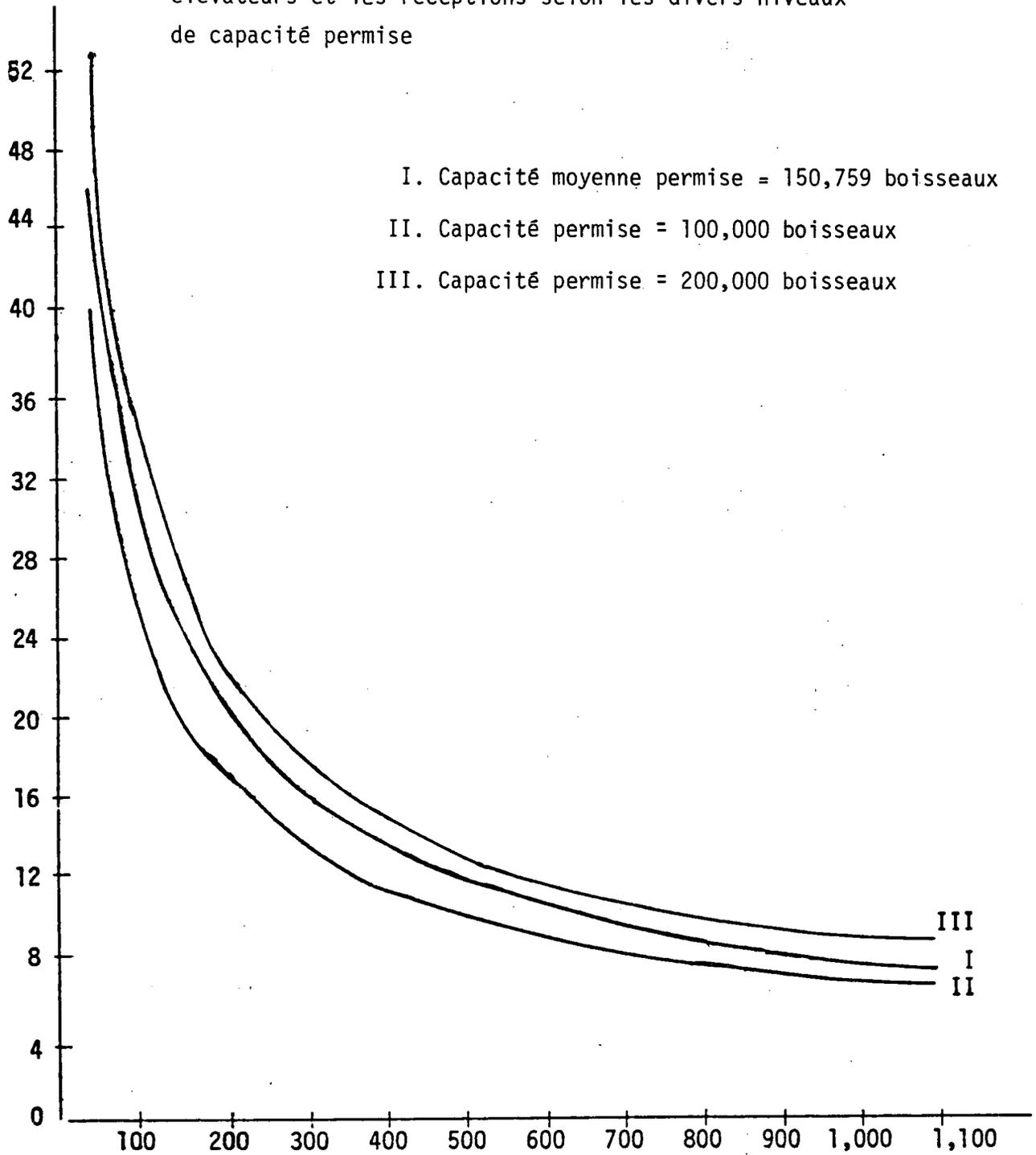
TABLEAU V-3

Frais d'exploitation moyens d'élévateurs, 1974,  
stratifiés par capacité permise et catégorie de voie

Echelle de Capacité (Boisseaux)	Nbre d'unités de gestion	Capacité moyenne(Boisseaux)	Livraisons Moyennes 1972-1973 (boisseaux)	Rapport capacité/manutention	Coût total moyen par Boisseau (en cents)	Coûts totaux par unité de gestion
0 - 49,999						
Tous les élévateurs	6	38,267	102,049	2.67	21.1	\$ 21,532
Réseau de base	3	40,000	67,819	1.70	37.8	25,636
Catégorie "B"	3	37,667	181,000	4.81	11.4	20,634
50,000 - 99,999						
Tous les élévateurs	76	79,083	258,241	3.27	15.6	40,286
Réseau de base	37	79,170	240,072	3.03	18.0	43,213
Catégorie "B"	39	79,000	275,479	3.49	13.4	36,914
100,000 - 149,999						
Tous les élévateurs	92	121,394	355,007	2.93	16.1	57,156
Réseau de base	53	118,806	339,479	2.86	17.4	59,069
Catégorie "B"	39	124,910	376,109	3.01	14.4	54,160
150,000 - 199,999						
Tous les élévateurs	53	170,955	513,429	3.00	14.5	74,447
Réseau de base	30	171,897	507,431	2.95	15.9	80,682
Catégorie "B"	23	169,726	521,252	3.07	12.7	66,199
200,000 - 249,999						
Tous les élévateurs	35	224,666	597,970	2.66	13.7	81,922
Réseau de base	20	223,425	602,079	2.69	14.5	87,301
Catégorie "B"	15	226,320	592,492	2.62	12.6	74,654
250,000 et plus						
Tous les élévateurs	29	332,600	880,732	2.65	13.3	117,137
Réseau de base	18	355,928	991,564	2.79	13.2	130,886
Catégorie "B"	11	284,427	699,371	2.46	13.4	93,716

FIGURE V-I

Rapport entre les frais d'exploitation moyens des  
élevateurs et les réceptions selon les divers niveaux  
de capacité permise



trois élévateurs de tailles différentes (100 mille boisseaux, 150 mille boisseaux et 200 mille boisseaux), le coût moyen par boisseau serait approximativement 11 cents, 13.5 cents et 15 cents respectivement.

### Réceptions aux élévateurs

Les coûts d'exploitation des élévateurs et leurs particularités ont également été stratifiés d'après les livraisons reçues et la catégorie de voie (Tableau V-4). Il ressort du Tableau V-4 et de la Figure V-1 un nombre de relations importantes, c'est-à-dire:

- 1) Au fur et à mesure que les livraisons augmentent, les coûts par unité de gestion progressent aussi et le coût moyen par boisseau diminue. Ce rapport vaut pour les élévateurs des deux catégories de voies, sauf pour quatre élévateurs situés sur des voies de catégorie "B" qui connaissent un trafic de plus d'un million de boisseaux et dont les coûts unitaires sont légèrement plus élevés.
- 2) Au fur et à mesure que les livraisons augmentent pour des élévateurs d'un volume donné, le coût moyen par boisseau diminue. Assez marquée au début, la régression tend à se niveler au fur et à mesure que les livraisons augmentent. Par exemple, si dans un élévateur de taille moyenne, c'est-à-dire d'une capacité de 150 mille boisseaux, on doit manutentionner 150 mille boisseaux, 300 mille boisseaux, 450 mille boisseaux et 600 mille boisseaux, le coût moyen du boisseau serait d'environ 25 cents, 17 cents, 13 cents et 11 cents respectivement. Si les élévateurs de faible volume sont désaffectés et le grain dirigé vers d'autres élévateurs, les sociétés céréalières en bénéficient de deux manières: les petits élévateurs à coût élevé sont éliminés et les autres élévateurs peuvent être exploités à un coût unitaire par boisseau moins élevé.

### Coût de construction de nouveaux élévateurs

On a demandé aux sociétés céréalières de fournir des estimations du coût de construction en 1976 d'une gamme variée d'élévateurs de

TABLEAU V-4

Frais d'exploitation moyens d'élévateurs, 1974,  
stratifiés par livraisons et par catégorie de voie

Échelle des Livraisons (boisseaux)	Nbre d'unités de gestions	Livraisons Moyennes 1972-1973 (boisseaux)	Capacité moyenne (boisseaux)	Rapport capacité/manutention (boisseaux)	Coût total moyen par boisseau	Coûts totaux Unité de gestion
0 - 99,999						
Tous les élévateurs	10	71,301	85,700	0.83	36.0	\$ 25,668
Réseau de base	8	69,377	81,750	0.85	37.6	26,086
Catégorie "B"	2	78,998	101,500	0.78	29.8	23,541
100,000 - 199,999						
Tous les élévateurs	44	156,498	96,132	1.63	22.3	34,899
Réseau de base	28	156,901	97,189	1.61	24.6	38,598
Catégorie "B"	16	155,793	94,281	1.65	18.2	28,354
200,000 - 299,999						
Tous les élévateurs	59	250,981	114,176	2.20	15.0	37,647
Réseau de base	31	251,058	122,013	2.06	16.3	40,922
Catégorie "B"	28	250,896	105,500	2.38	13.6	34,122
300,000 - 399,999						
Tous les élévateurs	44	352,466	123,375	2.86	13.7	48,288
Réseau de base	20	362,907	137,375	2.64	14.7	53,347
Catégorie "B"	24	343,766	111,708	3.08	12.9	44,346
400,000 - 499,999						
Tous les élévateurs	36	447,887	168,053	2.67	13.2	59,121
Réseau de base	16	455,497	161,100	2.83	13.6	61,948
Catégorie "B"	20	441,798	173,615	2.54	12.9	56,992
500,000 - 599,999						
Tous les élévateurs	38	548,698	168,316	3.26	12.8	70,233
Réseau de base	21	549,222	163,810	3.35	13.2	72,497
Catégorie "B"	17	548,051	173,882	3.15	12.2	66,862
600 - 749,999						
Tous les élévateurs	27	675,197	204,093	3.31	12.0	81,024
Réseau de base	17	682,767	206,859	3.30	12.4	84,663
Catégorie "B"	10	662,327	199,390	3.32	11.2	74,181
750,000 - 999,999						
Tous les élévateurs	20	840,550	212,300	3.96	10.4	87,417
Réseau de base	11	847,909	224,818	3.77	10.9	92,422
Catégorie "B"	9	831,556	197,000	4.22	9.8	81,492
1,000,000 et plus						
Tous les élévateurs	13	1,291,072	339,746	3.80	10.8	139,436
Réseau de base	9	1,382,891	385,078	3.59	10.9	150,735
Catégorie "B"	4	1,084,480	237,750	4.56	10.6	114,955

taille et de type différents. D'après ces estimations, il est possible de démontrer que le coût de construction par boisseau est inversement proportionnel à la capacité des élévateurs. Il est à remarquer que les sociétés céréalières ne construisent pas toutes le même type d'élévateur et que le coût par boisseau de capacité peut varier considérablement. Voici quelques exemples des principales capacités et des prix correspondants:

Capacité de 100,000 boisseaux ....	de \$3.50 à \$5.20 le boisseau
Capacité de 150,000 boisseaux ....	de \$2.80 à \$5.00 le boisseau
Capacité de 200,000 boisseaux ....	de \$2.60 à \$4.25 le boisseau
Capacité de 250,000 boisseaux ....	de \$2.40 à \$3.90 le boisseau

#### Emplacements des élévateurs

Les sociétés céréalières ont plus de difficultés à obtenir des emplacements satisfaisants pour la construction d'élévateurs primaires.

À l'origine, des emplacements situés sur l'emprise de la voie ferrée étaient offerts aux sociétés d'élévateurs pour la construction d'entrepôts et d'élévateurs. À l'heure actuelle, dans le case du CP Rail, la société ferroviaire décide de l'emplacement où les sociétés d'élévateurs sont autorisées à construire, puis cet emplacement est vendu à la société d'élévateurs par Marathon Realty. Le prix de ce terrain est souvent exorbitant et l'endroit n'est pas toujours convenable. La société d'élévateurs doit alors défrayer elle-même les améliorations qui s'imposent ainsi que les coûts des embranchements et des voies d'accès que construit CP Rail conformément à ses propres cahiers des charges et à sa propre méthode de calcul des coûts. Une fois terminée la construction de l'embranchement, CP Rail

fait payer les frais d'entretien à la société d'élevateurs. La Commission n'a pas reçu de plaintes analogues au sujet du Canadien National.

La Commission est d'avis que, en partant du principe des taux compensatoires, les deux parties devraient négocier un bail, approuvé par la Commission des grains du Canada et visant l'emplacement viabilisé.

La Commission recommande que la société d'élevateurs ait le loisir d'acheter ou de louer de la société ferroviaire l'emplacement de l'élevateur et les voies d'accès à un taux approuvé par la Commission des grains du Canada. Si les parties ne peuvent s'entendre sur les conditions de vente ou de location, l'une ou l'autre peut en appeler auprès de la Commission des grains du Canada qui joue le rôle d'arbitre du différend et dont les conclusions sont exécutoires.

#### Élevateurs hors-voie

Il existe certains élevateurs à proximité de voies dont on propose l'abandon, et où le volume des réceptions conjugués à la distance qui les sépare d'un autre point de livraison rendent impérieux de ne pas laisser les producteurs de ces régions dans une situation intenable. Le fait d'être à proximité des voies permet de transporter le grain de l'élevateur à une voie principale et, de là, au port d'exportation.

Si un autre moyen peut être proposé, beaucoup moins coûteux que le maintien d'une voie ferrée, (ce qu'il faudrait au moins étudier attentivement), la Commission l'a déjà fait.

Si le coût de remise en état et d'entretien d'une voie devait être prohibitif, quelle serait la solution? Parmi les diverses possibilités, la plus favorable, tant pour le producteur que du point de

vue économique, est celle de l'élévateur hors-voie.

Il ne s'agit pas seulement de construire un élévateur là où il n'existe aucune voie ferrée (bien que cette solution soit, dans de rares circonstances, la seule possible), mais aussi de garder un élévateur en service lorsque la voie est sur le point d'être abandonnée. Pour le producteur, l'élévateur continuera à fonctionner tout comme avant l'abandon de la voie. Le producteur recevra les mêmes services sans frais supplémentaires.

Dans le passé, des élévateurs hors-voie ont été mis à l'essai à trois endroits différents et l'expérience s'est soldée par un échec parce que le producteur qui alimentait l'élévateur devait verser un surplus pour continuer à le faire. Ce producteur en a donc conclu qu'il n'était pas plus onéreux pour lui de transporter son grain à un élévateur situé près de la voie, sans frais supplémentaires pour la mise en élévateur, que de le transporter à un élévateur plus rapproché moyennant des déboursés supplémentaires.

Nous recommandons que ces frais supplémentaires soient assumés par le gouvernement fédéral. Cette forme de subvention se justifie par le fait que si la voie était gardée en état pour desservir l'élévateur, le coût en serait plusieurs fois plus élevé que les frais supplémentaires entraînés par la mise en élévateur et le camionnage.

Tout au long de l'examen des embranchements, la Commission a tenu compte d'un grand nombre de facteurs qui contribuent à accroître ou à réduire la viabilité d'une voie donnée. Ailleurs dans le présent

rapport, la Commission définit la viabilité au sens large et fournit un aperçu des critères utilisés pour tenter de classer objectivement les voies les unes par rapport aux autres. La Commission a analysé la viabilité de chaque voie selon des critères très diversifiés, y compris les avantages tant sociaux qu'économiques. Il n'a pas recommandé l'abandon d'un certain nombre de voies ferrées relativement coûteuses à conserver en termes de coût du service par unité de production.

Dans certains cas, on prévoit qu'une voie peut devenir, plus viable à un moment donné en raison du développement qui continuera de s'y produire; dans certains régions toutefois, un examen régulier démontrera vraisemblablement qu'il n'est pas rentable de conserver le service ferroviaire. En étudiant l'agriculture de l'Ouest et le système de collecte du grain d'un bout à l'autre des Prairies, la Commission a compris qu'il serait souhaitable de continuer à assurer le service aux installations de réception primaires à certains points où il n'est pas rentable d'effectuer les envois par chemin de fer. Pour répondre à ce besoin, il faut prévoir l'exploitation d'"élévateurs hors-voie".

La Commission a évalué les coûts et la rentabilité du transport du grain par camion commercial à partir de certaines régions où il ne semble pas rentable de conserver le service ferroviaire. L'exploitation d'élévateurs hors-voie et le camionnage à partir du point de réception primaire exigent une deuxième manutention à l'élévateur situé près de la voie ou de "tête de ligne".

L'exploitation d'élévateurs hors-voie peut permettre de favoriser l'expédition du grain à partir d'une région donnée en réalisant des économies considérables par rapport au coût du maintien du service ferroviaire. Selon ce mode d'exploitation, il incomberait à l'Administration des chemins de fer des Prairies de délivrer les permis d'exploitation des élévateurs lorsqu'une société de grains en ferait la demande. En approuvant l'exploitation d'un élévateur hors-voie, l'Administration des chemins de fer des Prairies s'engagerait à payer les frais de camionnage commercial du point de départ à un élévateur situé à proximité de la voie ou aux installations de transbordement et les frais d'une deuxième manutention des grains, lorsque le chargement arrive à l'élévateur près de la voie. La coordination des commandes de wagons à l'élévateur situé le long de la voie et du camionnage commercial relèverait à la fois des sociétés ferroviaires, des sociétés céréalieres et de la Commission canadienne du blé. Les itinéraires des camions seraient approuvés en fonction du trajet le plus court et des meilleures routes. Dans certains cas, il est prévu que les sociétés céréalieres affecteront exclusivement à des activités de transbordement les installations plus anciennes.

La Commission est d'avis que l'application libérale du principe de l'exploitation d'élévateurs hors-voie permettra de bien comprendre les économies à réaliser et les principes en cause. Cela n'entraînera pas une prolifération d'élévateurs hors-voie et une baisse de rentabilité du système par la hausse des coûts de camionnage et de transbordement; au contraire, cela favorisera la rationalisation en réduisant l'importance

du chemin de fer et en permettant à l'industrie de considérer la réception du grain et les éléments de transport comme des déterminants d'égale valeur dans l'organisation du système. Ainsi, la Commission recommande que l'Administration des chemins de fer des Prairies approuve de façon libérale les demandes des sociétés de manutention du grain visant l'exploitation d'élévateurs hors-voie.

La Commission a décrit certains traits caractéristiques des élévateurs hors-voie. Les trois descriptions qui font suite englobent les situations où la Commission prévoit l'exploitation d'installations "hors-voie" primaires pour la réception et l'expédition du grain.

1. "Exploitation provisoire"

Lorsqu'il est recommandé d'abandonner immédiatement le service ferroviaire, la poursuite de l'exploitation des élévateurs peut être justifiée si la distance de camionnage augmente considérablement et si l'élévateur en place est relativement bien exploité.

2. "Maintien en service"

Dans sa forme actuelle, le réseau ferroviaire comprend certains embranchements à très faible volume qui desservent cependant des secteurs relativement éloignés et fertiles du territoire. Il ressort de l'analyse économique du transport du grain qu'il n'est pas possible de continuer à desservir de tels endroits par voie ferrée.

3. "Régions à ouvrir"

Durant toute la période de colonisation de l'Ouest du Canada, le transport a servi d'outil de développement. Dans ce contexte

de "régions à ouvrir", le chemin de fer est depuis longtemps considéré comme le principal moyen de transport.

Grâce à la machinerie moderne servant au défrichement et à la construction des routes, il semble que dans les nouvelles zones de colonisation, où le terrain est le plus accidenté et le climat le plus rude, notamment dans le Nord-Ouest de l'Alberta, le développement de l'agriculture tend à devancer plutôt qu'à suivre le service ferroviaire.

L'élévateur hors-voie serait conservé dans une collectivité déjà établie. De cette façon, cette dernière n'aurait pas à subir une perte de taxes. Les producteurs, habitués à livrer leur produit à cet élévateur, continueraient à acheter chez les marchands de l'endroit, etc. La route menant au chemin de fer le plus rapproché serait utilisée davantage. La Commission admet ces considérations et recommande que soit versée à la province, en compensation de ce surplus de circulation, un montant équivalent au coût de l'entretien de la route. En supposant que l'élévateur hors-voie manutentionne environ 300 mille boisseaux par année, cela reviendrait à quelque 375 chargements de camion de 800 boisseaux chacun sur une période de 12 mois. En général, les producteurs livrent du grain six mois sur douze. Ils feraient donc environ 60 voyages aller-retour par mois, et de deux à quatre voyages par jour au maximum, le camionnage devant vraisemblablement être effectué par un camionneur local.

La Commission recommande que:

- Par suite de l'abandon de la subdivision de Inwood (Région 3), l'élévateur de Fisher Branch (Manitoba) devienne un élévateur "hors ligne", et que le grain soit transporté par camion jusqu'à Abord (Manitoba);
- le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'Administration des chemins de fer des Prairies, acquitte les frais de camionnage commercial entre Fisher Branch et Arborg et négocie avec l'exploitant de l'élévateur d'Arborg un tarif relatif aux frais supplémentaires entraînés par la deuxième manutention à cet endroit.
- Les sociétés d'élévateur et l'Administration des chemins de fer des Prairies étudient la possibilité d'établir des activités semblables à d'autres endroits, donnant la priorité aux études sur les élévateurs hors-voie à Cremona (Alberta); et Gronlid, Waldheim, Arelee, Stewart Valley et Main Centre (Saskatchewan).

#### Tarifs aux élévateurs primaires et terminus

La question des tarifs de manutention qui varient d'un élévateur primaire à l'autre a souvent été débattue aux auditions locales et régionales. La majorité des agriculteurs est satisfaite du système actuel qui accepte une certaine fluctuation on deçà du tarif maximum approuvé par la Commission des grains du Canada. Il semble toutefois que la diversité des tarifs, cachés ou publiés, donne lieu à de nombreux malentendus. La plupart des producteurs ne comprennent pas comment l'élévateur peut retirer une part des revenus d'exploitation des criblures et éviter ainsi d'augmenter ses tarifs.

Les recettes supplémentaires provenant du mélange des grains ne sont pas bien comprises non plus, bien que la plupart des cultivateurs semblent admettre qu'une réglementation excessive dans ce domaine de la

manutention du grain pourrait être contraire aux bonnes méthodes de vente et préjudiciable aux producteurs.

La Commission s'inquiète du fait que les producteurs connaissent mal les coûts réels de commercialisation bien que ceux-ci représentent entre 10 et 20 pour cent du prix du grain.

La Commission recommande que:

- la Commission des grains du Canada élabore un système normalisé d'établissement des coûts applicable aussi bien aux élévateurs primaires qu'aux élévateurs terminus. Ces méthodes comptables devront être conçues de façon à établir de façon distincte les coûts de nettoyage, de manutention, d'entreposage et d'essorage des grains.
- les exploitants d'élévateurs primaires et terminus soient tenus de faire régulièrement rapport de leurs coûts à la Commission pour des fins de surveillance de ces coûts et d'établissement des tarifs.
- les sociétés d'élévateurs soient tenues de faire état, sur le récépissé délivré au producteur, des tarifs applicables à la manutention, au nettoyage, à l'entreposage et au transport.

#### Construction excessive et fermeture d'élévateurs primaires

Ainsi qu'il en est fait état en détail ailleurs dans le présent rapport, le nombre d'élévateurs primaires a diminué de 5,728, en 1935, à 3,964 en 1976, en raison des remaniements effectués dans le système qui ont entraîné des fermetures, des achats et des fusions.

En 1976, une nouvelle forme de développement est apparue, avec la construction à Weyburn, Rosetown et Elm Creek d'élévateurs à haut rendement et de grande taille. Deux élévateurs semblables sont prévus, à Rockford et à Champion (Alberta). Les syndicats du blé construisent

actuellement de plus grands élévateurs d'une capacité d'entreposage de 140 à 160 milliers de boisseaux. La United Grain Growers construit actuellement à Dawson Creek une unité encore plus considérable, soit de 340 mille boisseaux, Peace Agra Ltd. à Fairview (Alberta) planifie actuellement un nouveau type de construction des élévateurs comportant de l'entreposage satellite dans des collectivités avoisinantes.

Néanmoins la tendance favorise nettement un nombre encore plus restreint d'élévateurs primaires, indépendamment des voies à conserver ou à abandonner. Les nouveaux élévateurs primaires à haut rendement seront placés plus loin les uns des autres, soit à environ 25 ou 30 milles, alors que jusqu'à ce jour, ils n'étaient qu'à 8 ou 10 milles. L'économie de l'industrie impose un tel changement. De ce fait, un grand nombre de collectivités situées sur la distance qui sépare deux points de livraison seront privées d'élévateurs primaires. Ce phénomène se produira même si la voie ferrée est conservée. Les sociétés concurrentes seront tentées de s'établir dans l'intervalle entre deux points de livraison. Cela risque de menacer la rentabilité des grands élévateurs et d'alourdir le système de collecte par un surplus d'installations et de services. Il est évident que c'est le producteur qui fera les frais de la construction excessive, plus particulièrement les membres des sociétés céréalières appartenant aux cultivateurs, car c'est leur argent qu'ils risquent.

Il a été question à plusieurs reprises de cette prolifération des installations. La Commission cherchait à connaître la réaction des producteurs. Il n'en est sorti aucun consensus bien clair. Lorsqu'on

leur a demandé s'ils souhaitaient une certaine réglementation, les producteurs et les sociétés céréalières ont en général répondu négativement. La plupart semblaient souhaiter une concurrence plus forte, même si la prolifération des installations concurrentielles augmentait les frais de production. De toute évidence, un grand nombre de producteurs parmi les plus jeunes et ceux dont les affaires sont les plus florissantes n'étaient pas au courant des conditions chaotiques qui, au début des années 20, ont prévalu au nom de la concurrence alors que 166 sociétés d'élévateurs primaires étaient en exploitation.

Une certaine expansion s'imposera nécessairement. Seule, une expansion sans restriction est à craindre. La concurrence à tous les points de livraison n'est ni essentielle ni justifiable du point de vue économique. La concurrence entre les points de livraison réalisera les mêmes fins à un coût beaucoup moindre.

La Commission recommande que :

-- À proximité des voies qui relèvent de l'Administration des chemins de fer des Prairies -

- a) les sociétés d'élévateurs qui cherchent à agrandir leurs installations ou à en construire de nouvelles obtiennent au préalable l'approbation de l'Administration;
- b) les sociétés d'élévateur qui veulent fermer un élévateur en avisent l'Administration et affichent cet avis dans l'élévateur à l'intention de leurs clients 12 mois avant la date de fermeture prévue.

-- Sur le réseau de base -

- a) la Commission des grains du Canada et l'industrie des élévateurs étudient cette question et élaborent un plan qui éviterait

la construction excessive et une concurrence indue dans certaines régions alors que d'autres souffriraient d'un manque de services et de concurrence.

#### Nettoyage du grain - criblures

À certaines auditions, la question du nettoyage et des criblures a soulevé de vifs débats. Il ne faut pas s'en étonner, car, aux yeux de certains cultivateurs, les criblures sont des "rebut", aux yeux des éleveurs, elles représentent du fourrage à bon marché, aux yeux de certains, il s'agit d'un tarif caché imposé par les sociétés d'éleveurs; d'autres enfin y voient une occasion de faire des profits. Peu importe comment on envisage le nettoyage du grain et la façon de disposer des criblures, ces deux facteurs jouent un rôle prépondérant dans le système de manutention du grain tel qu'on le connaît dans l'Ouest canadien. En moyenne, sur quarante wagons de grain, on peut compter un wagon de criblures. Reste à savoir si cela représente une perte de fourrage à bon marché pour les éleveurs des Prairies ou un profit inattendu pour les sociétés céréalières.

On obtient les criblures en retirant les matières étrangères du grain livré afin que celui-ci soit conforme aux normes de pureté établies pour chaque catégorie de grain. Lorsque le grain arrive à l'éleveur primaire, on établit la quantité de déchets qu'il contient. Cette quantité détermine la proportion d'une expédition qui constitue des criblures. Comme le cultivateur est payé en fonction du grain propre, la société céréalière ne paie rien pour les criblures. Il est bien entendu que cette dernière entend maximiser les profits.

retirés de la disposition de ce produit. C'est pourquoi les sociétés céréalieres effectuent la séparation du grain et des criblures à l'endroit où cela coûte le moins cher. Comme la rentabilité du nettoyage est directement proportionnelle au volume de grain nettoyé, les sociétés ont toujours effectué cette opération aux terminus, soit à Vancouver et à Thunder Bay, où est située la majorité des silos terminus des sociétés céréalieres.

Il ne faut pas oublier que, si le nettoyage s'effectue aux élévateurs régionaux, son coût est deux fois plus élevé que si on l'effectue dans un élévateur terminus dont la capacité de nettoyage peut atteindre deux millions de boisseaux par année. Il se peut en outre que les élévateurs régionaux ne disposent pas du personnel voulu, n'aient pas le nombre suffisant de cellules pour les diverses catégories de grain et manquent d'espace pour entreposer des wagons complets de certaines catégories, etc.

Pour les sociétés, le prix de revient des criblures comprend le coût de l'expédition jusqu'aux ports au tarif statutaire, plus le coût du nettoyage, de la séparation et, dans le cas des criblures de rejet, de la réduction en boulettes. En moyenne, le coût du transport atteint environ \$4.00 la tonne, le coût du nettoyage \$2.00 la tonne et le coût de la réduction en boulettes, \$10.00 la tonne. À Vancouver, le prix de vente des criblures oscille entre 70 et 95 dollars la tonne; c'est donc dire que les sociétés en retirent un profit intéressant. Qu'elles fassent partie ou non d'une expédition régulière de grain, les criblures sont transportées par chemin de fer au tarif statutaire

jusqu'à Thunder Bay ou Vancouver. La seule exception concerne les criblures vendues aux terminus de Vancouver à des fins d'utilisation intérieure en Colombie-Britannique. Dans ce cas, on leur applique le tarif intérieur. Par contre, lorsque les terminus expédient des criblures aux États-Unis, on applique le tarif d'exportation, ce qui donne un avantage inéquitable à l'acheteur américain.

Les criblures sont séparées en diverses catégories. Grâce au procédé de nettoyage, on peut en récupérer entre 5 et 20 pour cent sous forme de grains sains. Sur le reste, on peut en récupérer 20 pour cent sous forme de criblures à bétail de catégorie #1 comprenant surtout des graines cassées et du sarrazin. Environ 12 pour cent se composent d'avoine mélangée à bétail et les 68 pour cent restants se composent surtout de petites graines et de poussière. C'est cette partie que l'on nomme les criblures de rejet. Environ 95 pour cent des criblures à bétail de catégorie #1 sont écoulés sur le marché intérieur; quant aux criblures de rejet, elles sont exportées dans une proportion de 90 pour cent.

#### Production et utilisation actuelles des criblures dans les Prairies

- Production: 800 milliers de tonnes; 28 millions de boisseaux.
- Récupérées sous forme de grain: 104 milliers de tonnes; 3.6 millions de boisseaux vendus comme grain par les sociétés céréalières.
- Criblures à bétail de catégorie #1: 139 milliers de tonnes; 4.9 millions de boisseaux, dont 95 pour cent sont écoulés sur le marché intérieur.
- Avoine à bétail mélangée: 83.5 milliers de tonnes; 2.9 millions de boisseaux écoulés sur les marchés intérieur et extérieur.

- Criblures de rejet: 473 milliers de tonnes dont 90 pour cent sont exportés.

Ces criblures pourraient servir d'alimentation pour le bétail dans les Prairies, soit pour la volaille et le porc (criblures #1), soit pour les bovins (le reste). Ce sera plus ou moins rentable selon le rapport qui existera à un moment donné entre le prix de l'alimentation à bétail et le prix des criblures.

Les 28 millions de boisseaux de criblures représentent une quantité considérable qui équivaut au nombre record de boisseaux de céréales manutentionnés dans le port de Churchill en 1976. Ils grèvent le réseau de transport entre les Prairies et les terminus côtiers et ne rapportent rien au producteur, sauf une réduction inconnue des tarifs de manutention ou un dividende consenti aux clients réguliers. Les élévateurs terminus publics de l'intérieur, situés à Moose Jaw, Saskatoon, Edmonton, Lethbridge et Calgary, ont une capacité combinée de nettoyage qui atteint 205 millions de boisseaux par année. Il s'agit d'installations existantes, qui doivent être utilisées à plein rendement si l'on veut éviter le gaspillage.

Il faut bien reconnaître que les sociétés céréalieres perdraient une partie de leurs revenus si l'on exploitait ces terminus publics à plein rendement. Toutefois, il faut s'attacher avant tout à la rentabilité du réseau dans son ensemble et aux intérêts à long terme de tous les producteurs. La seule façon de maximiser la rentabilité est de réduire le coût d'exploitation de tout le réseau, y compris celui des élévateurs terminus publics qui peuvent exploiter pleinement le marché intérieur ou extérieur des criblures.

Il est parfois préférable d'écouler sur les Prairies certaines catégories de criblures et d'en exporter d'autres. Si le nettoyage s'effectue au centre du pays, les possibilités de commercialisation sont plus nombreuses. Ce qu'il faut retenir, c'est que ces éleveurs sont en place et peuvent effectuer le nettoyage. Quatre-vingt-cinq pour cent des criblures produites à ces terminus sont écoulés sur le marché local des Prairies, ce qui prouve l'existence d'un marché pour les criblures dans les Prairies.

Il faut améliorer les perspectives économiques de l'Ouest canadien. Une des façons de le faire serait de pousser un peu plus loin le traitement des denrées agricoles en effectuant sur place le nettoyage du grain. On pourrait aussi profiter du marché potentiel d'un fourrage à bétail de coût moins élevé.

Les 800 milliers de tonnes de criblures pourraient être écoulées sur les Prairies sous forme d'alimentation à bétail. Le producteur de grain comme le l'éleveur ont tous deux intérêt à voir à ce que les criblures soient plus disponibles sur les Prairies. Tant que le nettoyage se fera surtout à Vancouver et à Thunder Bay, les éleveurs et les producteurs de grain des Prairies n'en retirent aucun avantage. Par contre, si le nettoyage se fait dans l'intérieur, on peut en exploiter à fond toutes les possibilités.

À l'heure actuelle, c'est avant tout le marché de Vancouver qui détermine le prix des criblures de rejet. Environ 50 pour cent des criblures produites au Canada se classent dans cette catégorie. Cela représente un volume de 473 milliers de tonnes que l'on pourrait

facilement écouler dans les Prairies sous forme d'alimentation à bétail. Seules, la rentabilité du nettoyage et la demande locale dicteront le moment opportun de le faire. Tant que le prix à l'exportation des criblures de rejet demeure plus élevé que les autres aliments pour bétail qui se vendent à l'intérieur, il sera probablement plus rentable de continuer à exporter les criblures de rejet à partir des ports de la côte Ouest.

Il n'existe pas de marché "local" pour les criblures à Prince Rupert et à Churchill, et celui de Thunder Bay est très restreint. Du point de vue des exportations, ces trois ports sont donc nettement désavantagés par rapport à Vancouver. Le prix des criblures de rejet à Thunder Bay s'est toujours maintenu à un niveau plus bas qu'à Vancouver. Les criblures de rejet produites à Thunder Bay sont surtout expédiées en Grande-Bretagne. Il se peut que la nouvelle grille de tarifs qui est à l'étude dans la Communauté Économique Européenne rendent ce marché encore moins attrayant.

#### Résumé

1. Les criblures représentent environ 2.5 pour cent de toutes les expéditions de grain, soit 28 millions de boisseaux.
2. Les criblures font partie des déchets. Le producteur n'en retire donc rien. C'est la société de manutention du grain qui les reçoit sans frais au point de livraison.
3. Le prix de revient des criblures (pour la société céréalière) comprend le coût de séparation, le coût du transport au tarif

- statutaire et les frais de mise sur le marché, c'est-à-dire, la réduction en boulettes, la manutention et la gestion des ventes, etc.
4. Environ 13 pour cent du total des criblures livrées (104 milliers de tonnes ou 3.6 millions de boisseaux) sont récupérés et vendus sous forme de grains entiers. Du solde de 87 pour cent:
    - 20 pour cent (139 milliers de tonnes) sont composés de criblures à bétail de catégorie #1;
    - 12 pour cent (83.5 milliers de tonnes) sont composés d'avoine mélangée à bétail;
    - 68 pour cent (473 milliers de tonnes) sont composés de criblures de rejet.
  5. Les criblures sont vendues au plus offrant. À l'heure actuelle, il est plus rentable de vendre les criblures à bétail de catégorie #1 sur le marché intérieur et d'exporter les criblures de rejet.
  6. Toutes les criblures produites dans l'Ouest canadien pourraient servir d'alimentation à bétail dans la même région.
  7. C'est l'offre et la rentabilité qui dicteront le moment où les criblures serviront d'alimentation à bétail dans les Prairies.
  8. Si l'on tient compte des diverses options possibles, il semblerait que le nettoyage du grain dans les installations existantes à l'intérieur permettrait d'exploiter avec un maximum de souplesse les possibilités du marché.

Les éleveurs et les producteurs de grain de l'Ouest canadien ont tout avantage à ce que le nettoyage du grain soit effectué en un endroit qui permet d'avoir libre accès à tous les marchés.

À l'heure actuelle, les criblures constituent pour le producteur un tarif caché. Cela est inacceptable.

La Commission canadienne des grains doit élaborer des méthodes de fixation des prix de revient qui s'appliquent de façon uniforme dans tout le réseau de manutention du grain. Il faut préciser les prix de revient et les marges bénéficiaires pour chacune des opérations. Ces prix de revient doivent servir à l'établissement de tarifs correspondants. Sinon, toute la structure financière de la manutention est faussée et l'on masque les véritables prix de revient.

CHAPITRE 6

LE RÉSEAU FERROVIAIRE

## LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le transport de la masse de grain cultivée dans les Prairies sur les longues distances qu'exige l'expédition vers des points d'exportation maritimes constitue une entreprise considérable. À l'heure actuelle, 21,500 milles de réseau servent au transport du grain depuis les élévateurs primaires jusqu'aux points d'exportation.

C'est aux lignes de chemin de fer qu'il incombe de répartir les locomotives et les wagons à grain. Cette opération se complique à cause du mouvement saisonnier du grain, surtout vers l'Est canadien. Tous les hivers, le transport du grain par rail des ports de la Baie Géorgienne aux ports de l'Atlantique nécessite le déplacement d'un nombre adéquat de locomotives et de matériel de l'Ouest tout en y assurant la présence d'une quantité suffisante de matériel destiné au trafic annuel intense vers la côte Ouest et l'approvisionnement des élévateurs terminus de Thunder Bay, point de départ de la navigation au printemps.

### Régime de zonage

Afin de coordonner le transport ferroviaire du grain, le réseau des Prairies est divisé en 48 segments, ou zones d'expédition. Le Canadien National compte 25 zones d'expédition; CP Rail, 20; Northern Alberta Railways, 2; et la Great Slave Lake Railway, 1. Une zone est constituée d'un groupe de parcours sur lesquels le service ferroviaire peut être adapté chaque semaine selon les besoins des divers embranchements situés dans les limites de la zone. Une région géographique peut

comprendre deux zones d'expédition, c'est-à-dire une pour CP Rail et l'autre pour le Canadien National.

Le territoire d'une zone d'expédition comprend habituellement environ 40 points de livraison et quelque 125 élévateurs. Son objet est de permettre aux sociétés exploitantes d'élévateurs une certaine latitude en matière de livraison. Chaque zone se compose de trois à seize parcours ferroviaires. La planification des parcours tient compte, entre autres facteurs, du nombre minimum ou maximum de wagons, de la mise en place des wagons de la capacité des élévateurs, du matériel disponible, de la date d'arrivée des bateaux, du volume de grain en cours de transport, du nombre de commandes et de la cadence de déchargement des wagons à destination. C'est la Commission canadienne du blé qui informe une semaine à l'avance les sociétés céréalieres du nombre de livraisons attribuables à chaque zone et les sociétés les transmettent à leur tour aux élévateurs primaires de la zone en cause.

### Trafic

Le nombre de wagons vides dont peuvent disposer les chemins de fer aux points de distribution appropriés dépend de la cadence de déchargement aux élévateurs terminus. Les wagons déchargés à l'élévateur terminus doivent retourner sans retard à l'élévateur primaire pour y être rechargés. Un déchargement au ralenti, que ce soit à cause de l'encombrement au terminus ou pour d'autres raisons, se répercute quelques jours plus tard sur la cadence de chargement. Le trafic des wagons vides et chargés est un véritable exercice de logistique qui exige une surveillance soutenue.

Les wagons qui reviennent des élévateurs terminus de Thunder Bay et de la côte Ouest sont dirigés vers les principaux faisceaux de classement de chaque chemin de fer. Calgary et Winnipeg sont les principaux faisceaux de classement de CP Rail, et Edmonton et Winnipeg ceux du Canadien National. De ces centres partent en direction des faisceaux de répartition des convois formés du nombre de wagons vides demandé par le tableau de livraison de la Commission canadienne du blé pour constituer les divers trains qui rayonnent de ces faisceaux. Winnipeg, Brandon, Souris, Regina, Moose Jaw, Biggar, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Hanna et Medicine Hat sont dotés de faisceaux de répartition. À l'arrivée des convois vides dans ces faisceaux, on forme des rames de la longueur correspondant aux trains requis pour les diverses zones d'expédition. Habituellement, les équipages sont rattachés aux points de distribution.

Le transport du grain de l'Ouest canadien touche quatre grands faisceaux de classement, 22 faisceaux de répartition et 113 subdivisions.

#### Ports de destination

Le grain des élévateurs primaires destiné à l'exportation est expédié en majeure partie vers quatre ports canadiens: Thunder Bay et Vancouver, desservis par CP Rail et le Canadien National, Prince Rupert et Churchill par le Canadien National uniquement. Ces quatre ports comptent 23 élévateurs terminus: 17 à Thunder Bay, 4 à Vancouver, un à Prince Rupert et un à Churchill. Même si l'aiguillage, à certains élévateurs de Thunder Bay et de Vancouver, est le monopole de l'une des

deux lignes leurs chargements respectifs peuvent, en vertu d'un accord d'échange de wagons, avoir accès à tous les élévateurs du port. Il n'en est pas de même à Prince Rupert ou Churchill où le grain transporté par CP Rail ne peut même pas y être expédié malgré la présence de raccordements à divers points d'aiguillage communs.

### Matériel roulant

#### -- CP Rail

CP Rail possède neuf mille wagons couverts de 50 à 60 tonnes et 40 pieds de long réservés uniquement au transport du grain, outre 11 mille wagons couverts de 60 tonnes, dotés de portes de six pieds, et longs de 40 pieds, qui pourraient en principe servir au transport du grain. La proportion des wagons affectés au transport du grain varie constamment, bien que certains le sont en permanence. On compte 1,200 wagons couverts d'une capacité de 60 tonnes, munis d'orifices étanches sur le toit, et affectés au transport de la potasse. On peut toutefois les employer au transport du grain lorsque la demande de potasse est faible et celle de grain élevée.

Le parc de wagons-trémie couverts de CP Rail (à l'exception du matériel appartenant à l'État) comprend actuellement sept mille unités. En moyenne, 500 de ces unités sont utilisées pour le commerce du grain. Leur nombre varie entre 100 et 1,500 unités selon les exigences du trafic de la potasse.

CP Rail a reçu il y a quelques années 3,202 wagons-trémie couverts, propriété de l'État, et doit en recevoir plus d'un millier à la suite

d'une commande passée dernièrement à des constructeurs de wagons de chemin de fer. Ces wagons d'acier de 100 tonnes ont été commandés pour le transport du grain à l'Ouest de Thunder Bay.

La fourchette de matériel dont CP Rail peut disposer actuellement pour le transport du grain figure dans le tableau ci-après:

TABLEAU VI-1				
Inventaire du matériel roulant, CP Rail				
Matériel	Minimum		Maximum	
	Nbre d'unités	Capacité (tonnes)	Nbre d'unités	Capacité (tonnes)
- Wagons couverts 50 et 60 tonnes	9,000	490,000	9,000	490,000
- Wagons-trémie couverts propriété du CP (moyenne)	500	46,000	500	46,000
- Wagons pour le transport de produits forestiers			11,000	660,000
- Wagons à potasse			1,200	22,000
Total partiel	9,500	536,000	21,700	1,268,000
- Wagons-trémie couverts propriété de l'État (stock actuel)	3,202	320,200	3,202	320,200
TOTAUX	12,702	856,200	24,902	1,588,200

-- Canadien National

En 1974, le Canadien National possédait 11,600 wagons couverts ordinaires pouvant servir au transport du grain. Cela comprend environ quatre mille normalement réservés aux produits forestiers mais pouvant servir au transport du grain lorsqu'il y a ralentissement de la demande de l'industrie du bois.

Le parc de wagons-trémie couverts du Canadien National comprend environ 9,600 unités dont aucune n'est réservée exclusivement au transport du grain. Toutefois, en été, lorsque la demande d'engrais et de potasse baisse, on affecte jusqu'à mille wagons de ce type au transport du grain. En outre, le Gouvernement fédéral a déjà pourvu le Canadien National de 2,798 wagons-trémie couverts et mille autres sont attendus cette année (environ 1,600 des wagons-trémie appartenant à l'État ont une capacité de 90 tonnes et sont construits en aluminium, les autres sont en acier et ont une capacité de 100 tonnes. Ils sont entièrement réservés au transport du grain à l'Ouest de Thunder Bay. La dernière commande portait sur 824 wagons de 70 tonnes, en aluminium, destinés sur les voies légères des Prairies.

En somme, voici à quoi correspond la fourchette de matériel dont dispose le Canadien National pour le transport du grain:

TABLEAU VI-2				
Inventaire du matériel roulant du Canadien National				
Matériel	Minimum		Maximum	
	Nbre d'unités	Capacité (tonnes)	Nbre d'unités	Capacité (tonnes)
- Wagons couverts 40 pieds	7,600	418,000	11,600	638,000
- Wagons-trémie couverts propriété du Canadien National, (moyenne)	0	0	1,000	100,000
-----				
Total partiel	7,600	418,000	12,600	738,000
- Wagons-trémie couverts, propriété de l'État (stock actuel)	2,798	263,800	2,798	263,800
-----				
TOTAUX	10,398	681,800	15,398	1,001,800

#### Avenir du couvert ordinaire de 40 pieds

Au cours des 15 dernières années on n'a enregistré aucun achat de wagon de ce type ni par le Canadien National ni par CP Rail. En 1962 CP Rail avait fait l'acquisition de 500 wagons de ce type et en 1957 le Canadien National en avait acheté mille.

Plus récemment, les deux sociétés ont fait l'acquisition de wagons, couverts de 50 pieds et de wagons-trémie couverts. Au fur et à mesure que ces wagons viennent grossir le parc de matériel, les anciens wagons de 40 pieds sont mis au rancart. Le nombre total de wagons ordinaires

de 40 pieds affectés au transport du grain diminue donc de façon continue.

En 1973, le Gouvernement fédéral lançait un programme de réparation de wagons couverts dont le coût total s'élevait à 3.3 millions de dollars. Contrairement au programme de subventions pour les embranchements qui est permanent, le montant alloué aux sociétés ferroviaires par le gouvernement fédéral pour la remise en état des wagons réservés au transport du blé faisait partie d'un programme provisoire en vertu duquel l'État prenait à son compte la moitié des frais de réparation de mille wagons de CP Rail et de 1,400 wagons du Canadien National. Autrement dit, dans le cadre de ce programme, le gouvernement fédéral remettait en état 500 wagons de CP Rail et 700 du Canadien National.

#### Wagons-trémie

Le gouvernement fédéral a récemment annoncé l'achat d'un supplément de deux mille wagons-trémie couverts pour le transport du grain, portant ainsi le parc de wagons de l'État à huit mille unités.

C'est pour appuyer les constructeurs canadiens de matériel de chemin de fer, aux prises avec un ralentissement de la production que le gouvernement a fait cette dernière acquisition afin d'empêcher les mises à pied dans l'Est du pays. On ne doit donc pas considérer ce programme, dont on évalue le coût à 90 millions de dollars, comme une subvention aux producteurs de l'Ouest, où les wagons ne font pas défaut actuellement mais pourraient venir à manquer à l'avenir.

Un peu plus de la moitié des deux mille wagons commandés ira à CP Rail. Il s'agit de wagons de 100 tonnes en acier. Le Canadien

National recevra pour sa part 824 wagons de 70 tonnes en aluminium et le solde se compose de wagons de 100 tonnes en acier. Ces wagons de plus faible capacité pourront rouler sur les voies plus légères, c'est-à-dire celles dont la capacité brute ne dépasse pas 177 mille livres. La Commission est d'avis que le coût de la remise en état ou de la modernisation des voies légères dépasse de loin le coût d'achat de wagons qui lui sont adaptés. Grâce aux wagons de 70 tonnes, les élévateurs primaires situés le long des voies légères pourront profiter des économies et de la commodité que procure le wagon-trémie sans avoir à envisager la solution onéreuse consistant à moderniser la plate-forme et les rails de ces embranchements. Pour sa part, CP Rail a décidé de mettre en service sur les voies d'une capacité de 220 mille livres les wagons en acier de 100 tonnes en les chargeant de façon à ce que leur poids total ne dépasse pas celui des wagons de 90 tonnes en aluminium.

#### Utilisation du matériel

On détermine l'utilisation du matériel roulant en calculant le nombre de tonnes-milles réalisées par une unité sur une période donnée. Plus le nombre de tonnes-milles est élevé, plus l'utilisation est forte.

Pour le transport du grain, les wagons doivent retourner à vide à l'élévateur primaire pour y être rechargés. On peut donc calculer, de façon approximative, le degré d'utilisation approximativement en déterminant la durée d'un circuit complet du wagon. Le circuit comprend le chargement du wagon à l'élévateur primaire, le trajet jusqu'à l'élévateur portuaire où il est déchargé et le retour à l'élévateur

primaire pour y être rechargé. La durée du circuit peut fluctuer considérablement au cours d'une année à cause de la demande de transport du grain des élévateurs primaires, des problèmes de relations de travail dans un ou plusieurs secteurs de l'industrie céréalière ou encore à cause de problèmes d'exploitation ferroviaire. En 1971 la moyenne des circuits oscillait entre un minimum de 13 jours et un maximum de 24 jours pour le service à Thunder Bay et de 17 à 26 jours pour le service à Vancouver.

De nombreux facteurs empêchent les sociétés ferroviaires d'utiliser leur matériel à plein rendement. Souvent la société n'y peut rien. Par exemple, le service ferroviaire est assuré sept jours par semaine, mais le chargement dans la région productrice ne se fait que pendant cinq jours et demi et les élévateurs terminus ne déchargent pas le dimanche. Les caprices du transport maritime influent aussi sur l'exploitation des terminus portuaires, et les encombrements qui en résultent ralentissent le déchargement et retardent le retour des wagons vides vers les zones d'approvisionnement. Enfin, les grèves dans le secteur du transport et de la manutention ainsi que le mauvais temps, notamment dans les régions montagneuses, peuvent parfois causer des difficultés.

Le coût élevé des immobilisations oblige à les utiliser à plein rendement.

Or, le régime de zonage a amélioré l'utilisation des wagons considérablement. Avant sa mise en place le contrôle du chargement du grain dans les régions agricoles était faible ou pratiquement inexistant

et les terminus portuaires en subissaient le contrecoup. Pour les chemins de fer cela signifiait que le grain pour lequel la demande était nulle au terminus portuaire était entreposé pendant de longues périodes dans les wagons.

Voici une méthode pour utiliser les wagons à plein rendement:

- 1) Ne charger que les catégories et types de grain exigés par les engagements commerciaux en cours;
- 2) Accélérer le déchargement du grain à son arrivée aux points d'exportation;
- 3) Réduire les fluctuations occasionnelles de la charge de travail hebdomadaire du transport ferroviaire.

La Commission a demandé aux sociétés ferroviaires d'étudier l'incidence de la normalisation des réseaux sur l'acheminement, les circuits et la demande de locomotives et de wagons.

Dans un rapport qui fait état d'une étude mixte, voici en substance ce que CP Rail déclarait à la Commission le 29 juillet:

"Nous avons, avec la participation du Canadien National, effectué des estimations portant les voies qui auraient à prendre la relève, pour le transport du grain, de celles qu'il est question d'abandonner. Les chargements de grain expédiés directement en 1974 ont servi de base à cette analyse. On a supposé que le nouveau volume de trafic des voies retenues suivrait le même parcours que le trafic desdites voies avant la rationalisation. Enfin, dans cette analyse, on a supposé que l'on gardait en service les voies dont on propose de reporter l'abandon.

"On a de plus établi une simulation des caractéristiques opérationnelles du trafic sur les voies dont on propose le maintien en service en se fondant sur les caractéristiques opérationnelles du trafic en 1974 (c'est-à-dire composition des trains, wagons-jours, wagons-milles, poids des trains, etc.). La base des données de 1974 est la même que celle qui a été présentée à la Commission Snavelly."

Les résultats de cette analyse, ramenés au wagon moyen, avant et après la rationalisation figurent au tableau suivant.

TABLEAU VI-3		
Utilisation du matériel ferroviaire - selon le projet de rationalisation du Canadien National		
Moyenne par Chargement	Avant la rationalisation	Après la rationalisation
Wagons-jours	22.9	22.4
Wagons-milles à vide et à pleine chargé	1,564.6	1,556.7
Unité diesel-mille	50.6	50.2
Poids du train	5,022(tonnes)	5,050(tonnes)

Selon le Canadien National, le projet d'abandon des embranchements qu'il recommande devrait entraîner, dans l'ensemble, une réduction du matériel nécessaire de l'ordre de 21 locomotives diesel et de 1,740 wagons couverts (à grain).

Dans le dernier rapport qu'il présentait à la Commission à Saskatoon, le Canadien National a souligné qu'en termes de rendement, son programme d'abandon de 2,523 milles de voies devrait se traduire en une diminution de 636,220 wagons-jours.

TABLEAU VI-4					
Amélioration du rendement					
	Diminution prévue, Canadien National				
	Milles de voie	Train-mille	Unité diesel-mille	Wagons-milles	Wagons-jours
Abandon					
- en 1977	2,030	329,666	730,234	17,968	340,543
- après 1977	502	279,202	642,305	15,270	295,677
TOTAL	2,532	608,868	1,372,539	33,238	636,220

Par ailleurs, en améliorant l'utilisation du matériel ferroviaire actuel on pourrait transporter plus de grain. En effet, l'analyse détaillée du circuit moyen d'un wagon en 1973 révèle que la majorité du temps (soit près de 60 pour cent) se passe dans les gares, plein ou à vide. Il semble donc que ce soit le domaine qui se prêterait le mieux à des améliorations.

D'après les chemins de fer, l'application de leurs recommandations réduirait d'une demi-journée le circuit d'un wagon, le volume de grain que peut transporter le matériel actuel augmenterait de près de 14 millions de boisseaux par an.

TABLEAU VI-5		
Détail du circuit moyen d'un wagon* Canadien National		
Fonction	% de temps	Jours d'un circuit de 22.9 jours
En route à vide	6.1	1.4
En route chargé	7.4	1.7
Déchargement	13.5	3.1
Chargement	13.5	3.1
En gare chargé 1)	25.0	5.7
En gare vidé 1)	34.5	7.9
	100.0	22.9
<p>* Extrait d'un document intitulé: <u>Dimensions of the Car Supply Problem</u>, de John Gratwick, vice-président, CN, présenté lors du colloque: <u>Rail Car Utilization and Supply Problems and Possibilities</u>, qui a eu lieu à Vancouver, le 28 février 1974.</p> <p>1) Y compris le classement et la composition des trains, déplacement aux abords des terminus et le temps mort.</p>		

TABLEAU VI-6				
Circuit de wagon, 1974				
Expéditions directes de grain, 1974*				
	Chargements de wagon	Wagons-jours	Tonnes	Circuit de wagons
CN	160,431	3,679,210	10,460,400	22.9
CP	166,104	3,775,531	9,603,900	22.7
	326,535	7,454,741	20,064,300	22.8
* Volume 1, Rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail.				

Comme en témoigne le tableau suivant, une diminution de 2.9 jours du circuit d'un wagon permettrait le transport de 102 millions de boisseaux de grain de plus. Si l'on réduisait le circuit à 15 jours, en supprimant 7.9 jours, le matériel actuel pourrait transporter en principe 1.1 million de boisseaux ou 52 pour cent de plus que le volume transporté actuellement.

TABLEAU VI-7				
Volumes de grain prévus, par an circuits réduits				
	Volumes, par an			
Circuit par wagon	22.9	22.4	20.0	15.0
Millions de tonnes	20.0	20.4	22.8	30.4
Millions de boisseaux	735	749	837	1,117

## Recommandations

Pour accroître le rendement des wagons, la Commission recommande:

- 1) Un échange des chargements de grain entre les transporteurs à des points d'aiguillage communs dans l'ouest canadien, pour employer la voie la plus courte et la moins onéreuse jusqu'à destination. Du même ordre que les accords d'échange de Calgary et d'Edmonton.
- 2) Un échange de trafic entre les transporteurs pour permettre aux wagons du CP Rail d'avoir accès aux terminus de Prince Rupert et de Churchill, desservis actuellement en exclusivité par le Canadien National.
- 3) L'accès commun au parc de wagons de l'État. Que les wagons ne soient pas attribués en exclusivité à un seul chemin de fer.
- 4) L'expansion de la fonction de coordination du grain aux gares intérieures de Winnipeg, Kamloops, Edmonton et Calgary pour diriger le transport du grain nécessaire.
- 5) Le déchargement des wagons aux élévateurs terminus tous les jours de la semaine.
- 6) Que le ministère des Transports et les sociétés ferroviaires fassent l'essai de modifications aux wagons couverts actuels en y incorporant des orifices étanches sur le toit et des portes permettant le déchargement par le bout pour les utiliser sur les voies légères des Prairies.
- 7) Les futures commandes de wagons-trémie doivent correspondre aux besoins de l'Administration du chemin de fer des Prairies tout en prenant en considération la forte proportion des voies légères qui relèvent de ladite administration et sur lesquelles des wagons-trémie de 70 tonnes remplaceraient avantageusement les wagons couverts.

## Attribution des wagons

L'étude sur les méthodes d'attribution des wagons effectuée par M. J.F. Mants en 1975 et les récentes modifications des recommandations originales devraient corriger un grand nombre des problèmes entourant l'attribution des wagons.

La Commission croit savoir que, dans l'ensemble, les sociétés céréalières ont réservé un bon accueil à ces recommandations et que celles-ci seront étudiées et, modifiées le cas échéant après une période d'utilisation valable.

Le rapport Mants contenait les neuf recommandations suivantes:

1) Documentation relative aux méthodes d'attribution

Qu'une documentation touchant le système utilisé pour attribuer les commandes d'expédition et les calculs concernant la congestion soient préparés et tenus à jour. Que chaque société céréalière reçoive un relevé mensuel indiquant la capacité autorisée par son permis, l'espace, les manutentions effectuées au cours de la période visée, le nombre de wagons expédiés et le pourcentage des manutentions sur une période de douze mois.

2) Étude du régime de zonage

Qu'un comité technique soit formé de nouveau pour examiner les résultats d'exploitation du régime de zonage qui en vigueur de puis sept ans.

3) Subdivision des zones qui servent d'unité administrative de base

Que des sous-zones soient établies comme unités de base pour l'attribution des wagons, la gestion des contingentements et les calculs concernant la congestion; que ces sous-zones soient établies en fonction des circuits ferroviaires (subdivisions ferroviaires).

4) Commandes d'expéditions en souffrance

Que des mesures soient prises pour que le nombre de commandes en souffrance n'excède pas, dans des conditions normales, à 500 à 600 wagonnées.

5) Points de livraison primaires et secondaires

Que les producteurs ne choisissent qu'un seul point primaire de livraison, mais qu'ils aient le droit de livrer leurs produits à n'importe lequel des points de livraison de la région établie par la Commission du blé.

6) Résiliation des contingents

Que soit maintenu l'usage de résilier les contingents et qu'une politique cohérente d'annulation ou de résiliation soit publiée au début de la campagne agricole, qu'elle soit appliquée et que l'usage des contingents indéterminés soit discontinué.

7) Modification de la formule d'attribution des wagons de grain

Cette recommandation propose que l'espace dans le réseau d'élevateurs primaires soit maintenu à 35 pour cent de la capacité autorisée. Lorsque l'espace dont dispose une société dans une zone ou une sous-zone est inférieur à 35 pour cent, elle est considérée comme congestionnée. Lorsque toutes les sociétés ont 35 pour cent ou plus d'espace libre, les commandes d'expédition sont attribuées d'après le pourcentage de commerce réalisé l'année précédente pour chaque société. Lorsque l'espace dont dispose une société dans une zone ou une sous-zone tombe en deça de 35 pour cent, les commandes d'expédition sont d'abord passées à cette société et le reste des commandes est attribué aux sociétés d'après le pourcentage de commerce réalisé l'année précédente. Lorsque toutes les sociétés d'une zone sont congestionnées, les commandes leur sont attribuées successivement jusqu'à ce qu'elles disposent toutes d'un espace qui se rapproche le plus possible de 35 pour cent. Une disposition prévoit que les nouvelles sociétés sans dossier antérieur puissent expédier le grain de la Commission du blé lorsque la demande leur en

est présentée et que pour ce qui est des commandes d'expédition de grain autre que celui de la Commission canadienne du blé, elles soient tenues de respecter les mêmes délais que les contrats de vente imposent à toutes les sociétés.

8) Wagons loués ou possédés

Que l'on détermine le régime d'utilisation de wagons loués ou possédés indépendamment de la formule d'attribution.

9) Administration de l'attribution des wagons

Que la Commission canadienne du blé continue à administrer l'attribution des wagons utilisés pour le transport du grain.

Dans un grand nombre d'auditions locales, les participants ont exprimé leur insatisfaction au sujet de l'attribution des wagons. La Commission a l'impression que, de façon générale, les méthodes d'attribution des wagons n'ont pas été comprises. Actuellement, la Commission canadienne du blé passe des commandes d'expédition par zone aux sociétés de grains représentées dans ladite zone. Ces dernières attribuent ensuite à leur gré les commandes aux élévateurs qu'elles exploitent dans la zone. C'est à la société ferroviaire qu'il incombe alors de mettre en place les wagons aux élévateurs désignés par la société céréalière. À plusieurs reprises, on a reproché aux chemins de fer d'avoir omis de fournir des wagons aux élévateurs primaires, alors qu'en fait ils n'avaient reçu aucune commande d'expédition de la part de la société céréalière. Les chemins de fer ont admis avoir parfois apporté un certain retard à fournir des wagons à certains points, mais ils affirment n'avoir jamais manqué de transporter les quantités de grain demandées.

La Commission reconnaît que la congestion aux élévateurs primaires peut constituer pour les producteurs concernés un grave problème. Elle est également d'avis qu'aucun système propre à remédier, en toutes circonstances, à la congestion ne semble en voie d'élaboration. Lorsque les exportations canadiennes de grain sont florissantes et que les diverses composantes du réseau de transport et de manutention du grain fonctionnent bien, la congestion des élévateurs ne constitue pas un grand problème. Par contre, lorsque le marché se contracte ou que les variétés ou les catégories de grain requises par le marché ne sont pas disponibles, les problèmes de congestion deviennent aigus.

Certains producteurs laissent entendre qu'il existe de la discrimination dans l'attribution des wagons entre les voies limitées aux wagons couverts et celles qui sont adaptées aux wagon-trémies couverts de 90 à 100 tonnes. Après examen, la Commission a établi que la Commission canadienne du blé tient vraiment compte des capacités des divers types de wagons dans ses calculs du nombre de wagons requis pour déplacer le volume de céréales désiré. Ce qui peut sembler discriminatoire lorsqu'on se limite au nombre respectif de wagons fournis sur une courte période, est redressé en fournissant un plus grand nombre de wagons couverts que de wagon-trémies pour déplacer le même volume de grain.

On a allégué lors de nombreuses auditions locales que certains points de livraison se voient refuser des wagons tandis que d'autres points de la même zone en reçoivent, et ce, même pour des variétés et des catégories de grains identiques. On accusait implicitement les

sociétés de grain de provoquer par l'attribution des wagons la fermeture de certaines stations et hâter ainsi la rationalisation du réseau d'élévateurs.

La Commission recommande que la Commission canadienne du blé établisse une procédure selon laquelle:

- 1) Sur réception d'une demande écrite de la part d'au moins dix détenteurs de livret de permis à un point de livraison de grain, il serait émis un relevé faisant état:
  - a) du nombre de wagons attribués à une société céréalière donnée de la zone ou sous-zone en question ainsi que des variétés et catégories de céréales commandées;
  - b) du nombre de wagons attribués à chacune des sociétés à ce point et des variétés et catégories de céréales commandées;
  - c) du nombre de wagons attribués par chacune des sociétés à d'autres stations de la zone ou sous-zone en cause et décrivant des variétés et catégories de céréales commandées.

#### Subventions aux sociétés ferroviaires

La Loi nationale sur les transports de 1967 délimite le pouvoir de réglementation du transport au Canada, et, de façon plus particulière, elle définit, et établit un organisme chargé de la mise en oeuvre d'une politique nationale des transports.

La Loi déclare:

"...qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usages des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada."

Elle stipule en outre que:

"(d) chaque mode de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et"

Les objectifs et les principes énoncés dans la Loi nationale sur les transports se retrouvent dans la Loi sur les chemins de fer.

Au début des années 60, les sociétés ferroviaires ont présenté un certain nombre de demandes d'abandon d'embranchements, suscitant dans de nombreuses régions des inquiétudes sur la configuration du réseau qui subsisterait après une telle succession d'abandons.

Dans le but d'adopter des mesures législatives visant à définir un programme plus global et plus rationnel d'abandons, le gouvernement a exigé que les sociétés ferroviaires de suspendre les abandons d'embranchements dans les provinces des Prairies.

Les chemins de fer s'y sont conformés et, de 1963 au moment de l'adoption de la Loi en 1967, quatre cas seulement ont été traités.

À peu près au moment de l'adoption de la Loi nationale sur les transports, le gouvernement fédéral a adopté un décret du conseil qui interdisait aux sociétés ferroviaires de présenter des demandes d'abandon à l'égard de toutes les voies de l'Ouest du Canada, à l'exception d'une longueur de 1,829 milles. En juillet 1973, à la conférence de Calgary sur les perspectives économiques de l'Ouest, il a également été interdit d'abandonner ces voies et l'ensemble du réseau a été "gelé" jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1975.

La Loi nationale sur les transports a créé la Commission canadienne des Transports et le Comité des chemins de fer. Les attributions de ce comité s'étendent aux abandons de voies et aux interruptions qui en sont l'application, aux subventions, aux questions relatives à la circulation et aux tarifs du transport à la construction de voies ferrées, au fonctionnement et à la sécurité.

La Loi prévoit le versement de subventions pour une voie non rentable dont le maintien en service, est commandé par le Comité ou par un décret du conseil en vertu de l'article 258 (1). À la suite de la conférence sur les perspectives de l'Ouest, toutes les voies ont été protégées. Il a été interdit aux sociétés ferroviaires de présenter des demandes d'abandon de voies. L'article 258 (1) de la Loi sur les chemins de fer est entrée en vigueur et les sociétés ferroviaires ont alors été autorisés à obtenir des subventions pour les voies non rentables sans avoir à présenter de demande d'abandon.

En 1975, des subventions ont été réclamées à l'égard de 12,225 milles de voies, soit environ 63 pour cent de l'ensemble du réseau des Prairies. Les détails concernant les demandes de subventions figurent au tableau VI-8.

Du début du programme de subventions aux embranchements au 31 décembre 1976, les trois sociétés ferroviaires ont déposé des réclamations s'élevant à 423 millions de dollars. Au 31 décembre 1976, les subventions totalisaient 290.3 millions de dollars, soit 68 pour cent de montant global réclamé. Durant cette période, CP Rail a reçu le paiement

TABLEAU VI-8

Pertes réclamées pour les embranchements des Prairies

par CP Rail, le C.N., et la N.A.R.

En vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer  
et Paiements effectués au 31 décembre 1976 - Années 1967 à 1975

	CP RAIL		CN	
	Pertes réclamées	Paiements à ce jour	Pertes réclamées	Paiements à ce jour
1967				
1968				
1969				
1970	18,124,646	13,279,685		
1971	21,656,090	15,892,947	22,189,325	15,706,014
1972	19,876,298	16,076,935	33,049,709	20,530,312
1973	24,089,952	16,916,980	39,039,141	27,076,039
1974	34,665,591	29,298,187	68,719,409	44,441,012
1975	48,467,219	33,859,182	67,100,828	46,372,418
1967-75	\$166,879,790	\$125,323,916	\$225,098,412	\$154,125,795
-----				
	NAR		TOTAL	
	Pertes réclamées	Paiements à ce jour	Pertes réclamées	Paiements à ce jour
1967	2,164,666	---	2,164,666	
1968	2,569,102	903,551	2,569,102	903,551
1969	3,065,247	897,114	3,065,247	897,114
1970	3,001,265	1,173,833	21,125,911	14,453,518
1971	2,986,891	1,120,191	46,832,306	32,719,928
1972	3,213,241	1,162,681	56,139,248	37,769,928
1973	3,452,334	1,552,828	66,581,427	45,545,847
1974	5,287,417	1,782,196	103,672,417	75,521,395
1975	5,372,830	2,269,604	120,940,877	82,501,204
1967-75	\$31,112,993	\$10,861,998	\$423,091,201	\$290,311,709

de 75 pour cent de ses réclamations, le Canadien National 68 pour cent tandis que 35 pour cent des réclamations de la Northern Alberta Railways ont été traités et payés.

Les écarts entre les pertes réclamées par les sociétés ferroviaires et les paiements qui leur ont été versés sont imputables à un certain nombre de litiges en instance entre les sociétés ferroviaires et la Commission canadienne des transports. Depuis un certain nombre d'années, ces écarts se sont accrus pour totaliser à ce jour 132.8 millions de dollars. La Commission a demandé aux sociétés ferroviaires et à la Commission canadienne des transports de faire état de ces écarts et de leur importance respective. Tout en précisant certaines des questions, les chemins de fer ont trouvé difficile de se conformer à la demande de la Commission, car, affirment-ils, la Commission canadienne des transports ne les a pas informés en détail des motifs qui expliquent les écarts sur toutes les voies ou des montants rejetés.

La Commission canadienne des transports a informé la Commission que ces montants rejetés concernent en général des questions non résolues de droit et d'établissement de coûts pour lesquelles il est facile d'établir la somme en cause, ces questions seront résolues par le personnel du comité des chemins de fer. Aucune de ces questions qui remontent à 1967, année de la mise en oeuvre du programme, n'a été résolue et aucune réclamation n'a été réduite par des rejets.

La Commission canadienne des transports a refusé d'acquiescer à la demande de la Commission concernant la ventilation des principaux articles rejetés et retenus. Malgré que la Commission canadienne des

transports ait déjà consenti à fournir une telle ventilation, cette commission d'enquête a reçu le 14 mars 1977 la communication suivante:

"Votre demande au sujet de l'établissement d'une ventilation des montants rejetés et retenus relativement aux réclamations de subventions pour les embranchements a fait l'objet d'une étude attentive. Étant donné qu'une liste des principaux articles rejetés et retenus vous a déjà été fournie, il a été décidé de ne pas vous remettre une ventilation des montants en instance. Comme vous le savez, l'état des montants actuellement en instance n'est guère que provisoire en attendant que soient résolus les nombreux problèmes de droit et d'établissement de coûts. D'ici à ce que ces questions soient réglées et que l'octroi des subventions ait été redressé en conséquence, la divulgation de chiffres provisoires ne serait d'aucune utilité, mais pourrait, au contraire, engendrer de graves malentendus.

"En outre, on ne saisait pas très bien le rapport entre ces données et l'étude de chaque embranchement aux fins de déterminer s'il est opportun de le retirer du service."

La Commission recommande ce qui suit:

La Commission canadienne des transports, dans un rapport qu'elle présentera au ministère des Transports au plus tard le 31 juillet 1977, doit préciser les questions de droit et d'établissement de coûts ainsi que les montants dus pour chaque embranchement; elle doit également informer les sociétés ferroviaires des articles qui sont rejetés et des motifs qui en justifient le rejet; leur fournir des articles retenus, des montants et des motifs pertinents, et établir un échéancier de règlement des réclamations en instance.

## Trains-blocs

La Commission a beaucoup entendu parler des trains-blocs qui introduisaient l'âge d'or du transport du grain vers les points d'exportation. Ce concept a pleinement réussi pour le transport du charbon, de la potasse et d'autres produits en vrac, mais on ne peut pas dire qu'il s'applique tel quel au transport du grain.

Le charbon, la potasse et le soufre sont en général des produits de même qualité extraits de la même mine. C'est donc pratique dans leur cas de les charger en une seule opération et de les transborder de façon continue du train aux cales d'un navire.

Le grain est différent: il est composé de divers types, catégories et qualités et il est pratiquement impossible de trouver un élévateur rural contenant une quantité suffisante de grain de la même catégorie et qualité que l'on pourrait charger sur 125 wagons-trémie au plus en une seule opération. Il faudrait en effet 375 mille boisseaux, ce qu'une seule source ne peut offrir, et des voies de chargement pouvant accueillir au moins 125 wagons. Aucun terminus portuaire connu n'est équipé pour recevoir des trains-blocs ou les acheminer directement à un navire.

Un train-bloc expérimental pourrait être constitué et chargé à partir d'un des élévateurs publics ou de l'une des installations semblables, mais il faudrait que la Commission canadienne du blé attribue le grain, de catégorie et de qualité requises à l'élévateur en question afin que les 375 mille boisseaux demandés soient prêts à être chargés au moment exact où les 125 wagons-trémie arrivent sur la voie de chargement.

Or, ces voies et installations de chargement n'existent pas dans les Prairies, et la Commission n'a jamais entendu dire que l'on y avait songé. Les voies de chargement de Weyburn, Elm Creek ou Rose-town n'ont pas cette capacité. On ne peut donc pas envisager le chargement en continu.

On confond beaucoup le train-bloc et ce que l'on désigne en termes du rail sous le nom de convoi céréalier.

À l'heure actuelle, le grain expédié à Vancouver, Thunder Bay, Churchill et Prince Rupert est transporté par convoi céréalier. Il s'agit de trains qui transportent du grain qui n'est pas nécessairement ni de la même catégorie ni de la même qualité et peut même être de type différent. Ce convoi peut transporter, soit du blé, de l'avoine et de l'orge, soit l'une de ces denrées uniquement.

Le convoi est formé à l'une des gares de triage désignées, Winnipeg, Moose Jaw, Calgary, Edmonton, par exemple, avec des wagons de grain venant des voies principales et des embranchements qui y aboutissent.

À leur arrivée à Thunder Bay ou Vancouver, ces convois sont défaits et les wagons sont dirigés vers les terminus désignés par le contrôleur. C'est en effet à lui qu'il incombe de répartir, avec le plus d'équité possible, les wagons de grain entre les diverses sociétés qui exploitent les élévateurs terminus du port. Par contre, dans les ports dotés d'un seul terminus, comme Churchill ou Prince Rupert, le grain, quel qu'il soit, et conformément à l'attribution de la Commission canadienne du blé, est déchargé dans les cellules aménagées pour les diverses catégories de grain, etc.

Le principe du train-bloc ne serait pas avantageux pour les producteurs à moins que le Parlement n'abroge complètement la grille tarifaire actuelle pour le transport du grain et en adopte une nouvelle qui abolirait le taux statutaire correspondant au nombre de milles parcourus.

La Commission est nettement d'avis qu'il faut éviter d'introduire des tarifs variables qui accorderaient un taux préférentiel aux installations capables, maintenant ou plus tard, de charger des trains-blocs.

Le Chapitre XIII porte sur l'étude fait par la Commission des taux statutaires et de leurs implications.

#### Wagons du producteur

Le droit, pour les producteurs, de charger leurs propres wagons est sanctionné par la Loi sur les grains du Canada de 1970, article 71 (1).

"Un producteur de grain ayant du grain qu'il peut légalement livrer à une compagnie de chemin de fer pour transport à un élévateur terminus, un élévateur de transbordement, un élévateur de conditionnement ou à un autre destinataire, à une adresse autre qu'un élévateur, en quantité suffisante pour remplir un wagon, peut demander par écrit à la Commission, en la forme prescrit, un wagon pour recevoir et transporter le grain à l'élévateur ou à un autre destinataire."

Le droit des producteurs de commander et de charger leurs propres wagons est né au cours d'une polémique entre les sociétés du rail et les propriétaires d'entrepôts plats. À l'origine l'entrepôt était la seule installation d'entreposage du grain dans l'Ouest canadien avant de le charger sur des wagons céréaliers. Au fur et à mesure que

les élévateurs ruraux de l'Ouest se sont multipliés, les anciens entrepôts sont tombés en désuétude technique et, pour favoriser les nouveaux élévateurs les chemins de fer ont commencé à fournir gratuitement des emplacements aux sociétés désireuses d'en construire. Les chemins de fer consentaient même à n'approvisionner en wagons que les stations dotées d'élévateurs et d'entrepôts. En 1899, le Gouvernement fédéral a nommé une Commission royale d'enquête chargé d'étudier les plaintes des producteurs, entre autres l'allégation que les chemins de fer refusaient de desservir les entrepôts plats. Les recommandations de la Commission ont conduit en 1900 à l'adoption d'une loi dite: Manitoba Grain Act qui interdisait aux chemins de fer de refuser le service aux entrepôts plats. En 1902 cependant des amendements à la loi introduisaient l'emploi de livre de commandes de wagons. Par ce moyen, les intéressés pouvaient obtenir des wagons pour expédier leur grain en présentant une demande que l'agent du chemin de fer inscrivait dans le livre. La répartition des wagons se faisait en fonction de l'ordre de réception de la demande.

Dans la célèbre affaire Sintaluta, la Cour Suprême du Canada a confirmé le droit des producteurs d'obtenir et d'utiliser des wagons de chemins de fer, droit qu'en l'espèce CP Rail leur avait refusé en 1902.

#### Règlements en vigueur

Les règlements en vigueur relatifs à la demande de wagons par les producteurs ont été approuvés par le Décret du Conseil CP 1976-2072, du 19 août 1976.

Lorsqu'il adresse une demande à la Commission des grains du Canada, le producteur désigne une société céréalière qu'il charge de s'occuper

des documents d'expédition. En vertu du tarif d'élévateur primaire, la société ainsi nommée a le droit de réclamer jusqu'à 100 dollars de "frais d'administration pour un wagon de producteur". Au point de livraison déterminé, le directeur de la société céréalière concernée est avisé que la demande est approuvée. C'est à lui qu'il incombe d'avertir le producteur de la date et de l'heure de l'arrivée des wagons destinés au chargement. Le producteur est alors chargé de:

- (a) prendre des dispositions pour que soient préparés les documents qui accompagnent en général le transport du grain, et
- (b) prendre des dispositions pour que le wagon soit déchargé au point de destination figurant dans la demande.

D'après l'interprétation actuelle, les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu permettant de différer le paiement ne s'appliquent qu'aux élévateurs primaires.

Par ailleurs, il émane des séances de la Commission que l'ensemble des producteurs trouve assez complexe la méthode de commande de wagons. En effet, outre la participation de la Commission des grains du Canada, il faut aussi inclure celle de la Commission canadienne du blé, d'une société céréalière et du chemin de fer concerné. Dans la plupart des cas, il était évident que les producteurs ignoraient les procédures à suivre. Selon certains d'entre eux, des règlements comme ceux qui limitent à huit heures le délai de chargement n'étaient pas applicables aux élévateurs primaires et les dispositions fiscales en matière de paiement différé défavorisaient la pratique des wagons de producteurs.

Les chargements de grain par les producteurs n'occupent pas une part significative de l'ensemble des expéditions de l'Ouest canadien.

Au cours de la période quinquennel allant de 1971-1972 à 1975-1976, les chargements sur plate-forme s'établissaient en moyenne à 209 wagons par année, soit approximativement 420 mille boisseaux, ou moins de 1/10<sup>e</sup> d'un point de pourcentage du chiffre de vente total réalisé par les producteurs.

<u>Campagne agricole</u>	<u>Wagons des producteurs</u>
1971-72	183
1972-73	193
1973-74	181
1974-75	96
1975-76	394

Il s'agit d'un droit que les premiers producteurs ont défendu avec aplomb. Or, s'il est toujours sanctionné par la loi, les producteurs en sont frustrés sur le plan pratique. Il ne faudrait pourtant pas le laisser disparaître. La Commission est d'avis que le réseau peut, sans nuire au mouvement des grains par les circuits normaux, assurer facilement les expéditions de producteur jusqu'à concurrence de cinq pour cent du trafic total. Ces quelque 40 millions de boisseaux, ou 20 mille wagons par année, directement chargés par les producteurs, permettraient à ceux-ci de réaliser des économies de 4.8 millions de dollars environ en frais de manutention dans les élévateurs.

La Commission recommande:

- 1) Que la Commission canadienne du blé assume toute la responsabilité d'un programme de wagons pour les producteurs. Les producteurs adresseraient leur demande de wagons à ladite Commission; celle-ci demanderait aux chemins de fer de mettre les wagons en place, avertirait ensuite le producteur concerné et lui fournirait des connaissements "pour commandes". Dès l'arrivée des wagons à la tête des Grands lacs ou à la côte Ouest, la Commission des attribuerait à

chaque élévateur terminus pour le déchargement. Enfin, la Commission assurerait toute la coordination du programme pour le producteur. Les sociétés céréalières situées aux points de livraison primaires ne participeraient pas au programme.

- 2) Que la Commission canadienne du blé entreprenne un programme de promotion à l'intention des producteurs pour les mettre au courant de la disponibilité de wagons, de la procédure de commande, de chargement et de facturation, et enfin de leurs responsabilités en matière de chargement et d'expédition.
- 3) Que les règlements soient modifiés pour que les producteurs puissent jouir du même délai que les élévateurs primaires pour charger les wagons.
- 4) Que le règlement de la Loi de l'impôt sur le revenu soit modifié pour permettre aux producteurs utilisant des wagons commandés d'avoir le même privilège de différer leur revenu que les producteurs livrant directement aux élévateurs primaires.
- 5) Qu'advenant la fermeture du seul élévateur primaire d'un point de livraison, la voie d'évitement ne soit pas désaffectée pour permettre la mise en place des wagons de producteurs. Que les chemins de fer n'aient le droit d'enlever ladite voie que si aucun wagon de producteur n'est chargé durant la période de 12 mois qui suit la fermeture de l'élévateur, ou s'il existe des solutions de rechange appropriées pour la mise en place de wagons.

#### Raccordement de Clinton-Ashcroft

Ce raccordement entre le Canadien National ou le CP Rail près d'Ashcroft, et la British Columbia Railway à Clinton, fait l'objet d'un débat qui dure depuis de nombreuses années. Il existe une étude d'un projet de voie en date du 14 février 1918.

En juillet 1973, lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest tenue à Calgary, le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Colombie-Britannique concluaient un accord

provisoire visant le partage égal des coûts de construction de ce raccordement, et le ministre des Transports y faisait à peu près en ces termes la déclaration suivante:

"Nous sommes complètement d'accord avec l'attitude adoptée par l'Ouest au sujet de l'agrandissement des installations portuaires et de leurs voies d'accès, notamment dans les Basses terres de la Colombie-Britannique. Il en découlera d'énormes avantages pour le trafic des concentrés de minéraux, du charbon, des produits forestiers, ainsi que d'un volume accru de grain des Prairies, d'oléagineux et de leurs produits.

"Les zones de production de l'Ouest doivent avoir accès libre et permanent à nos ports internationaux. Conscients du besoin d'améliorer, dans sa totalité, le réseau des raccordements aux voies principales, les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ont tenu compte dans l'accord conclu hier de la nécessité d'assurer la construction du raccordement d'Ashcroft-Clinton. Les expéditeurs de grain des Prairies en bénéficieront tout comme les industries primaires de la Colombie-Britannique. Le réseau sera à l'abri des encombrements qui se produisent de temps à autre sur les voies encaissées du Canadien National et du CP Rail, et nous empêcherons en outre que l'expansion du trafic nous oblige à le détourner vers les États-Unis.

Le Gouvernement de la Colombie-Britannique a réexaminé la question depuis lors et a déclaré, lors des séances de la Commission à Vancouver, qu'il préfère affecter les fonds à des projets plus prioritaires. Il allègue entre autres raisons que le volume de trafic partant de l'intérieur de la Colombie-Britannique vers des points situés au Canada et aux États-Unis et susceptible d'emprunter ce raccordement n'injustifie pas la construction actuellement. Quant au Canadien National et au CP Rail ils s'opposaient à la construction de ce raccordement.

Voici quelques-unes des raisons invoquées devant la Commission en faveur de la construction du raccordement:

1. Le chemin peu fiable de Fraser Canyon: Les voies qui traversent le canyon ont été bloquées à maintes reprises par des avalanches de pierres, de boue ou de neige. Il existe un danger très réel que le canyon soit bloqué par une avalanche. Dans la zone située entre Hells Gate et Hope, des fissures sont apparues dans les montagnes, et on a entrepris de vastes travaux pour les boucher et les cimenter afin de consolider la montagne.
2. La guerre ou un autre danger national:  
En cas de guerre ou de sabotage, toute la vallée du Fraser peut être bloquée facilement par des explosifs. Cette opération entraînerait la fermeture des voies du Canadien National, du CP Rail et de la transcanadienne et paralyserait le transport d'est en ouest pendant des mois.
3. Les séismes de diverses intensités sont un danger constant.
4. Terminus de Squamish:  
L'utilisation du raccordement et des voies de la British Columbia Railway pour le transport du grain favoriserait la viabilité de Squamish. On a manifesté de l'intérêt pour la construction d'un terminus à Squamish qui pourrait alléger le trafic passant par Vancouver.

5. En cas d'obstruction de Fraser Canyon, la seule voie ferroviaire canadienne menant actuellement jusqu'à Vancouver serait celle qui traverse Edmonton, Jasper, et emprunte les voies de la British Columbia Railway. Cette route ne peut pas supporter un trafic accru pendant une durée prolongée. L'une des contraintes qui retardent la construction d'une voie ferrée est le temps requis pour l'acquisition du droit de passage; la Commission recommande donc que ce soit fait immédiatement et que les études techniques soient complétées.

Malgré ce qui a été convenu à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest aucun plan n'a été formulé pour la mise en application de l'accord.

La Commission recommande:

1. Que le droit de passage pour le raccordement d'Ashcroft-Clinton soit acquis immédiatement par le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Colombie-Britannique, aux termes de l'accord conclu lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest.
2. Que les études techniques et les plans soient complétés pour que la construction du raccordement puisse se faire rapidement en cas d'urgence.

Nos descendants loueront peut-être la sagesse manifestée à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest.

### Voies parallèles

Il a souvent été question de voies rapprochées et parallèles. Les plus importantes sont: les voies du Canadien National et de CP Rail entre Saskatoon et Unity, celles qui partent de Regina vers Moose Jaw; les voies de CP Rail, (Alberta Central) et du Canadien National (subdivision de Brazeau); la subdivision de Waterqay de la Northern Alberta Railways et la subdivision de Coronado du Canadien National entre Redwater et Edmonton; ainsi que plusieurs voies au nord et à l'ouest de Brandon et dans la région des lacs au Manitoba.

La Commission a pu normaliser des voies parallèles de catégorie "B", mais celles qui font partie du réseau de base ne relèvent pas de sa compétence. La Commission reconnaît toutefois le bien-fondé des soumissions qui soutenaient qu'il s'agissait de doubles. Les chemins de fer devraient étudier l'aspect économique du partage des voies pour le parcours reliant Saskatoon à Unity et Moose Jaw à Regina.

### Électrification

On a proposé l'électrification des chemins de fer à toutes les séances. La province du Manitoba a particulièrement insisté pour que l'électrification soit étudiée de près. C'est la province la mieux située pour électrifier ses voies de transport.

L'électrification est largement répandus en Europe, notamment en Suisse (100 pour cent du réseau); en Suède (62 pour cent), en France (60 pour cent) et en Allemagne de l'Ouest (38 pour cent). Des études effectuées au Canada et aux États-Unis révèlent que par suite du coût élevé des immobilisations, l'électrification ne devient une possibilité

intéressante que si l'on atteint une densité de trafic annuel supérieure à 15 millions de tonnes par mille de voie. Si ce critère constitue le seuil de l'électrification, alors 20 pour cent du réseau canadien sur lequel passa 70 pour cent du trafic prêterait bien à l'électrification. La seule étude détaillée relative à une électrification des voies a été effectuée en 1971-1972 par CP Rail. En effet, le volume annuel de 30 millions de tonnes-milles brutes par mille de voie que connaît la voie entre Calgary et Vancouver fond de celle-ci une candidate de choix pour une étude immédiate.\*

Outre l'économie de combustibles fossiles, l'électrification possède d'autres qualités techniques correspondant à un transport bien organisé.

Le Canada a concentré ses recherches en matière de transport dans d'autres domaines. Le retard technologique qu'accusent les chemins de fer prouve que cette politique ne peut pas continuer si le Canada doit satisfaire ses exigences en transport. Transport Canada doit entreprendre des recherches visant l'électrification des chemins de fer canadiens.

#### Propriété publique des plates-formes ferroviaires

La propriété des plates-formes ferroviaires a été mentionnée par le passé comme le plus simple sinon le seul moyen d'en arriver à une vraie normalisation des voies au pays. Le sujet a été débattu pendant longtemps dans l'Ouest canadien par divers organismes et par les gouvernements provinciaux.

---

\* The Railway Game, par J. Lukasiewicz

À la suite de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest tenue en 1973 à Calgary, on a entrepris une nouvelle étude du prix de revient intitulée; Roadbed Costs and Cost Relief Options For Canada's Contiguous Railways.\*

Le Commission n'a pas étudié les avantages et inconvénients de ce principe car ils nécessiteraient une évaluation exhaustive avant d'en arriver aux recommandations. À son avis la nationalisation des plates-formes doit être étudiée à l'échelle nationale. Les chemins de fer canadiens desservent en effet toutes les provinces et, dans une certaine mesure, les territoires. Tout projet de nationalisation doit donc être d'envergure nationale.

Ainsi que le recommande le présent rapport, la propriété des plates-formes, à la suite de l'abandon des voies, doit revenir à la Couronne du chef de la Province.

---

\* P.S. Ross et associés, MPS Associates Ltd., R.L. Banks and Associates Inc., The M.W. Menzies Groupe Limited, George H. Borts, (Braun University) et George W. Wilson (Indiana University) mars 1975.