

CHAPITRE 7

PORTS ET TERMINUS

PORTS ET TERMINUS

Tout au long des audiences, les producteurs ont exprimé l'avis que les difficultés rencontrées aux terminus et ports céréaliers d'exportation pourraient, plus que le réseau des Prairies, nuire aux perspectives d'exportation du Canada. La Commission a examiné les installations et les méthodes d'exploitation de Thunder Bay, Churchill, Prince-Rupert et Vancouver pour se renseigner sur les problèmes et les solutions possibles.

La Commission a constaté certains faits évidents qui entravent actuellement l'exploitation efficace de certains de ces ports ou qui peuvent être sources de difficultés si des mesures ne sont pas prises immédiatement. Ce sont ces points que la Commission examine.

Thunder Bay

Dès l'établissement de la voie ferrée entre les Prairies et Thunder Bay, sur le lac Supérieur, en 1882, le chemin de fer du Pacifique Canadien a immédiatement commencé la construction d'un terminus pour le transbordement des céréales du chemin de fer aux navires. Baptisé "The King", le terminus, d'une capacité de 350,000 boisseaux, a été terminé à temps pour la récolte de 1884. Comme le mouvement des céréales des Prairies s'intensifiait, le Pacifique Canadien a construit quatre autres terminus de 1885 à 1902. De plus, dès que sa voie ferrée a atteint le port en 1900, le Canadian Northern Railway en a construit un autre de 1,250,000 boisseaux. Entre 1900

et 1930, la construction de silos terminus à Thunder Bay s'est poursuivie à un rythme accéléré.

TABLEAU VIII-1 Terminus céréaliers et capacités - Thunder Bay, 1900-1976		
Année	Nombre de terminus	Capacité d'emmagasiner, en boisseaux
1900	5	5,565,000
1910	15	25,700,000
1920	18	49,500,000
1930	26	83,700,000
1976	17	90,400,000

Thunder Bay est le port clé de l'ensemble du système de manutention et de transport des céréales vers l'Est. Le fonctionnement de ce port influe directement sur l'activité et les opérations de tous les ports céréaliers de l'Est. Même en période de pointe, il assure l'emmagasiner et le nettoyage de toutes les céréales envoyées à l'Est pour exportation ou consommation locale. L'activité à Thunder Bay revêt un caractère saisonnier. Les quantités de céréales expédiées sont extrêmement réduites entre fin décembre et début avril, lorsque les Grands lacs sont fermés à la navigation. Il y a toute l'année des expéditions de céréales fourragères par rail, mais elles atteignent un maximum pendant l'hiver, lorsque la navigation est interrompue.

Une grande partie des céréales expédiées de Thunder Bay est transportée par les navires des lacs vers les ports du Saint-Laurent.

Moins de 10% des exportations canadiennes par la côte est partent directement de Thunder Bay.

TABLEAU VII-2		
Exportation de céréales canadiennes (en milliers de boisseaux)		
Récolte de	Exportations totales par la côte Est	Exportations directes à partir de Thunder Bay
1967-68	158,377	20,750
1968-69	116,661	12,343
1969-70	216,980	10,593
1970-71	377,704	42,231
1971-72	441,168	45,819
1972-73	408,037	36,746
1973-74	291,376	20,179
1974-75	300,105	31,645

Situé à la tête des Grands lacs, Thunder Bay est le terminus occidental de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs. C'est le point de jonction du réseau de transport terrestre de l'Ouest canadien et du réseau de transport par eau de l'Est du Canada. Il était donc naturel qu'on y construise de nombreux silos terminus pour le transbordement des céréales du chemin de fer aux navires. En outre, le port sert de plus en plus au transbordement du charbon et des produits pétroliers.

L'importance de Thunder Bay dans le système de manutention des céréales de l'Ouest canadien devient évidente si l'on considère que ses 17 terminus ont une capacité d'environ 90.3 millions de boisseaux, alors que la capacité de l'ensemble des terminus maritimes

du Canada est de 237 millions de boisseaux. Thunder Bay est bien connu comme l'un des plus grands ports céréaliers du monde. Il peut recevoir tant les navires des lacs que les navires océaniques et achemine près des deux tiers des expéditions de céréales de l'Ouest canadien, soit quelque 475 millions de boisseaux par an pendant la dernière décennie.

Bien que les installations de Thunder Bay soient suffisantes pour assurer la manutention de toutes les céréales expédiées par ce port, certaines circonstances réduiront très bientôt son efficacité à moins que certaines mesures ne soient prises.

Ces circonstances sont les suivantes:

- 1) L'envasement des zones de la rivière où se trouvent les terminus, ainsi que des bassins et du port en général;
- 2) La taille et le tirant d'eau croissants des navires céréaliers;
- 3) Le trafic ferroviaire croissant dû au transport du charbon, de la potasse, du minerai de fer et des produits du bois;
- 4) La désuétude de certains terminus, compte tenu des changements qui surviennent.

Les terminus de la rivière Kaministikwia sont progressivement désaffectés, surtout à cause des règlements anti-pollution et de pressions qui ont fait obstacle à un dragage économique. Même en tenant compte de cette réduction de capacité, le port pourra sans

difficulté assurer sa part dans la manutention des céréales. La capacité réduite imposera cependant un roulement plus rapide.

Le problème de l'envasement est tel qu'il est souvent nécessaire à l'heure actuelle de déplacer plusieurs fois les navires vers des terminus ou des bassins en eau plus profonde, pour en compléter le chargement. Ces déplacements sont efficacement organisés par la Lake Shippers Association, mais le problème ne pourra toujours être résolu de cette manière. Bien que l'envasement ait surtout atteint les terminus restants de la rivière, il commence à créer des difficultés dans certains des bassins. Le problème est dû, en partie, au fait que les responsables de l'environnement interdisent la décharge de vase contaminée partout ailleurs dans le lac et qu'il est difficile de trouver d'autres zones de décharge sur terre. Il n'y a presque pas eu de dragage depuis trois ans. Le problème est donc sérieux et pourrait limiter sensiblement l'efficacité du port si des mesures ne sont pas prises bientôt.

D'autre part, la desserte de différents terminus par les deux transporteurs ferroviaires ne correspond pas au volume de leurs livraisons. Ainsi, environ 54% des céréales livrées à Thunder Bay proviennent de silos régionaux desservis par CP Rail; pourtant ce transporteur ne dessert que 43% des terminus de Thunder Bay, et c'est l'inverse qui s'applique au Canadien National.

La mise en commun des céréales de la Commission a sans doute considérablement atténué les problèmes d'aiguillage et de coordination,

mais il serait souhaitable, en vue d'une efficacité accrue, d'envisager de légères modifications dans la desserte des terminus, pour la rendre proportionnelle aux livraisons des silos régionaux.

La coordination des déchargements et des arrivées est une autre source de difficultés. Les chemins de fer fonctionnent sept jours par semaine, et les terminus, cinq seulement, d'importants efforts sont nécessaires pour éviter les conflits. On a pu obtenir de bons résultats à cet égard en faisant passer les grands déchargements (environ 1,400 wagons par jour) en début de semaine et les moins grands (environ 1,000 wagons) vers la fin de la semaine. On a réussi ainsi à réduire le temps d'immobilisation des wagons.

Il faut, à cet égard, signaler l'esprit créatif et le dévouement dont les coordonnateurs du transport des céréales de la Commission canadienne des transports ont fait preuve pour rationaliser les opérations. Nantis de peu de pouvoirs mais d'un tact sans limite, les coordonnateurs font aujourd'hui un travail essentiel à l'exploitation efficace du port.

L'utilisation accrue du chemin de fer pour le transport du charbon vers le nouveau terminus de Thunder Bay, ainsi que le transport des autres biens mentionnés plus haut, tend à encombrer davantage la circulation ferroviaire dans la région du port. Le fait que les convois en transit du CP Rail doivent passer par la zone portuaire contribue à l'encombrement. Une voie de contournement allant de Kaministikwia à Navilus serait nécessaire.

Les relations patronales-ouvrières ont été bonnes à Thunder Bay ces dernières années. Il est encourageant de constater que les syndicats cherchent à unifier les dates d'expiration des conventions collectives pour améliorer davantage les conditions de travail.

Tout au long des audiences de la Commission, il semblait acquis que la capacité et le rendement du port étaient satisfaisants. Ayant examiné la situation de Thunder Bay et consulté les autorités locales, la Commission est d'avis que des travaux de dragage immédiats sont essentiels pour maintenir l'efficacité de Thunder Bay en tant que port céréalier.

La Commission recommande:

- que les travaux de dragage reprennent immédiatement à Thunder Bay;
- que l'aiguillage des convois aux terminus de Thunder Bay soit modifié de façon que la desserte du port par chacun des deux transporteurs ferroviaires corresponde étroitement à la desserte des silos régionaux par chacun d'eux;
- qu'une voie de contournement de ligne principale de CP Rail soit construite pour les convois en transit à Thunder Bay;
- étant donné ses avantages, que soit appliqué le concept de couloirs communs des terminus Richardson, du Syndicat au blé de la Saskatchewan et de la United Grain Growers;
- que soit confiée à la Commission canadienne du blé la responsabilité de coordonner le mouvement de toutes les céréales passant par Thunder Bay. Le coordonnateur local devrait être un fonctionnaire de la Commission; il devrait tous les jours et à toute heure avoir accès aux renseignements nécessaires sur les mouvements des convois ferroviaires et les arrivées de navires, afin de remplir efficacement sa fonction de coordination;

-- que les syndicats soient encouragés à poursuivre leurs efforts en vue d'unifier les dates d'expiration des conventions collectives.

Le port de Churchill

Le port de Churchill est situé à l'embouchure du fleuve Churchill, sur la rive occidentale de la baie d'Hudson, à environ 600 milles au nord de Winnipeg. Le port assure aux provinces des Prairies un accès direct à la mer.

Cette région de l'Ouest canadien est encore considérée comme l'une des dernières "frontières"; ce fut en effet l'une des premières régions de l'Ouest à servir de base permanente aux colons européens, qui y ont construit un fort dès 1689. Pendant près de deux siècles, Churchill a été la voie d'accès de ce qu'on appelle aujourd'hui les provinces des Prairies. En 1813, un groupe de colons à destination de Selkirk a été débarqué par erreur à Churchill et a dû y passer l'hiver avant de poursuivre sa route vers York Factory puis, par le Nelson, vers le lac Winnipeg. Cette route de la baie d'Hudson a été très fréquentée jusqu'à la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien. Conscients de la distance qui pouvait être gagnée si les céréales pouvaient être expédiées par cette route, les fermiers de l'Ouest ont commencé vers la fin du siècle dernier à exercer des pressions pour obtenir la construction d'une voie ferrée desservant ce "port des Prairies". En 1885, 1897 et 1903, des expéditions sont allées sur place étudier le projet. Un levé de la ville de Churchill a été fait en 1908 tandis que, la même année, sir

Wilfrid Laurier promettait la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le Canadian Northern Railway a finalement construit une voie reliant Hudson Bay (Sask.) à Le Pas (Man.) entre 1906 et 1910.

Le premier terminus de cette voie partielle se trouvait à Port Nelson.

La construction du vrai chemin de fer de la baie d'Hudson a commencé en 1911, sous forme d'un projet gouvernemental. En 1916, il avait atteint Kettle Rapids. Interrompus pendant la guerre, les travaux n'ont repris qu'en 1926.

En 1927, Churchill a été choisi comme terminus de la ligne, qui fut ouverte en 1929. Construite initialement avec des rails de 80 livres, la voie est actuellement améliorée par la substitution de rails de 100 livres. Les travaux devraient être terminés en 1978.

La construction d'un terminus céréalier a commencé au printemps de 1930 et, un an plus tard, les deux premières cargaisons étaient expédiées. En 1937, le Conseil des ports nationaux a pris en charge la gestion et l'exploitation du silo dont la capacité initiale était de 2.5 millions de boisseaux. Cette capacité a été portée à 5 millions de boisseaux en 1954-1955.

La saison de navigation se limite à environ trois mois, allant de la mi-juillet à mi-octobre. Les céréales constituent la majorité des biens manutentionnés. Il y a un certain trafic d'arrivée et c'est dans le port que se préparent certaines opérations de ravitaillement du Nord. En 1975, 90,000 tonnes de soufre provenant de l'Alberta ont été expédiées par Churchill.

TABLEAU VII-3			
Churchill - Expéditions de céréales, 1966-1967 à 1975-1976*			
(en milliers de boisseaux)			
Récolte de	Blé	Orge	Total
1966-67	21,031	--	21,031
1967-68	21,543	--	21,543
1968-69	23,402	--	22,582
1969-70	21,967	--	21,967
1970-71	23,402	--	23,402
1971-72	20,571	4,918	25,489
1972-73	16,279	8,856	25,272
1973-74	9,738	9,048	18,786
1974-75	551	22,186	22,737
1975-76	--	22,710	22,710
1976-77	14,083	14,307	28,390

* Chiffres tirés des Rapports annuels de la Commission canadienne du blé.

Le fait que Churchill est à proximité des producteurs du nord du Manitoba et de la Saskatchewan a porté beaucoup de gens des Prairies à réclamer une plus grande utilisation du port. La Hudson Bay Route Association, dont les nombreux membres jouissent de l'appui des gouvernements provinciaux et locaux et d'autres groupes, a joué un rôle important en faveur d'une exploitation accrue de Churchill.

Le port n'est desservi que par le Canadien National. Il n'y a pas d'échange de trafic céréalier entre les deux grands transporteurs ferroviaires, bien qu'il existe plusieurs points de correspondance où un tel échange pourrait avoir lieu.

Canadian National et CP Rail ont mené une étude conjointe pour

déterminer s'il était possible de rentabiliser davantage le transport des céréales par Churchill. Ils ont en particulier examiné deux possibilités susceptibles de réduire les distances nettes à parcourir:

- 1) L'envoi vers Churchill des céréales provenant aussi bien des lignes du Canadien National que des lignes voisines de CP Rail;
- 2) L'envoi vers Churchill de toutes les céréales dont le port peut se charger à partir des régions qui bénéficieraient d'une réduction de la distance nette de transport.

Selon les deux transporteurs, l'étude aurait révélé que l'adoption de l'un ou l'autre de ces deux projets n'assurerait que des économies insignifiantes. Cependant, ces conclusions ainsi que la validité de l'étude elle-même sont contestées par plusieurs groupes pour qui l'adoption de 1974-1975 comme année de base était une décision malheureuse parce que le trafic à Churchill consistait intégralement en orge cette année-là et n'était donc pas représentatif. De plus, disent-ils, le premier navire n'est arrivé au port qu'assez tard en août 1975, réduisant d'un mois la saison de navigation.

À part les transporteurs ferroviaires, qui ont exprimé des doutes quant à la possibilité d'augmenter l'efficacité de Churchill en modifiant l'itinéraire de chargement des céréales, d'autres organismes, comme la Dominion Marine Association, sont convaincus que l'exploitation de Churchill a atteint sa limite supérieure et que les fonds consacrés à l'amélioration du transport des céréales

de l'Ouest canadien seraient mieux utilisés ailleurs.

Il est probable que la polémique concernant les avantages et inconvénients de Churchill comme port céréalier se poursuivra pendant un certain temps.

Pour sa part la Commission désire signaler les points suivants:

- 1) La voie ferrée de la baie d'Hudson (exploitée par le Canadien National) est en bon état et pourra, d'ici 1978, recevoir des wagons-trémies de 100 tonnes;
- 2) Le terminus de Churchill (capacité de cinq millions de boisseaux) est en bon état; cependant, les courroies transporteuses des couloirs devraient avoir une plus grande capacité;
- 3) Pendant la saison de 1976, 28 millions de boisseaux de céréales sont passées par le silo de Churchill (capacité de cinq millions de boisseaux); il y a donc eu un roulement de 5.6 à 1 pendant une saison de trois mois;
- 4) Les nouvelles techniques de navigation peuvent réduire les risques de la navigation dans les glaces;
- 5) Toute augmentation des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent augmenterait la compétitivité de Churchill en tant que port céréalier;
- 6) Le port de Churchill assure l'expédition de cinq pour cent des exportations cérésières du Canada;
- 7) A l'automne de 1976, la Commission canadienne du blé a vendu 18 millions de boisseaux de blé, à livrer via Churchill pendant la saison de 1977. Ce genre de vente à l'avance permet de remplir le silo de céréales propres avant l'ouverture de la saison de navigation;
- 8) Un examen par la Commission de l'étude conjointe menée par le Canadien National et CP Rail révèle des écarts qui, une fois corrigés, modifient les conclusions de l'étude: une économie de 762,000 wagons chargés-milles serait possible grâce à l'établissement de deux points de correspondance à Tisdale et Yorkton.

Difficultés

1. L'assurance sur corps et sur la cargaison n'est offerte qu'aux navires qui passent par le cap Chidley le 23 juillet au plus tôt et qui quittent Churchill le 20 octobre au plus tard; une surprime est imposée après le 15 octobre. Ces conditions d'assurance n'ont pas changé depuis 1956, malgré les progrès considérables des techniques de navigation.
2. Avec des convois de 160 wagons (que le CN fait rouler actuellement) et en éliminant tout retard au port et au silo, le Canadien National a estimé pouvoir livrer 34 millions de boisseaux à Churchill dans une saison de 105 jours. Selon le CN, il faudrait une voie d'évitement supplémentaire à chacune des subdivisions de Herchmer et de Thicket et une longue voie à Churchill pour dépasser ce chiffre. D'après le Conseil de développement du port de Churchill, ces installations supplémentaires et l'utilisation de wagons-trémies porteraient la capacité de livraison par rail à 55.5 millions de boisseaux par an.
3. Le Conseil de développement du port de Churchill estime la capacité de manutention du silo terminus à 39.7 millions de boisseaux, en se basant sur un seul poste de travail et une saison de 87 jours. Deux postes de travail porteraient cette capacité à 52.9 millions de boisseaux. Pour calculer ces chiffres, le Conseil a supposé qu'une partie des céréales était pré-nettoyée. Si tous les grains étaient déjà nettoyés, la capacité serait supérieure.

4. La variété ou la catégorie des céréales manutentionnées s'est toujours limitée à une ou deux au maximum. Le port n'est donc pas en mesure de desservir tous les navires qui pourraient s'y rendre. Il n'a pas pu recevoir par le passé les navires céréaliers qui chargent diverses variétés et catégories de grains. Ce facteur a fait obstacle à l'accroissement du trafic.
5. Le silo terminus est doté de trois postes à quai ayant une profondeur d'eau de 32 pieds à marée basse. Des travaux de dragage menés actuellement doivent permettre de porter cette profondeur à 35 pieds.
6. Le transporteur à courroie a une capacité de 50,000 boisseaux à l'heure; cependant, deux courroies supplémentaires porteraient cette capacité à 100,000 boisseaux à l'heure.
7. L'organisation administrative actuelle est telle que Churchill a peu de chance de concurrencer d'autres ports s'occupant de transport vers l'Est. Toute demande adressée au Conseil des ports nationaux au sujet de Churchill doit être présentée aux mêmes personnes qui s'occupent de Montréal et de Thunder Bay. Pour certains, le port est donc un peu négligé. Pratiquement sans autorité locale ni autonomie, Churchill n'a pas reçu l'attention qu'il mérite.

La Commission est convaincue qu'une utilisation accrue du port de Churchill est, à long terme, dans l'intérêt du commerce extérieur du Canada. Cela s'applique particulièrement au commerce des céréales de l'Ouest, mais aussi aux exportations de soufre, de potasse et

d'autres biens, ainsi qu'à de futures importations.

Comme nous l'avons déjà dit à maintes reprises dans le présent rapport, la géographie du Canada et la situation des ressources renouvelables et non renouvelables par rapport aux zones de consommation sont telles qu'il est nécessaire de déployer tous les efforts possibles pour exploiter au maximum nos ressources en matière de transport.

L'important accroissement projeté dans les expéditions de charbon de l'ouest de l'Alberta vers Thunder Bay et au-delà, par les lignes du Canadien National et de CP Rail, peut encombrer le transport par rail et par la Voie maritime dans cette région. Les augmentations prévues dans le transport du soufre, du minerai de fer et de la potasse imposent au Canada d'utiliser au mieux chacun des éléments de son réseau de transport. Le port de Churchill et la voie ferrée qui y aboutit existent déjà et, avec de légères modifications et un entretien régulier, peuvent assumer un rôle d'une importance croissante dans l'ensemble du réseau.

L'une des difficultés mentionnées plus haut a trait à l'assurance. Or, le nombre d'incidents liés aux conditions des glaces est négligeable. Il ne faut donc pas exagérer les dangers de la navigation dans cette région. Une étude menée récemment par M. William Zeweniuk*

* "Marine Insurance and its effects on the movement of grain through Churchill", William Zeweniuk, Natural Resource Institute, University of Manitoba, 1977.

souligne ces faits.

Tout en étant élevées, les primes d'assurance ne découragent pas le transport par Churchill et n'absorbent pas tout l'avantage financier que le port représente.

D'après les preuves présentées à la Commission, on n'a pas tiré parti des nouvelles techniques basées sur la transmission par satellite et sur le radar pour tenter de prolonger la saison de navigation assurable. La base de calcul des primes a été établie pour la dernière fois en 1956, c'est-à-dire bien avant la mise au point des techniques perfectionnées de surveillance par satellite. Alliés aux vols d'observation, les satellites et les radars naviportés permettent de déterminer avec précision la position des glaces. Les navires peuvent être équipés d'émetteurs-récepteurs UHF pour se mettre en contact avec les services de surveillance de Prince-Albert.

Le Conseil national de recherches a publié une étude* établissant que la saison de navigation à Churchill pouvait être prolongée de 24 jours en moyenne. Même cette prolongation, que certains jugent modeste compte tenu des techniques actuelles, représente 27 pour cent de la saison actuelle. La Commission royale d'enquête de la province du Manitoba (MAURO) sur les transports dans le Nord a déclaré que la date de fermeture de la navigation pouvait être remise de 13 à 28 jours.

* T.M. Dick, "Feasibility of extending Navigation Season at Churchill Harbour".

Dans l'étude qu'il a faite en 1976 pour le compte du Conseil de développement du port de Churchill, M. William Zeweniuk, du Natural Resources Institute, affirme que la saison de navigation pouvait s'étendre en toute sécurité du 20 juillet au 10 novembre, dans les saisons normales, et au-delà dans les bonnes saisons. Les "bonnes" saisons peuvent être prévues trois mois d'avance, avec un bon degré de probabilité.

D'après les renseignements recueillis, la Commission ne croit pas que la capacité de manutention et de transport du port de Churchill a vraiment été "mise à l'épreuve". Elle est convaincue que Churchill aura plus d'importance comme port céréalier si un effort est tenté pour l'exploiter pleinement.

Le port lui-même a besoin d'être mieux dragué, surtout à l'entrée.

Selon le Conseil de développement du port de Churchill, on a déjà envisagé l'expansion de la capacité du terminus. Du fait que la capacité actuelle est de cinq millions de boisseaux et qu'il est nécessaire de ménager des espaces de travail pour 1 à 1.5 million de boisseaux, il ne semble pas rentable de faire le nettoyage du grain à Churchill. Il vaudrait mieux assurer le nettoyage avant l'expédition au port. Ainsi, on pourrait s'attendre aux résultats positifs suivants:

- 1) Si le port ne recevait que des céréales nettoyées, il pourrait se charger d'une plus grande variété de grains. Les espaces de travail actuels pourraient recevoir d'autres catégories ou variétés de céréales, ce qui permettrait la venue au port d'un plus grand nombre de navires céréaliers. Il a été dit, en effet, que

l'impossibilité de manutentionner de nombreuses variétés ou catégories de grains à Churchill empêchait l'accroissement du trafic.

- 2) Le volume total de céréales passant par le silo terminus pourrait être accru de 25 pour cent si Churchill ne recevait que des céréales nettoyées.
- 3) Le transport des criblures serait éliminé. Comme elles ne peuvent se vendre localement, ces criblures doivent actuellement être transportées sur de longues distances vers les Prairies ou accumulées et expédiées par navire vers les ports de l'Atlantique ou du Saint-Laurent.
- 4) En ne plaçant dans le silo terminus de Churchill que des céréales propres, on pourrait facilement porter le trafic annuel du port à 55 à 60 millions de boisseaux.

Pour atteindre ces chiffres, certains changements institutionnels et structurels seraient nécessaires. Nous avons déjà parlé des mesures à prendre dans le port: amélioration des couloirs, dragage, protection du port, établissement de quelques voies d'évitement.

D'autres changements seraient aussi nécessaires afin de livrer au port assez de céréales propres pour qu'il puisse atteindre le chiffre de 55 à 60 millions de boisseaux. D'après les études de la Commission, les zones 11, 15, 17, 21, 23, 25, 27, 29 et 31 du Canadien National et les zones 73, 74, 75 de CP Rail peuvent fournir plus que cette quantité. La région a en effet une production estimative de 240 millions de boisseaux. Si aucune opération de nettoyage et de déshydratation ne se fait plus à Churchill, il semble logique de penser à exploiter pleinement le silo terminus du gouvernement à Saskatoon. Ce silo a été bien trop peu utilisé jusqu'à présent. L'augmentation des droits imposés pour les arrêts

en cours de route a entravé ces derniers temps l'utilisation des silos gouvernementaux pour régulariser l'approvisionnement des terminus. Le silo de Saskatoon, qui a une capacité de 5.5 millions de boisseaux, permettrait à Churchill de disposer au début de la saison de navigation de 11 millions de boisseaux de céréales nettoyés. Pendant la saison, il devrait pouvoir fournir 30 millions de boisseaux.

Un silo gouvernementale à Yorkton

Il est nécessaire de disposer d'un autre silo gouvernemental pouvant fournir 25 à 30 millions de boisseaux. D'après les conclusions de l'étude précitée de la Commission, les céréales devraient provenir des régions desservies par le Canadien National et CP Rail qui présentent les plus grands avantages de transport par rapport à Churchill. Les droits d'arrêt en cours de route doivent être supprimés. La Commission recommande en outre que la majorité sinon toutes les céréales devant être nettoyées avant d'aller à Churchill soit livrée par rail à un silo gouvernemental. Ce silo devrait se trouver à un endroit desservi par les deux transporteurs ferroviaires. Il est également souhaitable qu'il se trouve entre les régions intérieures de production et le port de Churchill, à proximité des voies ferrées. Il serait aussi avantageux qu'il soit situé dans une région d'élevage pouvant absorber les criblures. Yorkton, en Saskatchewan, répond à ces trois critères. C'est un excellent emplacement desservi par les subdivisions Yorkton du

Canadien National et Wynyard de CP Rail, qui ont toutes deux un important trafic de céréales. Yorkton est également proche des subdivisions Qu'Appelle, Watrous et Rivers du Canadien National et Sutherland et Tisdale de CP Rail. On y trouve également une usine de fourrages qui pourrait utiliser une partie de la production locale de criblures.

Les criblures de céréales provenant de Saskatoon ou de Yorkton peuvent être acheminées vers plusieurs marchés qui ne seraient pas à la portée de Churchill: d'abord, les marchés locaux, ensuite les régions dépourvues de fourrages dans les Prairies, enfin, les marchés de l'Est du Canada ou encore les marchés d'exportation qu'il est possible d'atteindre par Thunder Bay ou Vancouver.

À l'heure actuelle, pour desservir Churchill, la Commission canadienne du blé doit retenir des céréales en attente dans les exploitations agricoles, à bord du matériel roulant et dans les silos primaires situés le long des lignes du Canadien National. Cela encombre souvent les silos et impose une application inéquitable des contingentements de livraison, en attendant l'ouverture de Churchill.

Ainsi des contraintes sont imposées à toutes les étapes, depuis la ferme jusqu'aux silos et aux opérations de la Commission canadienne du blé. La Commission est d'avis que ces contraintes peuvent disparaître si l'on utilise à plein rendement le silo gouvernementale de Saskatoon et le silo projeté de Yorkton.

La Commission recommande donc:

- que les droits d'arrêt en cours de route imposés par les chemins de fer pour l'entreposage des céréales en transit dans les silos gouvernementaux soient supprimés.
- que le silo du gouvernement canadien à Saskatoon soit pleinement utilisé pour le nettoyage et l'entreposage des céréales et leur expédition vers Churchill.
- que des taux de transport soient fixés pour tous les points de CP Rail dans la région desservant Churchill. Ces taux devraient être liés à la distance et être comparables aux taux basés sur la distance appliqués par le Canadien National pour le transport des céréales. La Commission recommande aussi que les deux transporteurs soient tenus d'échanger des wagons à destination de Churchill à des points communs de correspondance.
- que soit construit à Yorkton un nouveau silo du gouvernement canadien pouvant assurer la manutention de 30 millions de boisseaux par an.
- que le gouvernement du Canada, de concert avec les autorités locales, tente d'obtenir la prolongation de la saison d'assurance des navires céréaliers entre le cap Chidley et Churchill et de faire rajuster le taux des primes pour les faire correspondre aux conditions actuelles.
- Le système proposé de gestion des ports canadiens permettra aux autorités locales de contribuer davantage au développement du port de Churchill. La Commission appuie donc l'adoption et l'application rapides du projet de loi.

Ports de la côte du Pacifique

Les céréales provenant des silos primaires et destinés à l'exportation par la côte ouest passent par les silos terminus de Vancouver ou de Prince Rupert. Les quatre silos de Vancouver ont une capacité totale de 25 millions de boisseaux, et celui de Prince Rupert a une capacité de 2.2 millions. Dans le but de faciliter

les exportations de grain, la Commission canadienne du blé a annoncé au mois d'avril 1976 la mise sur pied d'un programme visant à encourager la construction de silos terminus pouvant contenir jusqu'à 14 millions de boisseaux supplémentaires dans les ports de la côte du Pacifique.

Ces silos terminus auront pour fonction première de permettre le transbordement des céréales des wagons de chemin de fer aux navires céréaliers et d'en assurer le nettoyage pendant qu'elles sont entreposées dans le terminus.

1. Le port de Vancouver

Bien que le prolongement du réseau ferroviaire du Pacifique Canadien jusqu'à Vancouver en 1885 ait ouvert aux producteurs de céréales des Prairies l'accès de nouveaux marchés mondiaux, les exportations ont été assez rares au cours des premières années. Les registres les plus anciens mentionnent que 50,000 boisseaux de blé en sacs ont été acheminés vers Liverpool via le cap Horn en 1900. Plus tard la même année, 50,000 autres boisseaux ont été envoyés en Chine.

Avec l'achèvement du canal de Panama en 1914 a commencé la construction du premier grand terminus de la côte ouest. Terminé en 1916, le terminus fédéral avait une contenance de 1.2 million de boisseaux. En 1922, les exportations par Vancouver ont atteint 14 millions de boisseaux, dont 10 millions à destination du Royaume-Uni via le canal de Panama.

a) Le silo du Syndicat du blé de la Saskatchewan

Ce silo terminus d'une capacité de 5,472,000 boisseaux est situé sur la rive nord de l'Inlet Burrard et peut manutentionner tous les types de céréales et de graines oléagineuses qui sont acheminées par la côte ouest. Il reçoit la plupart des expéditions de blé dur en raison de l'équipement de nettoyage dont il dispose. Le Syndicat du blé a commencé la mise en oeuvre d'un projet qui devrait lui permettre d'augmenter de trois millions de boisseaux la capacité de son silo et d'apporter les améliorations correspondantes aux ateliers et aux voies de service.

Le Canadien National dessert les terminus de la rive nord. Les wagons de CP Rail vont de Coquitlam au point de correspondance CP Rail-Canadien National à Sapperton, situé sur la ligne du Burlington Northern Railway, et de là, vers la rive nord. Le Canadien National renvoie les wagons vides de CP Rail à Sapperton où cette compagnie les reprend. Les convois de British Columbia Railway à destination du silo du Syndicat du blé de la Saskatchewan sont échangés au point de correspondance avec le Canadien National, situé à l'est du pont de First Narrows.

b) Le silo de L'Alberta Wheat Pool

Ce silo est situé sur la rive sud de l'Inlet Burrard; sa capacité actuelle est de 7,300,000 boisseaux. Il est desservi par un bon réseau de voies pour les wagons couverts et les wagons-trémies.

Seul CP Rail a accès au silo de L'Alberta Wheat Pool. Ses convois vont de Coquitlam vers l'ouest jusqu'à la gare de triage "K" située près du terminus. Les wagons du Canadien National destinés à l'Alberta Wheat Pool sont pris en charge par CP Rail à Campbell, à l'ouest du terminus. A l'heure actuelle, le British Columbia Railway ne transporte que peu de céréales vers ce silo; ses convois doivent passer sur les voies du Canadien National jusqu'à Willingdon Junction, du Burlington Northern Railway jusqu'à Sapperton, et de CP Rail jusqu'à Coquitlam puis au terminus.

c) Les silos de Pacific Elevator Ltd.

Ces deux silos terminus sont également situés sur la rive sud et ont entre eux une grande annexe qui leur est commune. La capacité d'entreposage combinée de ce complexe est de 7,111,500 boisseaux. Les installations sont la propriété de l'Alberta Wheat Pool et du Syndicat du blé de la Saskatchewan qui pratiquent une certaine spécialisation en entreposant certaines céréales dans des silos particuliers.

Le Canadien National et CP Rail ont tous les deux accès à ces silos qui disposent d'un réseau limité de voies pour les wagons chargés et vides.

d) Le silo de United Grain Growers

Ce terminus d'une capacité de 3,645,000 boisseaux est situé sur la rive sud. Le réseau de voies local est restreint

et des manoeuvres fréquentes sont nécessaires pour débarrasser les voies de service des wagons vides et faire avancer les wagons chargés. Des terrains avoisinants devenus vacants vont permettre l'expansion du réseau de voies et l'accroissement de la capacité d'entreposage.

Le Canadien National et CP Rail desservent tous les deux le terminus de United Grain Growers.

e) Le silo de Burrard Terminals Ltd.

Le terminus est désaffecté à l'heure actuelle par suite d'une explosion et d'un incendie qui l'ont endommagé à l'automne de 1975. Situé sur la rive nord de l'Inlet Burrard, ce terminus d'une capacité de 1,500,000 boisseaux était très utilisé pour l'entreposage des grains spéciaux. La compagnie a annoncé son intention de reconstruire l'atelier et d'accroître la capacité de l'installation.

L'audience tenue à Vancouver en octobre 1976 a porté en partie sur la situation et les difficultés du transport des céréales aux nombreux terminus de l'Inlet Burrard et du chargement des céréaliers en partance pour l'étranger. Presque toutes les céréales exportées par la côte ouest passent par le port de Vancouver dont la question a été vertement critiquée. Dans son mémoire à la Commission, le gouvernement de la Colombie-Britannique a déclaré:

" Les règlements et les droits actuels d'échange aux points de correspondance sont archaïques. Ils remontent à la Première Guerre mondiale. Ils doivent être révisés, que nous ayons un chemin de fer terminus ou non."

De nombreux témoignages présentés à la Commission lors de l'audience tenue à Vancouver réitérent cette plainte et soulignent la nécessité d'apporter des améliorations.

Certains recommandent la création à Vancouver d'une administration qui serait chargée des manoeuvres ferroviaires terminales et qui serait indépendante des cinq transporteurs desservant le port. Les défenseurs de ce projet en ont souligné les avantages et ont mentionné qu'il existait de telles administrations à la Nouvelle-Orléans, à Portland et dans d'autres centres d'exportation de céréales.

Pour sa part, M. Fred Spoke, directeur du port de Vancouver, a déclaré:

" Nous ne sommes pas convaincus que l'établissement d'un chemin de fer terminus dans le port soit la solution à nos problèmes. L'idéal serait d'établir un système permettant le partage de l'infrastructure ferroviaire par tous les transporteurs et un contrôle central de toute la circulation ferroviaire dans le voisinage du port; en somme, un système semblable au contrôle de la circulation aérienne à partir des tours de contrôle des grands aéroports."

La Commission a étudié le concept d'un chemin de fer terminus, ainsi que d'autres possibilités, notamment:

- 1) Le statu quo;
- 2) Confier toutes les opérations d'aiguillage des convois céréaliers à CP Rail ou au Canadien National;
- 3) Étendre l'usage du droit de circulation en commun;
- 4) Nommer un coordonnateur investi de pouvoirs précis

pour contrôler le mouvement des wagons de céréales vers les différents terminus.

-- Une administration de chemin de fer terminus

Aucune des cinq compagnies de chemin de fer desservant la région n'appuie l'idée d'un chemin de fer terminus. Le porte-parole de la Canadian Railway Labour Association a déclaré que l'Association s'opposait fortement à cette proposition. Selon lui, l'adoption du projet engendrerait de sérieux problèmes ouvriers à cause des différences entre les conventions collectives signées avec les compagnies ferroviaires.

Il ressort clairement des témoignages qu'il faut apporter certaines améliorations et que les choses ne peuvent en rester là, la situation pouvant nuire à nos ventes à l'étranger. Cette crainte se reflète dans un message que des agents maritimes de Vancouver ont fait parvenir à la Commission canadienne du blé et à d'autres organismes au nom de la République populaire de Chine en février 1977 et dont voici des extraits:

"À titre d'agents maritimes représentant la République populaire de Chine dans l'Ouest canadien, nous désirons exprimer notre inquiétude au sujet des prochaines expéditions de céréales vers la Chine.

Ces quelques dernières années, nos clients ont dû endurer des retards considérables dans le chargement de leurs navires céréaliers à Vancouver. Nombre de retards, plus particulièrement dans le second semestre de 1974 et au début de 1975, sont imputables aux troubles ouvriers et aux grèves. Cependant, beaucoup d'autres retards sont directement attribuables à la pénurie locale de céréales, à l'entreposage dans les silos de quantités excessives de blé de catégories autres que celles

mentionnées dans le contrat, à l'humidité ou à la saleté du grain et aux livraisons irrégulières des chemins de fer. Quantité de motifs sont invoqués, dont certains sont certes justifiés, mais ils ne suffisent pas à consoler un client dont les navires sont immobilisés des jours et des semaines durant.

Ces nombreuses difficultés ont non seulement nui à la réputation du Canada auprès d'importateurs éventuels de nos produits, mais, au cours des dernières années, elles ont coûté aux contribuables canadiens plusieurs millions de dollars en surestaries et autres pertes commerciales.

Nous croyons savoir que le Canada s'est engagé à livrer à la Chine cette année un total de 2,250,000 tonnes fortes de céréales dont 1,350,000 tonnes entre février et juin. Nous espérons sincèrement que cet engagement sera tenu sans que nous ayons à faire face aux problèmes et retards habituels dernières années. Nos clients et nous-mêmes espérons que vous déploierez tous les efforts nécessaires pour mener ce programme à bonne fin."

M. Spoke a déclaré pour sa part:

"Nous jugeons qu'il est essentiel que les voies ferrées et les rues de la côte nord de Burrard Inlet ne soient pas au même niveau. Il faut commencer sans plus tarder la construction de passages supérieurs ou de tunnels à certaines de ces intersections, qui ont déjà été mentionnées dans une étude menée récemment sous les auspices du WESTAC."

L'honorable Jack Davis, ministre des Transports de la Colombie-Britannique, a déclaré:

"La coopération est certainement préférable à la création d'une autre entreprise ferroviaire. Nous n'avons pas besoin d'une autre bureaucratie qui dictera ses volontés et imposera des frais supplémentaires à notre réseau de transport de la côte ouest. Nous n'en avons pas besoin pour acheminer les trains-blocs vers le banc Roberts.

Nous n'en avons pas besoin non plus pour faire circuler les trains-blocs sur la rive nord de l'Inlet Burrard. Cette entreprise ferroviaire n'est nécessaire que si l'on admet l'hypothèse que les cinq principales compagnies de chemin de fer refusent de collaborer étroitement en vue de l'échange de wagons dans les régions métropolitaines.

Il y a d'autres voies que nous pouvons suivre. Nous pourrions mettre sur pied un groupe spécial comme celui qui a été établi il y a quelques années à Saint-Louis au Missouri. Là, les représentants de la direction, des travailleurs et de plusieurs paliers de gouvernement ont travaillé ensemble afin d'élaborer un système plus efficace. Une telle collaboration à tous les échelons comporte de nombreux avantages. En particulier, elle assurerait la pleine participation des travailleurs syndiqués ici à Vancouver.

WESTAC, le conseil consultatif du transport de l'Ouest, établi il y a plusieurs années pour remplir cette fonction et d'autres tâches similaires, est très bien placé pour faire ce travail. Cette organisation regroupe déjà des représentants des gouvernements, des grands transporteurs, des expéditeurs, du patronat et des travailleurs. Elle a mené un certain nombre d'études, notamment sur la nécessité d'éliminer certains passages à niveau et sur les moyens d'améliorer la manutention des diverses catégories de céréales dans le port. Votre Commission jugera peut-être bon de désigner WESTAC comme l'organisme le plus apte à coordonner les travaux d'un groupe spécial semblable à celui de Saint-Louis, chargé d'organiser les opérations ferroviaires dans la région du port."

À la lumière de ce qui précède, la Commission convient que la création d'une administration de chemin de fer terminus ne réglerait pas les problèmes que connaît le port de Vancouver.

Par ailleurs, ni le Canadien National ni CP Rail ne sont d'accord pour confier toute la coordination du trafic céréalier à l'un d'entre eux.

Cependant, comme l'a déclaré l'honorable Jack Davis, la coopération entre tous les éléments intéressés à la bonne marche du port de Vancouver semble être la meilleure solution. La création d'un groupe spécial semblable à celui de Saint-Louis, comme le recommande M. Davis, présente des avantages certains. Elle permettrait

surtout une pleine participation des travailleurs. Sans la collaboration des syndicats, il est impossible d'atteindre les objectifs qui donneront à Vancouver la place qu'il devrait tenir dans le commerce du grain, et qui permettront au Canada de se maintenir à son rang parmi les exportateurs de céréales.

La Commission recommande donc que soit créé un groupe spécial chargé de coordonner les opérations ferroviaires dans le port de Vancouver et que WESTAC participe à l'organisation de ce groupe en s'inspirant, dans la mesure du possible, de l'expérience de Saint-Louis.

-- Un contrôleur investi de pouvoirs suffisants

Il existe actuellement un coordonnateur qui contrôle le mouvement des wagons chargés vers les terminus, de façon à établir un certain équilibre. Il a fait un excellent travail compte tenu des circonstances difficiles, mais il ne dispose pas de pouvoirs suffisants pour faire respecter ses instructions. On ne peut continuer à compter sur la faculté de persuasion d'un employé de la Commission canadienne des transports pour régler ces questions comme c'est maintenant le cas.

Le coordonnateur devrait disposer des pouvoirs nécessaires pour affecter et envoyer les wagons céréaliers aux terminus de son choix; ses directives devraient être exécutées promptement et sans faute par les compagnies ferroviaires sous peine de sanctions importantes. Ce coordonnateur serait plus en mesure de remplir

ses fonctions s'il relevait de la Commission canadienne du blé avec laquelle il serait en communication constante et dont il suivrait les directives pour répartir les wagons céréaliers entre les différents terminus. La Commission canadienne du blé devrait être chargée de coordonner le transport de toutes les céréales sur la côte ouest. Le coordonnateur de Vancouver devrait tous les jours avoir accès aux données nécessaires concernant le service ferroviaire et les arrivées des navires, afin d'exécuter convenablement ses fonctions de coordination.

La Commission du blé doit absolument assumer un rôle plus important et dynamique dans la manutention et le transport des céréales au Canada; nous reviendrons sur ce point dans notre étude du port de Prince-Rupert.

-- Le pont du Fraser

Il existe une situation absurde au pont du Fraser que les convois céréaliers doivent franchir afin d'atteindre les terminus situés des deux côtés de l'Inlet Burrard. Ce pont, qui relève du ministère des Travaux publics, est un obstacle constant pour les trains du Canadien National à destination des terminus. Le Canadien National et le Burlington Northern ont entrepris des travaux d'amélioration des voies, mais ces mesures demeureront inefficaces aussi longtemps que le pont n'aura qu'une seule voie et sera contrôlé à distance. L'expéditeur qui contrôle le mouvement des trains sur le pont est un employé du Burlington Northern établi à Seattle. Cette compagnie

a déclaré que l'expéditeur avait un adjoint qui contrôlait l'opération à partir de la gare du Burlington Northern à Vancouver. Cependant, lors d'une inspection sur place de la circulation ferroviaire dans le port, un des membres de la Commission a constaté que le train qu'il surveillait devait communiquer avec l'expéditeur de Seattle afin d'obtenir l'autorisation de franchir le pont. Il semble que les convois de Burlington Northern aient la priorité sur ce pont. L'adjoint posté à Vancouver a déclaré qu'il recevait ses directives de Seattle. Ce n'est pas par nationalisme mais par souci d'efficacité que la Commission recommande de confier au Canadien National le soin de contrôler la circulation sur ce pont qui appartient au gouvernement.

-- La jonction entre British Columbia Railway et Burlington Northern

Il y a un autre problème de circulation ferroviaire dans le port qui doit être réglé. Des convois du British Columbia Railway arrivent sur la rive nord de l'Inlet Burrard, chargés surtout de bois de construction destiné aux États-Unis et dont le Burlington Northern prend livraison sur la rive sud de l'Inlet. Il n'y a aucun point de correspondance entre les voies du British Columbia Railway et celles du Burlington Northern, distantes de six milles. Jusqu'ici, la liaison s'est faite grâce à une opération dite "de jonction". Le Canadien National utilise ses propres locomotives pour remorquer les wagons du British Columbia Railway jusqu'à un point où le Burlington Northern les prend en charge. Le Canadien National se fait payer

\$40 par wagon pour ce service.

À l'été 1976, l'Inter-State Commerce Commission des États-Unis a autorisé une augmentation des tarifs de transport du bois de construction. Le Burlington Northern n'a pas voulu imposer cette hausse alors que le Canadien National et CP Rail l'adoptaient au Canada. Pour sa part, le British Columbia Railway a également décidé de rejeter la majoration. Le Canadien National insistait pour que le British Columbia Railway augmente ses tarifs et, pour forcer la main des deux compagnies ferroviaires, a porté ses frais de "jonction" à \$100 par wagon, prétendant agir en vertu de l'article 268(2) de la Loi sur les chemins de fer, mais contrairement à l'article 269(4). Le Canadien National a exigé ce montant jusqu'à ce que les deux compagnies de chemin de fer capitulent et majorent leurs tarifs. Par la suite, le Canadien National a ramené les frais à \$40 par wagon comme auparavant. Ce genre de chantage économique ne doit pas être encouragé. Le British Columbia Railway est trop important pour l'industrie forestière de la Colombie-Britannique et l'intérieur de la province pour être laissé à la merci d'un tel concurrent. Il est regrettable qu'une telle mesure puisse être adoptée sans l'approbation préalable de la Commission canadienne des transports.

Par conséquent, la Commission recommande que soit accordé au British Columbia Railway le droit de faire circuler ses trains sur la voie du Canadien National, à partir de son terminus sud jusqu'aux points de prise en charge par le Burlington Northern. La Commission

canadienne des transports devrait imposer des conditions équitables pour l'octroi de ce droit, en vertu des pouvoirs que lui confèrent la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports.

-- Expansion future

Le temps n'est pas loin où il faudra sérieusement envisager des emplacements autres que l'Inlet Burrard pour l'expansion des terminus portuaires de céréales. Dans l'ensemble, la région de l'Inlet est de plus en plus encombrée; les réseaux de voies ne pourront pas y être agrandis suffisamment pour recevoir des trains céréaliers de 125 wagons. Des craintes sont également exprimées au sujet des conséquences écologiques du projet de reconstruction des terminus de l'Inlet Burrard et de l'expansion du terminus du Syndicat du blé de la Saskatchewan. Cette question n'a pas été abordée lors de l'audience tenue à Vancouver, mais elle est actuellement soulevée devant les autorités municipales.

-- La main-d'oeuvre du port

L'exportation des céréales à Vancouver a au moins un point commun avec les opérations ferroviaires: elle devrait se poursuivre presque sans arrêt.

Les chemins de fer continuent à fonctionner les fins de semaine, les jours fériés et la nuit. Toute interruption de l'opération globale de transport des céréales, du déchargement dans les terminus jusqu'au chargement dans les céréaliers, ralentit ou arrête nécessaire-

ment tout le processus.

Idéalement, il faudrait que tous les segments du transport puissent, au besoin, travailler de façon ininterrompue. La plupart des employés syndiqués (qui font partie de plusieurs unités de négociation) sont disposés à le faire et le font déjà. Il faudrait poursuivre activement les négociations en vue de rendre la pratique universelle.

Naturellement, cet arrangement entraînerait des heures supplémentaires et le paiement d'autres primes de poste, mais ne toucherait pas à la semaine normale de cinq jours des travailleurs. Cependant, compte tenu de l'importance de l'opération pour le maintien de la réputation du Canada comme exportateur de céréales et des frais considérables entraînés par les retards, y compris la surestaries payée aux armateurs, les dépenses à engager pour les heures supplémentaires ne seraient pas du tout excessives.

La Commission recommande que le groupe spécial devant être organisé par le WESTAC se donne pour objectif premier la réalisation de ce projet de fonctionnement ininterrompu. La Commission recommande également que les recommandations 18, 19, et 20 du rapport de l'honorable juge E.D. Bayda, daté du 22 juillet 1975, fassent partie intégrante de l'étude du WESTAC qui devra chercher à atteindre les objectifs qu'elles visent. Ces recommandations sont les suivantes:

- Recommandation 18

"Il conviendrait de convoquer immédiatement une réunion des administrateurs supérieurs des syndicats (à l'exception

des syndicats ferroviaires) dont les membres s'occupent de la manutention des céréales (voir la conclusion n^o 13) dans la région du port de Vancouver, en vue d'entreprendre des pourparlers visant à amener ces syndicats à négocier en commun."

- Recommandation 19

"Il conviendrait de convoquer immédiatement une réunion des cadres supérieurs des silos terminus et des compagnies (à l'exception des compagnies de chemins de fer) s'occupant de la manutention des céréales (voir la conclusion n^o 13) dans la région du port de Vancouver et de hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor, en vue d'entreprendre des pourparlers visant à amener ces employeurs à négocier en commun."

- Recommandation 20

"Si la négociation en commun n'est pas convenue dans l'année qui suit, il conviendrait d'adopter une loi prévoyant une date commune (quelle que soit l'année) pour l'expiration de toutes les conventions collectives entre les employeurs et les employés s'occupant directement du transport des céréales par le port de Vancouver."

Les délais prévus dans ces recommandations sont dépassés; cependant, les mesures qu'elles proposent sont aussi valables aujourd'hui qu'au moment où le juge Bayda les a présentées.

2. Squamish

Il n'y a aucun doute que Squamish peut devenir un excellent port céréalier. Toutefois, à l'heure actuelle, son emplacement nuit à son expansion. Le seul grain transporté directement à Squamish ou exporté via ce port provient de la zone de Peace River dans le nord-est de la Colombie-Britannique; à l'occasion, du grain est aussi acheminé par Squamish lorsque la voie du Canadien National qui traverse la vallée du Fraser est coupée et que les trains en provenance

d'Edmonton sont détournés sur les lignes du British Columbia Railway à Prince-George. La Commission traite ailleurs du projet de construction du tronçon Ashcroft-Clinton. Si cette liaison est établie entre le Canadien National, CP Rail et le British Columbia Railway, les ressources de Squamish pourront être mises en valeur. L'existence de ce port fort bien situé pourrait en fin de compte être un facteur déterminant dans la construction du tronçon Ashcroft-Clinton.

L'encombrement de l'Inlet Burrard et les questions d'environnement pourraient imposer l'établissement d'un terminus moderne d'exportation des céréales à l'extérieur de Vancouver; dans ce cas, le port de Squamish serait tout désigné.

3. Prince-Rupert

Le port de Prince-Rupert possède des ressources qui n'ont pas encore été pleinement mises en valeur.

Situé à 500 milles plus près des ports de la côte du Pacifique que Vancouver, il a une liaison directe par chemin de fer avec Edmonton et est ouvert toute l'année. La voie du Canadien National peut supporter des wagons-trémies chargés de cent tonnes. Le silo du gouvernement situé à Edmonton devrait servir d'installation d'appoint où serait entreposé du grain nettoyé prêt à être expédié à Prince-Rupert sur demande.

Prince-Rupert sera le port le plus rapproché de la zone de Peace River, dans le nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, lorsque le British Columbia Railway sera relié aux lignes de chemin

de fer qui desservent actuellement ou qui seront construites pour desservir la région de Peace River dans les deux provinces. Les possibilités de la zone de Peace River sont énoncées au chapitre 4 dans lequel est recommandé l'établissement, au Canadien National, d'un nouveau département chargé de servir le nord de l'Alberta.

Les ressources de Prince-Rupert resteront inexploitées tant que le présent terminus ne sera pas agrandi et modernisé; il faudra de plus que les exploitants du terminus cherchent vraiment à l'utiliser comme installation d'exportation et non comme un entrepôt dont on se sert lorsque les installations de Vancouver sont encombrées ou ne peuvent être utilisées pour une raison ou une autre.

Un rapport du directeur des opérations de la North Pacific Shipping Company Ltd., en date de 17 février 1977, illustre combien Prince-Rupert est mal exploité comme port d'exportation. Voici un extrait de ce rapport:

" Au début du mois, j'avais projeté, de concert avec les représentants locaux de la Commission canadienne du blé, de faire charger en février 3 et peut-être 4 navires à Prince-Rupert. Cependant, 2 navires seulement pourront être chargés en février en raison de la mauvaise administration du port par la Commission. Les navires suivants devaient à l'origine être chargés à Prince-Rupert:

Gui Hai - Arrivé à Prince-Rupert le 27 janvier 1977

Aegean Sea - Arrivé à Prince-Rupert le 11 février 1977

Chukchi Sea - Date prévue d'arrivée: 19 février 1977

Koro Sea - Date prévue d'arrivée (initialement): 28 février 1977

Avant l'arrivée du Gui Hai le 27 janvier 1977, les exploitants du silo de Prince-Rupert et les représentants de la Commission canadienne du blé à Vancouver avaient prévu que ce navire quitterait le port au plus tard le 31 janvier 1977, laissant ainsi amplement de temps pour réapprovisionner le silo avant l'arrivée de l' Aegean Sea, attendu le 11 février 1977. Vous serez surpris d'apprendre qu'au moment où je vous écris, le Gui Hai est toujours ancré près du silo à Prince-Rupert. Il doit partir à 13 heures aujourd'hui. Le chargement a été retardé parce que la presque totalité du grain destiné à ce navire est arrivée à Prince-Rupert en mauvais état et qu'à mon avis, le dessicateur du silo de Prince-Rupert ne ferait même pas le poids comme séchoir dans un salon de coiffure.

Pendant ce temps, L' Aegean Sea est au mouillage depuis le 13 février et ne commencera à charger que demain 18 février. Nous ignorons pour le moment quand l'opération sera terminée. La Commission nous a maintenant informés qu'il fallait détourner le Chukchi Sea et le Koro Sea vers Vancouver, étant donné qu'elle ne pouvait recevoir ces deux céréaliers à Prince-Rupert en février."

La Commission recommande que le terminus de Prince-Rupert soit entièrement modernisé, que sa capacité soit portée à six millions de boisseaux et qu'il soit exploité au maximum comme partie intégrante des installations nationales d'exportation des céréales. On ne peut continuer à négliger ainsi ce port. Dans son témoignage devant le Comité permanent de l'agriculture dans la Chambre des communes, en juin 1976, M. Kristjanson, adjoint au commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, a déclaré:

"Bien entendu, la Commission tient beaucoup à ce qu'il y ait des développements à Prince-Rupert.... Nous voudrions que la capacité d'entreposage actuelle soit augmentée de trois millions de boisseaux, comme strict minimum... Le vrai problème du point de vue des entreprises céréalieres actuelles, c'est qu'elles s'opposent à ce que la Commission canadienne du blé achemine du grain en provenance de leurs silos régionaux vers le terminus de quelqu'un d'autre. C'est

pourquoi nous sommes d'avis que les choses iraient bien mieux si le silo terminus de Prince-Rupert était exploité par quelqu'un qui aurait également des silos régionaux."

A moins que la Commission canadienne du blé ne l'utilise pleinement, le terminus devrait être confié (loué ou vendu) à une entreprise d'exportation de céréales qui, sur le plan financier, aurait avantage à exploiter toutes ces possibilités d'exportation et à ne pas l'utiliser comme simple entrepôt; en servant d'installation d'appoint pour Vancouver, le terminus est peut-être rentable, mais il est aussi inactif.

L'utilisation efficace et continue du silo de Prince-Rupert permettrait d'économiser, au profit des producteurs, une partie des millions dépensés annuellement en surestarie à Vancouver.

Les silos intérieurs du gouvernement canadien

La Commission des grains du Canada exploite le réseau de silos du gouvernement canadien qui est constitué de cinq silos terminus intérieurs.

TABLEAU VII -4		
Silos du gouvernement canadien		
Lieu	Capacité d'entreposage	Date d'ouverture
Saskatoon	5,500,000	15 octobre 1914
Moose Jaw	5,500,000	14 octobre 1914
Calgary	2,500,000	1 ^{er} septembre 1915
Edmonton	2,350,000	16 octobre 1924
Lethbridge	1,250,000	8 octobre 1931

Les avantages de ces silos intérieurs du gouvernement sont énoncés dans le rapport de la Commission des grains pour l'année 1912.

1. Ils rapprocheraient l'inspection et l'entreposage terminal du producteur de céréales, lui assurant ainsi des rentrées plus rapides de revenus et de meilleures conditions financières.
2. Les céréales entreposées à ces endroits pourraient être expédiées par plusieurs routes, selon les conditions: via le canal de Panama ou la baie d'Hudson, si ces routes sont praticables, et, si les droits de douane sur les céréales étaient réduits ou supprimés, par le sud également.
3. Ces silos seraient équipés d'appareils de nettoyage et de dessiccation, ce qui permettrait d'égaliser le rendement de l'année dernière.
4. L'existence de ces silos aiderait l'industrie meunière dans l'Ouest. Dans les circonstances actuelles, seules les plus importantes meuneries peuvent acheter à des conditions avantageuses. Les petits moulins achètent leur blé des silos et des fermiers locaux et sont désavantagés étant donné qu'ils ne peuvent obtenir de classes officielles ou puiser dans de grandes provisions.
5. Ces silos permettraient aux marchands de grain locaux et aux

acheteurs indépendants de survivre.

6. Ces silos répartiraient plus uniformément les expéditions de céréales pendant toute l'année, et particulièrement dans les sections les plus à l'ouest, si la route du canal de Panama s'avérait praticable.
7. Ces grands silos intérieurs assureraient, en matière d'entreposage, la capacité de réserve qui manque à l'Ouest du Canada à l'heure actuelle; ils permettraient de parer à toutes les situations d'urgence, qu'il s'agisse de problèmes de production, de climat ou d'encombrement; ils rapprocheraient l'inspection de la production et procureraient aux producteurs de céréales de l'Ouest canadien les rentrées plus rapides et les voies d'expédition multiples qui n'existent actuellement que chez leurs voisins du sud.

Ces silos ont très peu servi ces quelques dernières années, parce que les compagnies de manutention des céréales ont évidemment préféré établir leurs propres installations, pour garder le contrôle des céréales de la Commission canadienne du blé et de leurs propres céréales, et tirer un profit de la manutention et de l'entreposage.

A la mi-mars 1977, les silos intérieurs avaient en réserve 6.2 millions de boisseaux, soit environ un tiers de leur capacité de 17.1 millions de boisseaux.

TABLEAU VII-5
LIVRAISON NETTES DE GRAIN AUX SILOS TERMINUS INTÉRIEURS
(en milliers de boisseaux)

Recolte de	Blé	Blé dur	Avoine	Orge	Siegle	Graines de lin	Graines de colza	TOTAL
1965/66	3,649	26	41	1,267	26	74	1,313	6,397
1966/67	12,758	4	6	1,261	10	33	164	14,236
1967/68	1,896	6	12	1,197	7	4	25	3,147
1968/69	17,471	10	83	1,051	7	63	24	18,709
1969/70	2,634	41	9	1,429	4	201	525	4,843
1970/71	852	142	16	1,834	22	124	2,332	5,332
1971/72	832	1,226	10	9,369	28	2,550	1,320	15,335
1972/73	746	1,193	126	4,784	4	1,795	5,118	13,766
1973/74	13,406	1,977	380	9,908	221	893	3,317	30,102
1974/75	14,063	4,553	183	8,960	220	148	3,302	31,428
Average	6,831	918	87	4,106	55	589	1,744	14,329

Les silos du gouvernement sont là. Ils sont en assez bon état. Ils sont munis d'un bon équipement de dessiccation, et toute insuffisance de leur matériel de nettoyage pourrait rapidement être corrigée. Ces silos peuvent traiter le grain de façon à respecter les normes d'exportation. Ils sont presque inutilisés, alors que les fermiers de l'Ouest canadien, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, subventionnent la construction d'autres terminus sur la côte. Il s'agit là d'un véritable gaspillage de ressources.

Les droits considérables d'arrêt en cours de route (actuellement de 18 cents par cent livres) imposés par les compagnies de chemin de fer pour l'entreposage, le nettoyage et le séchage du grain en transit

découragent l'utilisation de ces installations publiques.

Capacité de nettoyage

Voici la capacité de nettoyage quotidienne de chacun des silos gouvernementaux (à deux postes de travail par jour):

-	Moose Jaw.....	90,000	boisseaux
	Saskatoon.....	120,000	boisseaux
	Calgary.....	60,000	boisseaux
	Edmonton.....	120,000	boisseaux
	Lethbridge.....	50,000	boisseaux
	TOTAL	440,000	boisseaux

A deux équipes travaillant cinq jours par semaine, ces silos ont une capacité annuelle de 114.4 millions de boisseaux. A trois équipes et six jours par semaine, la capacité serait de 205.9 millions de boisseaux. Les capacités de réception et de chargement sont suffisantes pour suivre le rythme de nettoyage, qui détermine la capacité globale des installations.

La Commission estime qu'on ne devrait pas imposer aux producteurs de l'Ouest canadien de payer de nouvelles installations de manutention alors que ces cinq silos sont inutilisés. Elle reconnaît que la pleine exploitation de ces derniers peut réduire les recettes des entreprises céréalieres. Cependant, si l'on cherche à augmenter l'efficacité de l'ensemble du système, il est incompréhensible que des organisations de fermiers soient maintenant mises sur pied afin de construire des installations quasi identiques à celles qui sont

fournies par le gouvernement du Canada, laissant ces dernières inutilisées. La Commission est convaincue que le système fonctionnerait mieux si les silos gouvernementaux servaient au conditionnement du grain destiné à l'exportation, et si, de ce fait, les terminus portuaires existants ou les installations de chargement en vrac servaient au transbordement du grain conditionné des wagons aux navires. De l'avis de la Commission, la Loi sur la Commission canadienne du blé stipule que le grain de la classe B qu'un silo primaire achète pour la Commission canadienne du blé devient immédiatement la propriété de cette dernière, sous réserve seulement des dispositions restreintes de l'article 37 de la Loi. La Commission canadienne du blé a le droit d'acheminer le grain aux terminus comme bon lui semble.

La Commission recommande la pleine utilisation des silos gouvernementaux et la construction d'un nouveau silo à Yorkton.

La Commission ne considère pas que les silos gouvernementaux peuvent remplacer des terminus existants; elle estime qu'ils sont un complément utile du système national de manutention du grain.

La Commission reconnaît que, même si les droits d'arrêt en cours de route sont supprimés, l'utilisation des silos gouvernementaux entraînera des frais de manutention supplémentaires. Cependant, ces frais seront plus que compensés par la possibilité accrue de saisir les occasions d'exportation, l'élimination de la surestarie et une exploitation plus efficace de tous les ports.

Dans les Prairies, les activités liées à l'agriculture devraient être encouragées là où il existe des avantages naturels. Le nettoyage

du grain en est un exemple. Cette opération peut s'effectuer dans les Prairies où la population est moins dense, où les préoccupations au sujet de l'environnement sont moins pressantes et où il est possible d'utiliser les sous-produits.

La Commission recommande:

- la suppression des droits d'arrêt en cours de route qu'exigent les compagnies de chemin de fer pour l'expédition des céréales gardées en transit dans les silos intérieurs du gouvernement, pour entreposage, nettoyage ou dessiccation;
- la pleine utilisation des silos intérieurs pour augmenter la capacité d'entreposage et de nettoyage à Thunder Bay, Churchill, Prince-Rupert et Vancouver; et
- la construction d'un nouveau silo terminus intérieur à Yorkton pour augmenter la capacité et le débit à Churchill.

CHAPITRE 8

L'ÉNERGIE ET LE TRANSPORT DES GRAINS

L'ÉNERGIE ET LE TRANSPORT DES GRAINS

La crise de l'énergie des années 1970 a sensibilisé l'opinion publique au fait que les sources classiques d'énergie sont de par leur nature épuisables. Depuis la Deuxième guerre mondiale, la consommation annuelle totale d'énergie pour les États-Unis a doublé tous les 16 ans.* On s'accorde à penser que cette exploitation exponentielle des ressources naturelles épuisables peut être l'une des principales limites à l'expansion démographique mondiale et au développement de la société industrielle d'ici le siècle prochain.**

S'opposant à la politique d'abandon de lignes ferroviaires, la quasi-totalité des propositions présentées à la Commission lors des audiences locales invoquait comme préoccupation principale l'augmentation de la consommation d'énergie. Les commentaires généraux s'appuyaient sur le principe que les trains peuvent transporter des charges sur une distance donnée pour une quantité de combustible bien inférieure à celle requise par les camions pour le même transport. On a mentionné des chiffres types de puissance unitaire ou de consommation de combustible pour prouver que les trains ont un rendement de trois à neuf fois supérieur à celui des camions.

* Cheney, Eric S., Scientific American Janv.-Fév. 1974.

** Meadows, D.H., D.L. Meadows, G. Randers et W.W. Behrens III, 1972. The Limits to Growth, N.Y.: Signet, 207 p., en particulier les figures 35 et 36.

TABLEAU VIII-1
NATIONS DOTÉES DES PLUS GRANDES RÉSERVES PROUVÉES DE PÉTROLE, 1972

PAYS	RÉSERVES (1)	PRODUCTION (1)	EXPORTATIONS NETTES 1970 ou 1971 (2)	IMPORTATIONS AMÉRICAINES (3)
(Tous les chiffres représentent 10 ⁶ barils)				
Arabie Séoudite*	137,100	2,201	1,378	159
Koweït*	73,937	1,097	1,276	19
Iran*	62,202	1,849	1,573	57
URSS	42,000	2,896	233	3
États-Unis	36,339	3,457	(-1,325)	--
Iraq*	33,000	536	546	2
Libye*	24,100	822	999	38
Abu Zabi	18,234	384	383	12?
Venezuela*	13,872	1,178	1,219	448
Zone neutre*	13,500	208	(avec le Koweït et l'Arabie Séoudite)	
Nigéria*	12,600	665	533	89
Chine	12,500	192	(-1)	0
Indonésie	10,700	395	263	60
Algérie*	9,750	398	351	36
Canada	8,020	564	9	371
Équateur*	5,964	29	(-8)	6
Qatar*	5,832	177	133	2
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>				
TOTAL	519,686	17,050	8,894	1,372
Total OPEP*	420,827	9,939	8,644	998
Total Monde	562,295	18,638	--	1,651

* Membre de l'organisation des Pays exportateurs de pétrole (OPEP)

Sources: (1) World Oil, 15 août 1973;
(2) Albers et al. 1973;
(3) U.S. Bureau of the Census 1973.

Une analyse globale des ressources énergétiques et de leur consommation dans la société permettra d'approfondir les incidences énergétiques possibles d'une rationalisation du système de manutention et de transport des grains dans les Prairies.

Ressources énergétiques et consommation

Le tableau VIII-1 montre que pour un taux de production de 19 milliards de barils en 1972, les réserves prouvées de pétrole de 562 milliards de barils suffiraient à assurer un approvisionnement pendant près de 30 ans. Les opinions restent fort partagées quant à l'importance des réserves totales de pétrole et de gaz; les estimations du Geological Survey des États-Unis sont six à sept fois supérieures à celles d'un autre organisme privé. Toutefois, les réserves ne sont pas inépuisables et, en raison de la croissance exponentielle de la demande, la croissance arithmétique des réserves n'entraîne pas une prolongation sensible de leur durée. Par exemple, si la période de consommation de 10 ans est doublée, elle absorbera une augmentation de huit fois les réserves prévues pour seulement 30 ans.

Il existe d'autres sources de produits pétroliers sur le territoire du plus gros consommateur mondial, comme le montre le tableau VIII-2. L'interprétation de ces chiffres par comparaison avec les réserves pétrolières révèle qu'il existe des réserves pratiquement inépuisables et dont la récupération assurera un approvisionnement pendant plusieurs décennies ou siècles avant de se tourner vers

l'utilisation de ressources renouvelables comme l'énergie solaire, l'énergie hydraulique ou encore l'énergie atomique dont le potentiel est illimité. Une telle interprétation est beaucoup trop simplifiée et manifestement optimiste étant donné la technologie actuelle de l'extraction du pétrole des solides. Dans le cas du charbon, des schistes et des sables bitumineux, les seules activités commerciales importantes de nos jours concernent l'exploitation minière et la manipulation du matériel solide ainsi que son transport jusqu'à un point de traitement. Une usine de schistes bitumineux de 100 mille barils de pétrole par jour nécessite près de 168 mille tonnes de schistes par jour, soit approximativement huit fois plus de solides que la quantité traitée dans la plus grosse usine de charbon aux États-Unis... Or, 100 mille barils par jour représentent environ 0.6 pour cent de la demande actuelle de pétrole de ce pays.* L'extraction de pétrole à partir des sables bitumineux présente des inconvénients semblables.

Étant donné la disproportion critique entre la demande future du pétrole et les ressources, il semblerait que l'on puisse apporter des solutions possibles à ce problème en se basant sur une analyse rigoureuse de l'application des dérivés du pétrole et sur une utilisation d'autres sources d'énergie.

* Coppoc, W.G. Fuels for Transportation. Energy and Transportation SP 406, février 1976. Society of Automotive Engineers.

TABLEAU VIII-2
RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES EN COMBUSTIBLE FOSSILE - É.-U.
MILLIARDS DE BARILS - ÉQUIVALENT EN PÉTROLE

	Identifiées Récupérables	Non découvertes ou difficiles à récupérer
Pétrole	37	113
Schistes		
Plus de 25 gal/tonne	418.....	22,500
Moins de 25 gal/tonne	1,600	
Charbon	1,900	12,200
Sables bitumineux	30"	--

* Les réserves de pétrole extrait de sables bitumineux en Alberta sont évaluées à environ 600 milliards de barils.

Les prévisions populaires sur la consommation de l'énergie soulignent l'accroissement spectaculaire de l'utilisation du charbon et de l'énergie nucléaire au cours des deux prochaines décennies, tandis que les taux d'accroissement de la demande de pétrole vont diminuer de 5 pour cent à un à deux pour cent par année.* Comme le transport représente environ 60 pour cent du marché total du

* Loveland, E.F. Non-Transportation uses for Petroleum: Impact on Fuel Availability. Energy and Transportation, SP 406, février 1976. Society of Automotive Engineers.

pétrole, ces prévisions sont basées sur des diminutions importantes de l'accroissement annuel moyen de la consommation dans ce secteur.

On peut avoir une idée de la possibilité relative d'économies en matière de consommation de combustible dans le secteur du transport en se référant au tableau VIII-3* qui donne une répartition de la consommation de combustible dans le secteur du transport au Canada. Ces données concordent avec une estimation de 1971 sur la consommation aux États-Unis qui indiquait que l'automobile représentait près de 60 pour cent du combustible consommé dans les transports. Les véhicules routiers à moteur diesel englobent les autocars assurant le trafic inter-villes, les véhicules de transit urbain ainsi que les camions et, par conséquent, la répartition du combustible pour moteur diesel destiné aux camions pour le transport inter-villes au Canada peut être d'environ trois pour cent.**

Une étude a été entreprise par le ministère américain des Transports afin de déterminer les possibilités d'une économie d'énergie dans les transports. Les résultats de l'analyse sont résumés au tableau VIII-4.*** Compte tenu de la répartition par

* Disponibilité et écoulement d'énergie au Canada, 1958-1969 et 1970-1972, Catalogue Statistique Canada 57-205 et 57-207.

** Mayes R. Robert. Trucking and Energy. Rapport présenté à la Conférence annuelle de l'Association des Routes et Transports du Canada, Calgary, 23 septembre 1975.

*** Goodson, R.Eugene. Energy Utilization by Various Modes of Transportation. Energy and Transportation, SP 406, février 1976. Society of Automotive Engineers.

mode d'usage au tableau VIII-3, pour le Canada, les conclusions de l'étude américaine selon lesquelles les principales possibilités d'économie d'énergie résident dans une amélioration du rendement de l'automobile et du camion semblent raisonnables. Une économie de trois à quatre pour cent résultant d'une conversion de 50 pour cent du camionnage inter-villes au profit du transport par rail n'a pas été considérée comme une économie importante ni pratique. On en a conclu que le transport ferroviaire se révélait le plus efficace pour des itinéraires directs et que la consommation d'énergie pourrait être réduite par un abandon du camionnage au profit du rail pour les itinéraires directs avec recours au camionnage aux points de collecte et de distribution.

TABLEAU VIII-3	
CONSOMMATION DE COMBUSTIBLE AU CANADA -- TRANSPORTS	
Route - Essence	72.3 %
Route - Gas-oil	4.1 %
Rail	7.0 %
Air	7.9 %
Mer	8.7 %
	<u>100.0 %</u>

TABLEAU VIII-4

MESURES CHOISIES EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET ÉCONOMIES ÉVALUÉES
EN POURCENTAGE DE L'ÉNERGIE TOTALE DU TRANSPORT (E.-U. 1970)

Numéro	Mesure	Économie en pourcentage de l'énergie totale du transport
1	Adoption de petites voitures par les 50% de la population des wagons voyageurs (22 m/gal)	9.0
2	Réduction de 30 % de la consommation de combustible pour 50% des véhicules routiers	11.5
3	Suppression de 50% de l'encombrement urbain	1.1
4	Limitation de la vitesse sur les autoroutes à 50 m/h réalisée avec 50% de succès	2.9
5	Adoption d'un service commun de transport par voiture pour les 50% des voyageurs des trains de banlieue	3.1
6	Adoption d'un service public de transport par autobus pour les 50% des voyageurs des trains de banlieue (à destination et en provenance des centres-villes)	1.9
7	Adoption d'un service inter-villes par autobus et chemin de fer pour les 50% des usagers d'automobiles	3.0
8	Abandon de 50% du camionnage inter-villes au profit du chemin de fer	3.4
9	Adoption d'un service d'autobus inter-villes par les 50% des voyageurs par avion pour des courtes distances	0.29
10	Abandon de la voiture au profit de la marche à pied ou de la bicyclette sur des distances de 5 milles, pour 50% des personnes	1.6

L'énergie et le transport des grains

"L'efficacité du mouvement" doit être définie avec une certaine rigueur, étant donné que la consommation de l'énergie et même le coût total ne sont que des éléments de l'équation totale. D'autres facteurs importants comme "la qualité du service" qui pourraient être évalués par le temps de livraison ou l'état de la marchandise contribuent à la performance globale du service. D'un point de vue strictement économique, la consommation d'énergie n'influe sur la détermination du mode de transport optimal que par un facteur de coût, et la sélection du service est régie par les mêmes principes que ceux qui s'appliquent à la sélection de produits compétitifs dans un marché libre. Les partisans de la solution économique pour la sélection du mode de transport prétendent que, si l'on accorde la priorité au facteur "valeur", il en résulte tout naturellement une combinaison optimale des modes de transport compétitifs. La consommation du combustible et les coûts contribuent par conséquent à déterminer le coût total et la "valeur" résultante.

Il est significatif qu'au cours des audiences de la Commission, un certain nombre de propos sur la question de la consommation d'énergie n'ont pas explicitement lié une augmentation possible d'énergie à un accroissement des coûts. Ceci révélerait que bon nombre de particuliers et d'organismes se préoccupent de l'approvisionnement futur et que les coûts de l'énergie qui en résulteraient risquent évidemment d'être prohibitifs. Ces préoccupations formulées par le public et auxquelles s'ajoute la disponibilité limitée des

ressources de pétrole mentionnée dans la première partie de ce chapitre font ressortir en conclusion l'impérieuse nécessité d'une étude détaillée* des incidences énergétiques de la rationalisation des lignes secondaires.

Plusieurs facteurs déterminent l'énergie requise pour transporter les produits et marchandises:

- le rendement énergétique unitaire
- le rapport du poids brut à la charge transportée
- l'itinéraire
- le cycle de la collecte et du chargement.

Les rendements énergétiques du chemin de fer et du camion (y compris le camion de ferme privé, le camion de ferme loué et le camion commercial) utilisés pour la collecte des grains dans les Prairies ont été définis aux fins de l'étude. Les vitesses relativement lentes et les petites dimensions des trains destinés à la collecte des grains ainsi que les dimensions relativement petites des camions chargés habituellement du transport des grains laissent entendre qu'une utilisation indiscriminée des rendements énergétiques moyens de transport dans l'évaluation des besoins énergétiques pour la collecte des grains est quelque peu sujette à caution. Les incidences énergétiques d'une rationalisation sont également fonction

* Les incidences énergétiques d'une rationalisation des voies secondaires à faible circulation, étude préparée par Clayton Sparks & Associates Ltd. Regina, Saskatchewan, mars 1976, pour le compte de la Commission de manutention et de transport des grains. Voir Le grain et le chemin de fer dans l'Ouest Canadien, Volume 2.

de l'itinéraire par le fait même que le transport ferroviaire des grains à partir de certains centres s'effectue suivant un circuit tel qu'il est possible de réaliser des économies d'énergie en acheminant les grains (par un recours accru au camion) jusqu'à des centres d'où l'itinéraire ferroviaire est plus direct. Cette section et les deux sections suivantes de ce chapitre présentent les conclusions de cette étude.

L'étude est axée sur l'élaboration d'une méthodologie destinée à l'évaluation des incidences énergétiques découlant d'un abandon d'une voie secondaire et sur l'application subséquente de cette méthode à des scénarios d'abandon spécifiquement définis. La figure VIII-1 représente un exemple général stylisé d'un cas avant et après abandon. Les wagons en charge et à vide sont souvent acheminés jusqu'à un point commun pour les cas avant et après abandon, et situé entre les élévateurs primaires et le terminus. Dans ces conditions il suffira d'évaluer les besoins énergétiques de l'exploitation agricole au point commun.

-- Consommation des camions en combustible

Les grains sont transportés de l'exploitation agricole à l'élévateur par des camions alimentés à l'essence ou au gas-oil et dont la taille varie d'une demi-tonne à 82 mille livres, en poids total autorisé; il en résulte donc de grandes variations dans les rendements énergétiques du transport des grains par camion. Aux fins de cette étude, le rendement énergétique du

transport se définit comme étant le nombre de gallons de combustible consommé à la fois pour les trajets à vide et en charge effectués pour déplacer mille boisseaux "types" sur une distance d'un mille.*

Plus les dimensions du véhicule de transport sont considérables, plus son rendement en sera amélioré. Ceci est dû à un certain nombre de facteurs, notamment une augmentation du rapport de la charge utile à la tare. L'étude a permis d'établir une échelle de rendements représentée sur la figure VIII-2 pour les camions à l'essence et sur le tableau VIII-5 pour les gros camions à moteur diesel. Ces données montrent par exemple que:

- a) Pour des camions dont le p.t.a. varie de 12 mille livres à 28 mille livres, l'essence consommée pour déplacer 10 mille boisseaux sur une distance de dix milles va de 170 à 81 gallons.
- b) Le transport de 10 mille boisseaux sur une distance de 10 milles par un camion fermier moyen de 20 mille livres, p.t.a., nécessite 106 gallons d'essence comparativement à 45 gallons de combustible pour moteur diesel pour le même transport avec un camion commercial de 74 mille livres, p.t.a.

-- Consommation des trains en combustible

Les compagnies ferroviaires ont effectué pour cette étude un nombre limité de mesures spécifiques de consommation de combustible. La validité de ces résultats a été vérifiée

* Il a été établi qu'un boisseau type pèse 55 livres.

FIGURE VIII-1

EXEMPLE STYLISÉ D'UNE SITUATION

"AVANT" ET "APRÈS" ABANDON D'UNE VOIE SECONDAIRE

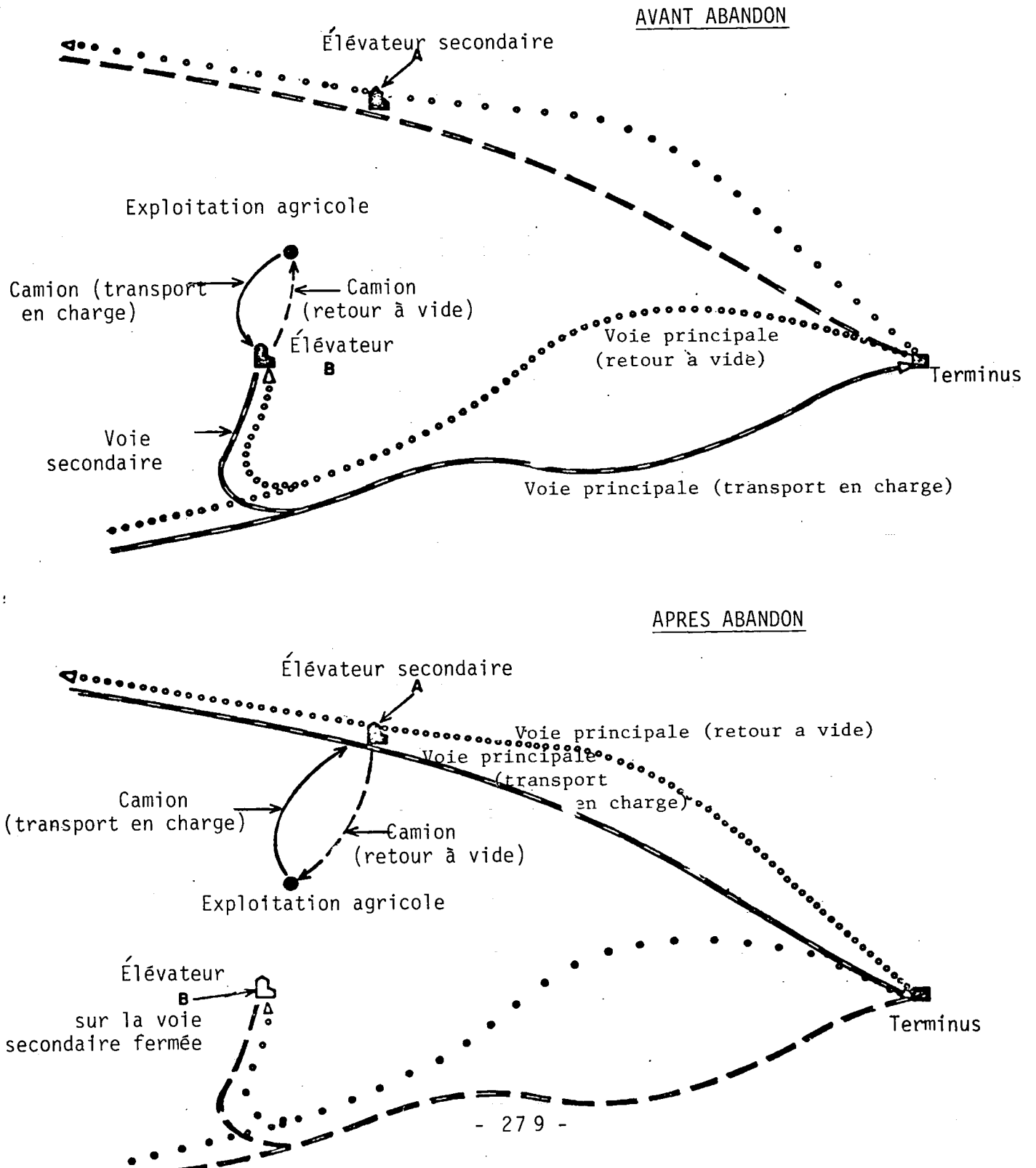
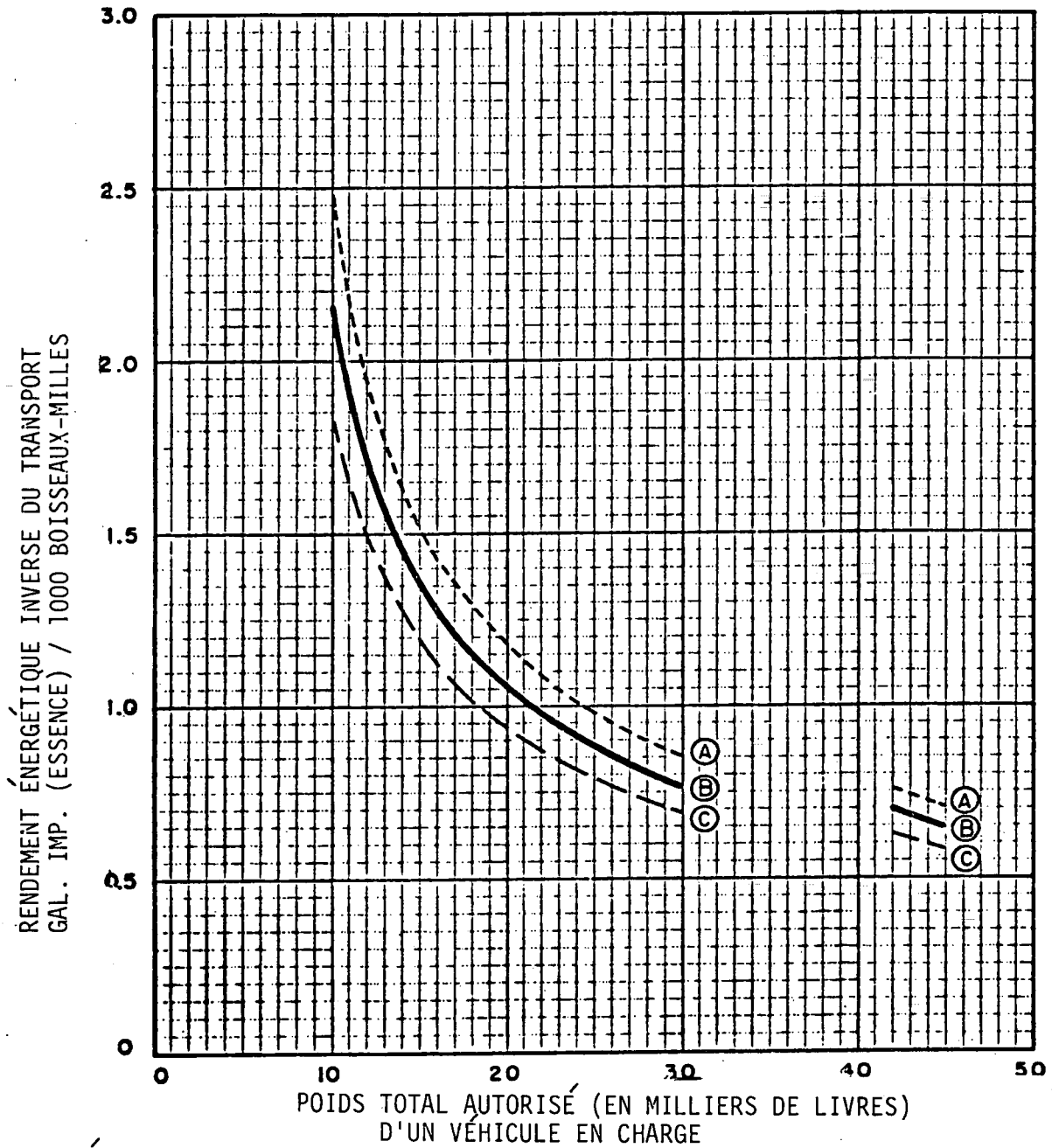


FIGURE VIII-2

ÉCHELLE DU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE INVERSE DU TRANSPORT POUR
LES CAMIONS DE FERME PRIVÉS ET LOUÉS ALIMENTÉS À L'ESSENCE



LÉGENDE:

- A - Consommation "maximale" et charge utile "minimale" combinées
- B - Consommation "moyenne" et charge utile "moyenne" combinées
- C - Consommation "minimale" et charge utile "maximale" combinées

TABLEAU VIII-5

CALCUL DU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE INVERSE
DU TRANSPORT POUR LES CAMIONS COMMERCIAUX

P.T.A. Trajet en charge (lb)	Gas-oil consommé par mille de tra- jet de retour (gallons)			Charge utile par trajet lb/boisseau	Rendement énergé- tique inverse du transport Gal. imp. (gas-oil) / 1000 boisseaux- milles		
	Max	Moyen	Min		Max	Moyen	Min
	74,000	.404	.388		.374	47,500/863.6	0.47
75,000	.404	.388	.374	48,500/881.8	0.46	0.44	0.42
82,000	.408	.392	.378	55,500/1009.1	0.40	0.39	0.37

d'un point de vue théorique en évaluant les besoins en combustible pour une gamme de situations de lignes secondaires d'après les équations de résistance basées sur les travaux de Davis. Ces calculs ont révélé le type de variation qui peut se présenter d'une mesure spécifique à une autre.

Les hypothèses de base utilisées pour les calculs étaient les suivantes:

- 1) Les grains acheminés sur des lignes secondaires sont transportés dans des wagons couverts standard de 60 tonnes, d'une tare de 22 tonnes, d'un poids en charge "normal" de 79 tonnes et d'une charge utile de 57 tonnes.*

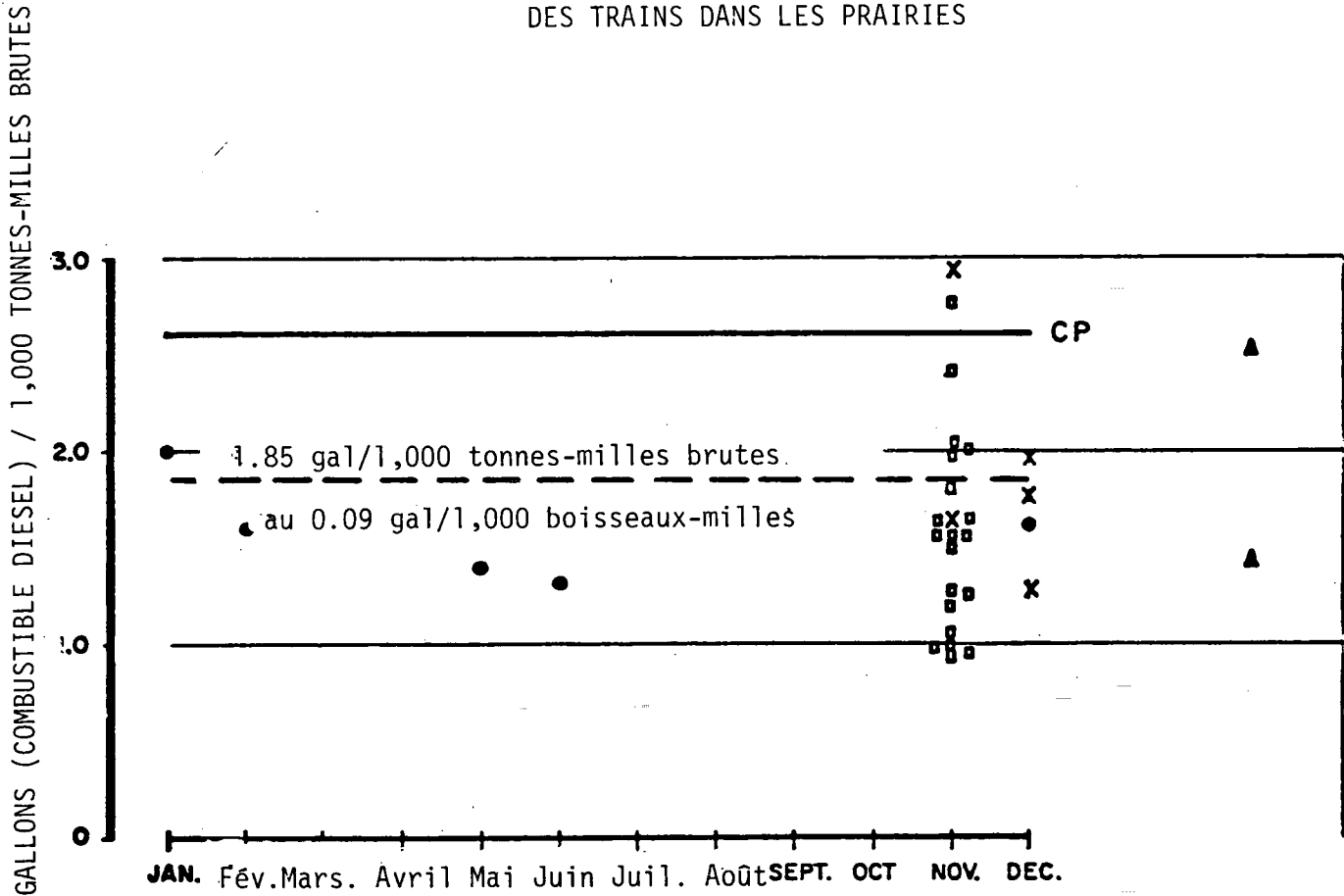
* Ces poids ont été établis d'après une évaluation des données homogènes fournies par les compagnies ferroviaires pour un certain nombre de tronçons de voies secondaires et de voies principales et d'après des listes générales de matériel. Les wagons-trémies n'ont pas été considérés en raison de leur emploi relativement limité sur des voies secondaires de faible circulation

- 2) Pour chaque mille parcouru en charge, le wagon couvert parcourt un mille à vide.
- 3) Pour chaque mille parcouru en charge, la locomotive parcourt un mille à vide.
- 4) La charge utile de 57 tonnes équivaut à 2,070 boisseaux "types", (soit 55 livres par boisseaux)

Ces calculs révèlent qu'une échelle normale de rendements énergétiques de transport pour une exploitation de voies secondaires va de 0.07 à 0.12 gallon de gas-oil pour mille boisseaux-milles. Les calculs ont montré qu'il est absolument normal de prévoir des taux de rendement au-delà de cette échelle pour des tronçons et voies spécifiques, (à savoir dans des conditions de température plus basse, des pentes plus fortes, de marche au ralenti, de vents latéraux plus violents, etc.). Néanmoins, on en a conclu que, pour la plupart des voies secondaires, l'exploitation normale d'une voie considérée sur une année correspondrait à l'échelle calculée.

À titre de comparaison, la figure VIII-3 donne un certain nombre de taux de consommation communiqués par les compagnies ferroviaires, notamment les moyennes du réseau et un certain nombre d'essais sur place. Ces taux ont été établis sur une base de tonnes-milles brutes remorquées, (c'est-à-dire à l'exclusion du poids des locomotives). Pour la plupart des points tracés, on a inclus dans le calcul du taux le combustible consommé lors des marches au ralenti et des manoeuvres d'aiguillage. D'après les données des Chemins de fer Nationaux de Canada, le

FIGURE VIII-3
 TAUX DE CONSOMMATION DE COMBUSTIBLE
 DES TRAINS DANS LES PRAIRIES



LÉGENDE:

- Moyennes du réseau du CN dans la région des Prairies (non officielles)
- Essais (transport dans les deux sens) -CN
- Essais (transport dans un seul sens) - CN
- Valeurs calculées pour des cas particuliers (voir le texte et l'annexe C)

Taux de consommation que le CP applique dans ses calculs des subventions à la C.T.C. (1974) - (Non confirmé)

taux de consommation moyen dans la région des Prairies est d'environ 1.70 gallon par millier de tonnes-milles brutes remorquées, s'échelonnant entre 1.30 et 2.10 gallons au cours de l'année.* Cette échelle et cette moyenne s'appliquent aux cas où l'exploitation des lignes s'effectue plus ou moins à l'année, avec des trains de wagons (disons de 20 à 50) couverts, de 60 tonnes, à vide et parcourant le trajet de retour avec approximativement le même nombre de wagons en charge. Le poids des locomotives est exclu de la détermination des tonnes-milles brutes et la consommation englobe le combustible pour la marche au ralenti et l'aiguillage, tant sur la longueur du tronçon qu'aux deux extrémités.

Pour une charge type de 2,070 boisseaux par wagon, une tare de 22 tonnes et un poids en charge de 79 tonnes, on considère que, pour 101 tonnes de transport de tonnes-milles brutes, (soit 22 tonnes à vide pour un mille et 79 tonnes en charge pour un mille), 2,070 boisseaux sont transportés sur un mille. En convertissant les taux de consommation étudiés ci-dessus, le rendement énergétique moyen du transport des

* En comparaison, l'étude "Arctic Oil and Gas by Rail" 1974 présente des données mentionnant des taux de consommation de 0.97 à 1.20 gallon par mille tonnes-milles brutes, pour des trains blocs de vitesse relativement élevée et transportant du pétrole et du gaz naturel liquéfié.

grains par rail est de 0.083 gallon de gas-oil par mille boisseaux-milles, ce qui correspond normalement à une échelle de 0.063 à 0.103 gallon par mille boisseaux-milles.

D'autres comparaisons ont été faites avec d'autres études de la consommation de combustible sur les voies secondaires et, d'après les divers chiffres, on a conclu qu'un taux de rendement énergétique de 0.09 gallon par mille boisseaux-milles pouvait être considéré comme un taux approprié pouvant être utilisé dans les comparaisons de modes de transport et dans l'analyse de cas spécifiques.

-- Comparaison du rendement énergétique - Camion et rail

Pour comparer les rendements énergétiques des divers modes de transport pour la collecte des grains dans les Prairies, il a été nécessaire d'établir, sur l'échelle applicable aux petits camions, la valeur qui donne une approximation du taux énergétique moyen pour les camions de ferme privés. Puisque les petits camions ont un rendement inférieur à celui des gros camions, le taux de consommation correspondant au p.t.a. moyen ne reflètera pas nécessairement l'effet de la distribution de la grosseur du véhicule ni celui de la distribution de l'activité du transport des grains par grosseur de véhicule sur la consommation moyenne. En conséquence, une analyse a été effectuée pour établir le p.t.a. moyen pondéré en charge, utilisé pour déterminer le rendement énergétique moyen. En ce qui concerne

Le transport des grains par camion de ferme privé dans les Prairies, on s'est basé sur des études antérieures et on a évalué que le p.t.a. moyen pondéré approprié pour la détermination du rendement énergétique moyen du transport était de 19,920 livres. Donc, d'après la figure VIII-2, le rendement moyen du transport des grains par les camions de ferme privés dans les Prairies était de 1.07 gallon d'essence par mille boisseaux-milles.

Comme la courbe du rendement énergétique était assez horizontale pour la gamme des tailles de camions utilisés selon la formule du louage, la valeur choisie pour ce mode de transport a été basée sur une capacité moyenne approximative tirée d'une étude antérieure d'entreprises de camions de louage dans les Prairies. À partir de ce p.t.a. moyen en charge (de 26.4 mille livres), on a déduit que le rendement énergétique moyen des camions de ferme loués pour le transport des grains était de 0.85 gallon d'essence pour mille boisseaux-milles.

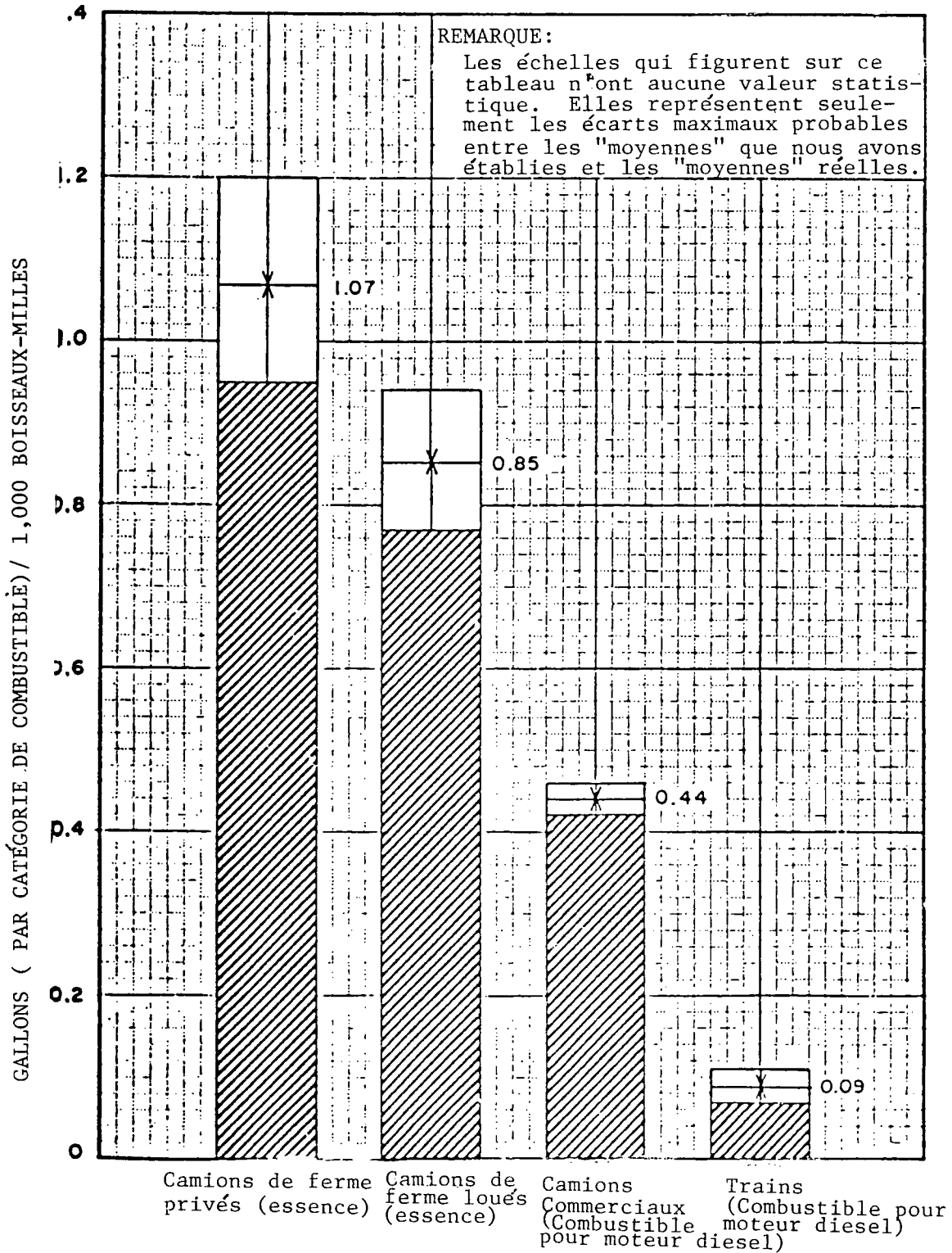
Des entretiens avec des opérateurs de bascules et les conclusions de l'étude conjointe de la Saskatchewan Trucking Association*/Commission canadienne du blé ont laissé entendre

* La Saskatchewan Trucking Association a signé un accord et a facilité la mise en oeuvre de ce programme expérimental pour le compte des transporteurs.

FIGURE VIII-4

COMPARAISON DES RENDEMENTS ÉNERGÉTIQUES INVERSES MOYENS

POUR DIVERS MODES DE TRANSPORT DU GRAIN DANS LES PRAIRIES



qu'un chargement de 75 mille livres est normal pour le transport des grains par camion commercial. D'après la figure VIII-3, le rendement énergétique moyen serait de 0.44 gallon d'essence par mille boisseaux-milles.

Des taux comparatifs de consommation de combustible pour chaque mode de transport sont donnés sur la figure VIII-4. Sur une base d'équivalence en gallons, les rapports de la consommation moyenne de combustible à la consommation de combustible par les trains sont les suivants:

Camion de ferme privé par rapport au train ...11.9:1
Camion de ferme loué par rapport au train 9.4:1
Camion commercial par rapport au train 4.9:1

Puisque le contenu énergétique d'un gallon d'essence est inférieur au contenu énergétique d'un gallon de gas-oil, les rapports susmentionnés doivent également être présentés sur une base d'équivalence en BTU* comme suit:

Camion de ferme privé par rapport au train.... 10.6:1
Camion de ferme loué par rapport au train 8.5:1
Camion de ferme commercial par rapport au train.4.1:1

* Base de conversion: 1 gallon d'essence = 149,200 BTU
1 gallon de gas-oil = 166,500 BTU

Les coûts du combustible et le transport des grains dans l'ouest du Canada

Les variations entre le type de carburant et le lieu d'achat entraînent des rapports comparatifs modaux du coût du carburant qui diffèrent des rapports de la consommation d'énergie en gallons ou en BTU. Les répercussions financières des changements du système de transport des grains peuvent être déterminées par l'application des prix unitaires aux variations des quantités de consommation.

Pour le consommateur, le prix de l'essence et du gas-oil est constitué de deux éléments: le coût économique du carburant et les taxes fédérales et provinciales aux points de production et de vente.

Aux fins de cette étude, on a élaboré une méthode généralisée pour calculer les prix applicables du combustible pour un certain nombre de lieux dans les Prairies. Cette méthode consiste à:

- 1) multiplier simplement le coût de l'énergie du "centre de raffinerie d'Edmonton" par un facteur de transport/concurrence pour obtenir un prix régional de l'énergie en un autre endroit;
- 2) déduire de ce prix factorisé un montant pour tenir compte des escomptes d'usage, le cas échéant; et
- 3) ajouter les taxes fédérales et provinciales applicables pour déterminer le prix de l'acheteur.

Le tableau VIII-6 résume les prix du combustible qui ont été établis pour les Prairies.

La figure VIII-5 donne les résultats de la conversion de la consommation du combustible en coût pour un cas particulier, à partir

TABLEAU VIII-6

EXEMPLES DE DÉTERMINATION DES PRIX DANS LES PROVINCES DES PRAIRIES
(PAR CLIENT ET PAR LIEU)
(CENTS PAR GALLON)

Détermination des coûts de l'énergie en 19 en cours

Type de carburant	Gas-oil	Essence	Gas-oil
Client	Chemin de fer	Agriculteur	Camionneur commercial
Lieu	Carlton, Saskatchewan	Brandon, Manitoba	Rockglen, Saskatchewan
Prix à Edmonton	40.5	41.6	40.5
Multiplier par le facteur régional du coût du transport	<u>1.08</u>	<u>1.06</u>	<u>1.07</u>
Prix régional de l'énergie	43.7	44.1	43.3
Moins: escompte	<u>10.0</u>	<u>0.0</u>	<u>3.0</u>
Coût de l'énergie au client	33.7	44.1	40.3
Ajouter: Taxes			
-- Taxe de vente fédérale	3.7	3.9	3.7
-- Taxe provinciale	<u>4.0</u>	<u>0.0</u>	<u>16.0</u>
PRIX TOTAL DE L'ÉNERGIE	41.4	48.0	60.0

Date des calculs ci-haut - 30 décembre 1975

des taux moyens de consommation et des prix du combustible à Saskatoon. D'un point de vue du coût total de l'énergie, (y compris taxes et remises), les camions de ferme privés, les camions de ferme loués, les camions commerciaux et les trains dépensent respectivement 42.1 cents, 33.4 cents, 25.5 cents et 3.5 cents de combustible pour mille boisseaux-milles.* (Il faut noter, d'après la figure VIII-5 qu'actuellement en Saskatchewan, une moyenne de mille-boisseaux transportés sur un mille par un camion de ferme privé entraîne un coût total direct pour le gouvernement de 3.3 cents. Le même millier de boisseaux transporté sur un mille par un camion commercial rapporte au gouvernement des recettes totales directes de 8.7 cents. Le gain net réalisé par le gouvernement pour un millier de boisseaux-milles et résultant de l'abandon du camion de ferme privé au profit du camion commercial est donc de 12 cents).

D'après ces chiffres sur les coûts, les rapports de rendement du coût du carburant, si l'on compare les modes de transport à Saskatoon, sont les suivants:

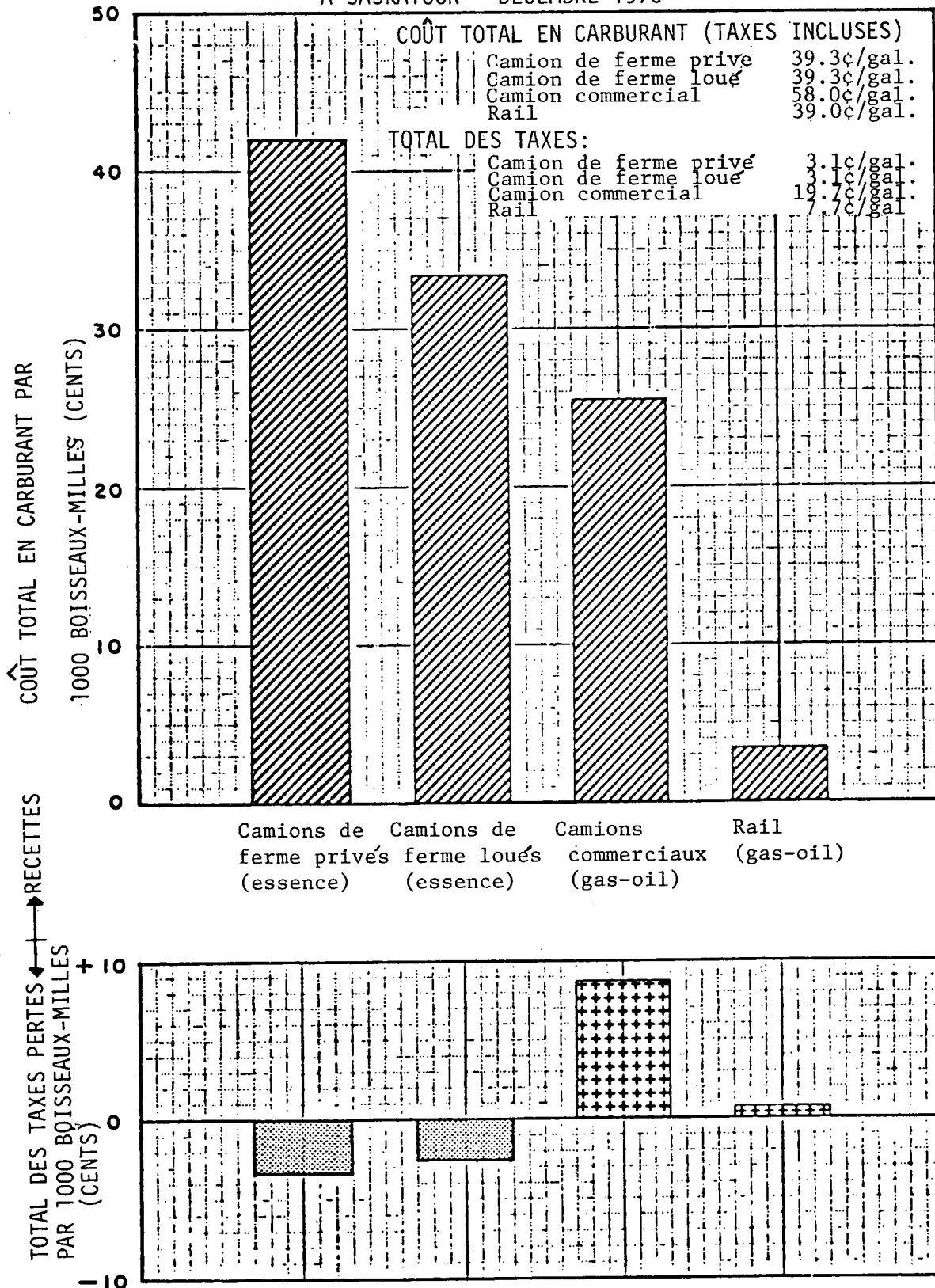
* Par exemple, pour le camion de ferme privé:
Consommation = 1.07 gallon (essence) par millier de boisseaux-milles.
Prix de l'essence (taxe de vente fédérale et remise provinciale comprises) = 39.3 cents par gallon
Rendement inverse du coût du carburant = 1.07×39.3
= 42.1 cents par mille
boisseaux-milles

FIGURE VIII-5

COMPARAISON INTER-MODALE DU COÛT TOTAL
EN CARBURANT PAR 1000 BOISSEAUX-MILLES
ET

DES RECETTES FISCALES TOTALES (PERTE) PAR 1000 BOISSEAUX-MILLES

À SASKATOON - DÉCEMBRE 1975



Camion de ferme privé par rapport au train12.0:1

Camion de ferme loué par rapport au train 9.9:1

Camion commercial par rapport au train:..... 7.3:1

Les rapports comparables établis pour Brandon, (Manitoba) et

Red Deer (Alberta) sont:*

	<u>Brandon</u>	<u>Red Deer</u>
Camion de ferme privé par rapport au train	15.2:1	12.8:1
Camion de ferme loué par rapport au train	11.0:1	11.5:1
Camion commercial par rapport au train	7.7:1	6.9:1

Dans les Prairies, on peut constater que la principale différence entre les rapports des rendements de la consommation du combustible et les rendements du coût du combustible, par mode de transport, se présente pour le camion commercial qui ne bénéficie ni du pouvoir d'achat en gros des chemins de fer, ni du traitement fiscal préférentiel de l'agriculteur (ou du camion de ferme loué). En effet, tandis que le rendement du camion commercial est 2.4 fois plus élevé que celui du camion de ferme privé, en ce qui concerne la consommation de carburant, pour la collecte des grains, il n'est que de 1.8 fois

* Dans le calcul de ces rapports, tous les taux de consommation sont les mêmes que ceux qui ont été examinés précédemment, à l'exception du taux de consommation pour les camions de ferme privés, évalué respectivement à 1.17 et 0.95 gallon d'essence par millier de boisseaux-milles au Manitoba et en Alberta, (ce qui équivaut respectivement à 17,800 et 22,450 livres, p.t.a. en charge).

supérieur sur le plan du coût du carburant. Alors que les taxes sur le combustible représentent moins de 10 pour cent du coût pour les agriculteurs et les chemins de fer, elles sont le tiers du coût du combustible pour les camions commerciaux. Le camion commercial est évidemment le seul mode de transport routier qui apporte des contributions directes aux gouvernements provinciaux pour la construction et l'entretien des routes, (si l'on suppose que les taxes provinciales "générales" sur le combustible ne sont pas affectées aux dépenses pour la voirie).

Incidences énergétiques de l'abandon de voies secondaires

Les rendements énergétiques comparatifs par mode de transport établis dans la section précédente de ce rapport expliquent pour une bonne part les différences des besoins énergétiques totaux pour les diverses combinaisons rail-camion qui pourraient être envisagées dans toute partie du système de manutention et de transport des grains. Trois autres facteurs ont également été identifiés pour justifier ces variations:

- 1) la différence des dimensions moyennes des camions de ferme selon les régions;
- 2) les différences de pourcentage entre le transport commercial, semi-privé et privé selon les cas; et
- 3) la différence de longueur des réseaux ferroviaire et routier selon les cas.

Deux cas spécifiques ont été étudiés afin de déterminer les incidences énergétiques de la suppression d'une voie secondaire dans une région: (Tableau VIII-7)

1) Région de Brandon

Ce cas concerne la suppression de 270 milles de voies ferroviaires à faible circulation dans la région au nord-ouest de Brandon. Les variations de la consommation d'énergie ont été considérées à la fois pour un acheminement direct par camion fermier depuis l'exploitation agricole jusqu'aux élévateurs les plus proches du réseau ferroviaire principal et pour le même acheminement par camion commercial.

Dans les deux cas, on a réalisé évidemment une économie de combustible consommé par le chemin de fer. On a constaté qu'avec le camion de ferme privé effectuant le trajet de la ferme aux élévateurs secondaires, la consommation globale de carburant augmentait d'environ 25 mille gallons par an, tandis que pour un acheminement direct par camion commercial, on réalisait une économie nette de 26 mille gallons par an pour le réseau actuel de voies ferrées et d'élévateurs.

2) La région de Carlton

Ce cas concerne la fermeture de la sous-division de Carlton des Chemins de fer Nationaux, avec une totalisation détaillée des variations de la consommation d'énergie pour les deux différentes méthodes d'exploitation de la région. Dans le premier scénario, les grains sont acheminés aux élévateurs les plus proches du réseau ferroviaire principal par camion de ferme privé, mais dans le deuxième scénario, les grains sont

toujours livrés par camion fermier aux silos qui jalonnent la ligne condamnée, et de là, ils sont pris en charge par des camions commerciaux qui les transportent vers les silos de la voie principale les plus proches. On considère que tous les grains sont acheminés par Langham Junction, point commun d'où se poursuit l'itinéraire pour chaque scénario.

Il est intéressant de noter que, pour le premier scénario, le détournement des grains (seulement un pour cent environ) vers la sous-division de Blaine Lake entraîne un itinéraire supplémentaire qui se traduit par une augmentation de 27 pour cent de l'augmentation totale de boisseaux-milles entre les différents points qui voient leurs quantités de boisseaux-milles augmenter. Cette augmentation relativement faible de l'itinéraire élimine pratiquement toute économie possible dans la consommation de combustible du train résultant du camionnage direct des grains jusqu'aux points les plus proches de Langham Junction.

On a établi que pour un transport par camion de ferme privé jusqu'aux élévateurs secondaires, les besoins de carburant pour la collecte des grains dans la région augmenteraient de près de 12.4 mille gallons par an; le maintien de l'exploitation d'élévateurs en dehors de la ligne principale et le transport par camions commerciaux jusqu'aux points jalonnant la ligne principale se traduisent par une augmentation de 8.3 mille gallons de carburant consommé par an.

Le tableau VIII-7 récapitule les divers scénarios de rationalisation, apporte des informations sur les changements concernant les recettes fiscales provinciales et fédérales du combustible et établit un rapport entre les économies ou les augmentations de coût du combustible et les boisseaux de grains livrés dans la région.

Résumé des conclusions

Les résultats issus de l'analyse de ces scénarios spécifiques permettent de tirer les conclusions suivantes:

Premièrement: la condamnation d'une partie du réseau ferroviaire n'aura pour de nombreuses voies secondaires que des incidences mineures sur la consommation de combustible.

À titre d'exemple, l'abandon de 270 milles de voies dans la région de Brandon entraînerait une diminution annuelle de 13 mille gallons de combustible au chapitre du transport des grains par rail, soit la moitié de la consommation annuelle de combustible d'un camion commercial type à 5 essieux. L'abandon de la sous-division de Carlton se soldera par une diminution de combustible pour le transport par rail inférieure à la consommation annuelle d'une automobile type.

Il y a principalement deux raisons à ce phénomène. La première est que le taux de rendement énergétique du train est relativement élevé. Il faudrait donc que le transport des grains en termes de boisseaux-milles subisse de profonds changements pour que les effets s'en fassent sentir au niveau de la consommation de combustible.

TABLEAU VIII-7

RÉSULTATS DES PROJETS DE RATIONALISATION DANS LES RÉGIONS DE BRANDON ET DE CARLTON

SCÉNARIO	VARIATION DE LA CONSOMMATION DU COMBUSTIBLE PAR MODE - GALLONS			VARIATION NETTE DU COMBUSTIBLE UTILISÉ	VARIATION DU COMBUSTIBLE PAR RAPPORT AUX GRAINS	GAINS OU PERTES POUR LE GOUVERNEMENT - TAXE SUR LE COMBUSTIBLE	
	Rail - Gas - Oil	Camion de ferme Essence	Camion commercial Gas - Oil			Fédéral	Provincial
<u>RÉGION DE BRANDON</u>							
Acheminement direct par camion de ferme jusqu'aux élévateurs les plus proches jalonnant une liaison ferroviaire.	-13,300	+37,700		+24,400 gal +\$12,570	+1/16 ¢/bois	+980	-660
Acheminement direct par camion commer- cial jusqu'aux élévateurs les plus proches jalonnant une liaison ferroviaire	-13,300	-44,400	+31,400	-26,000 gal -\$6,370	-1/32 ¢/bois	-1,050	+5,930
<u>RÉGION DE CARLTON</u>							
Acheminement direct par camion de ferme jusqu'aux élévateurs les plus proches jalonnant une liaison ferroviaire	-250	+12,600		+12,400 gal +\$5,170	+1/3 ¢/bois	+480	-890
Acheminement direct par camion de ferme jusqu'aux élévateurs initiaux et par camion commercial depuis ces points "hors ligne" jusqu'aux élévateurs les plus proches jalonnant une liaison ferroviaire	-950		+9,250	+8,300 gal +\$5,200	+1/3 ¢/bois	+310	+1,440

La deuxième est que, pour de nombreuses voies d'embranchement, les grains sont simplement détournés vers des lignes parallèles, ce qui limite les variations des quantités de boisseaux-milles transportés. Ces considérations ne s'appliquent évidemment pas aux rares cas de réduction très importante du circuit ferroviaire.

Deuxièmement: L'abandon d'un tronçon ferroviaire et le maintien du transport par camions fermiers peuvent, mais ne doivent pas nécessairement faire augmenter la consommation de carburant.

Dans la région de Brandon, où les distances de transport sont courtes, l'abandon d'importantes sous-divisions ferroviaires a eu pour effet une augmentation nette de combustible équivalent à la consommation annuelle d'un camion commercial type. Il est évident que dans les régions où les lignes vers lesquelles le transport est détourné sont plus éloignées, on observera une consommation de combustible plus importante.

Troisièmement: Lors de l'abandon de certaines voies, il est possible d'éliminer les augmentations de consommation de combustible des camions de ferme privés en confiant le transport des grains à de gros camions commerciaux.

Dans une optique d'économie de combustible lors du transport des grains, il y aurait généralement intérêt à ce que les camions de ferme se départissent de ce trafic au profit de gros camions, au lieu de continuer à encourager massivement l'utilisation de petits

camions de ferme privés. Le cas de Brandon montre que, lorsque l'abandon d'un important tronçon ferroviaire s'accompagne d'un recours massif à de gros camions, il est possible de réaliser des économies de carburant.

Quatrièmement: les incidences fiscales de la nouvelle consommation de carburant issue de la rationalisation sont relativement peu importantes pour les gouvernements. Il est néanmoins intéressant de noter que les gouvernements provinciaux en particulier peuvent bénéficier de l'abandon du transport par les camions de ferme privés au profit de camions commerciaux. Le cas de Brandon montre de plus que le gouvernement provincial peut réaliser des bénéfices alors même que la consommation générale en carburant a diminué.

En conclusion, on peut dire que les conséquences énergétiques des divers projets de rationalisation, surtout lorsque ceux-ci prévoient le remplacement des camions de ferme par de gros camions, sont si peu importantes qu'elles sont impossibles à mesurer et à prévoir. Si l'on invoque comme argument essentiel les économies de carburant pour le maintien du réseau ferroviaire actuel, on peut tout aussi bien et avec plus de fondement plaider pour le remplacement des petits camions de ferme privés par de gros camions commerciaux pour ce qui est du transport des grains de la ferme aux éleveurs les plus proches. Dans le premier cas, il s'agit uniquement d'empêcher une augmentation de la consommation, tandis que dans le second, il pourrait y avoir diminution.

L'énergie considérée sous un triple aspect: les produits alimentaires,
le combustible et l'exploitation agricole

La section préliminaire de ce chapitre et celle sur les ressources énergétiques et leur consommation font état des préoccupations actuelles sur la disponibilité et l'utilisation de l'énergie et confirment la nécessité de la conservation du pétrole. Les conclusions ultérieures des études de la commission sur l'utilisation de combustible dans le transport des grains ont été exposées dans les sections traitant de l'énergie et du transport des grains, des coûts du combustible et du transport des grains dans l'ouest du Canada et des incidences énergétiques de l'abandon de lignes ferroviaires. Cette étude a démontré qu'il n'existe pas de corrélation définie entre le maintien des liaisons ferroviaires pour la collecte locale des grains et la minimisation de la consommation de combustible pour la région desservie actuellement par le chemin de fer. On pourrait alors se poser la question suivante: "Quel est le potentiel d'économie de combustible dans le secteur de la production agricole et quel rapport peut-on établir avec l'énergie consommée dans le transport du produit?"

L'agriculture traditionnelle caractérisée par des communautés agricoles autarcique utilisant une technologie basée sur l'énergie solaire, produit environ un millier de livres de céréales alimentaires par acre, par an.* Sur le plan énergétique, le type d'agriculture

* Chancellor, William J. et Goss, John R. Balancing Energy and Food Production: 1975-2000. Agricultural Engineering, janvier 1976.

le plus efficace est le système dans lequel chaque personne cultive et conditionne ses aliments. C'est aussi le système le moins productif quant au rendement par acre et par unité d'apport de main-d'oeuvre.

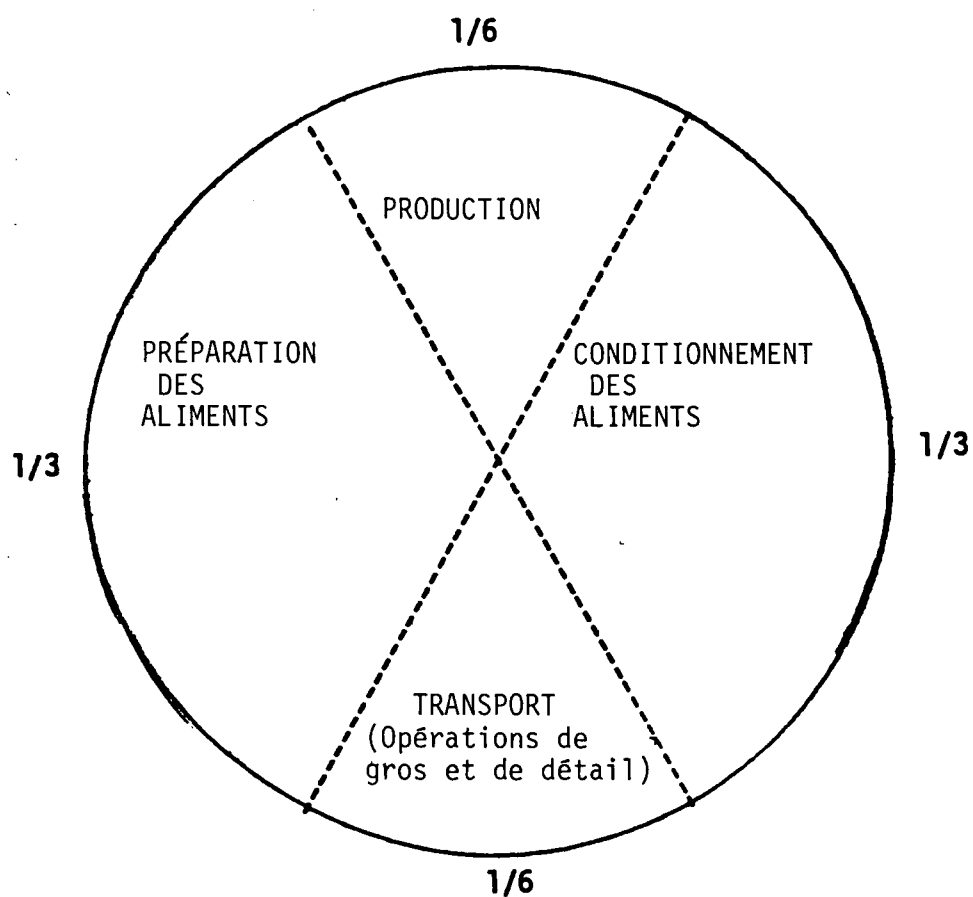
La transformation de l'agriculture au niveau des structures a permis de tripler, voire de quadrupler l'efficacité du système de mécanisation de récoltes de céréales en Amérique du Nord où les rendements atteignent de deux mille à six mille livres par acre en moyenne. Cette amélioration a entraîné toutefois une utilisation plus intensive d'énergie due en grande partie aux exigences de la mécanisation et à d'autres apports comme l'emploi d'engrais et de pesticides. On a évalué que sur une base stricte de valeur calorifique unitaire des grains, par exemple, le rapport du rendement énergétique à l'apport d'énergie pour la production des grains aux États-Unis a diminué de 3.7:1 à 2.8:1 depuis 1947.*

Les rapports entre la demande et l'offre de produits alimentaires dans le monde et les prévisions démographiques soulignent la nécessité d'intensifier et non de réduire la mécanisation et la modernisation de l'agriculture. Il faut toutefois se garder de conclure trop hâtivement qu'un tel perfectionnement des techniques de production doit être limité ou considérablement modifié en raison de l'augmentation

* Hall, Carl W. Energy and Agricultural Engineering. Agricultural Engineering, mars 1975.

FIGURE VIII-6

APPORT D'ÉNERGIE DANS LA PRODUCTION ALIMENTAIRE,
DEPUIS LE CHAMP JUSQU'À LA TABLE DU CONSOMMATEUR,
DANS LES CONDITIONS DE LA TECHNOLOGIE MODERNE



de la consommation relative de l'énergie qui accompagne normalement ces transformations. L'étude de la conservation de l'énergie dans tout secteur de l'économie doit se faire en tenant compte de l'importance relative de la consommation dans l'ensemble de la société. Par exemple, aux États-Unis, le Council for Agricultural Science and Technology a estimé que la production agricole ne représentait que près de 1.5 à 3.0 pour cent de la consommation de l'énergie du pays.

Une analyse plus détaillée de la consommation de l'énergie dans la chaîne alimentaire donne une certaine idée du potentiel relatif d'économies. La figure VIII-6 schématise les résultats de la compilation des données pour les conditions nord-américaines. Il est intéressant de noter que la production et le transport représentent chacun un sixième de l'énergie utilisée pour la production des aliments destinés à la consommation humaine.

En ce qui concerne l'agriculture et le transport des grains dans la région des Prairies, il est peut-être plus approprié de quantifier et de comparer le combustible consommé pour la production d'un boisseau de grain et le combustible requis pour transporter cette même quantité au port. Une étude récente* a conclu que la consommation de carburant dans les exploitations agricoles de la Saskatchewan s'élevait en moyenne à quatre gallons par acre cultivé.

* Bigsby F. et Strayer, R. Agricultural Engineering Department Study. Université de la Saskatchewan, 1976.

Il est intéressant de comparer cette valeur aux résultats de l'étude de la Commission sur la consommation de combustible pour le transport des grains. Cette dernière montre que la consommation de carburant dans les exploitations agricoles représente environ le tiers d'un gallon de carburant par boisseau, tandis que le transport jusqu'au port représente environ le dixième d'un gallon par boisseau, le trajet par camion de ce parcours total représentant environ le centième d'un gallon.

Si l'on considère la production agricole, il est possible de réaliser des économies d'énergie considérables grâce à une meilleure gestion de l'exploitation agricole. L'abandon d'un matériel alimenté à l'essence au profit d'un matériel à moteur diesel, une meilleure exploitation, des perfectionnements en matière d'entretien et de conception du matériel agricole permettront de réduire la consommation de carburant. Un meilleur équilibre entre la force motrice du tracteur et la charge, des adaptations appropriées et l'utilisation de moteurs à nombre de tours réduit permettant d'obtenir les vitesses souhaitées pour des petites charges entraînent une diminution des besoins en carburant. Des changements futurs dans les pratiques agricoles comme le sarclage réduit peuvent également constituer une source importante d'économie de carburant.

C H A P I T R E 9
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La Commission chargée d'établir de façon exhaustive les besoins régionaux en matière de transport a reçu le mandat d'examiner les conséquences qu'entraîneraient certaines modifications du réseau de manutention et de transport des grains, dans la mesure où elles ont trait aux possibilités de développement économique et plus précisément au conditionnement de produits agricoles, à la fabrication et à l'exploitation des ressources naturelles. Dans son analyse des besoins régionaux spécifiques, la Commission a pris en considération les projets et les prévisions économiques de la province de même que l'emplacement éventuel d'industries avant de faire des recommandations à propos du tracé de certaines lignes de chemin de fer.

Divers représentants n'ont cessé d'exprimer leurs inquiétudes à l'occasion de plusieurs audiences publiques au sujet de l'effet néfaste de tarifs marchandises discriminatoires et d'autres distorsions relatives au transport qui touchent le développement économique des Prairies. L'analyse de la structure tarifaire confirme le fait que cette région est depuis longtemps victime de tarifs marchandises discriminatoires.

L'examen du réseau de manutention et de transport des grains a également donné à la Commission l'occasion de se former une juste perspective de tout l'Ouest canadien, et de rencontrer des milliers d'exploitants agricoles, de marchands de petites villes, d'agents municipaux et de jeunes citoyens.

À la fin de son mandat, la Commission s'est dite très confiante dans l'avenir de l'Ouest canadien. L'optimisme des pionniers est demeuré intact, mais la Commission a perçu un sentiment de frustration et de déception chez un bon nombre de résidents de l'Ouest à propos du développement de leur région. Ils estiment que d'autres s'enrichissent à leurs dépens et, dans une certaine mesure, ils blâment le réseau de transport pour leur insuccès.

Dans l'Ouest, le transport est un élément important de la structure économique et sociale. Même avant la Confédération, c'était un instrument de la politique économique et un moyen d'expansion. Si l'Ouest s'est peuplé rapidement, c'est grâce aux concessions de terrains et aux droits de construction de chemins de fer que le gouvernement a octroyés aux compagnies colonisatrices ainsi qu'aux compagnies ferroviaires pour permettre l'accès aux régions reculées. Ces projets avaient pour but de tirer profit des immenses ressources de l'Ouest canadien. Depuis les débuts, le mouvement s'est fait vers le centre industriel du pays pour que les matières premières soient traitées et consommées.

Au début de la colonisation, quand l'agriculture mobilisait une main-d'oeuvre nombreuse, ce fut l'explosion démographique dans l'Ouest et les collectivités connurent la prospérité à mesure que les besoins des régions en voie d'expansion étaient comblés. Cependant, comme l'agriculture devenait une activité permanente et que les régions les plus productives se peuplaient d'une façon permanente au détriment des terres moins productives, la structure même des collectivités de

l'Ouest s'est modifiée. L'application de la technologie à la production agricole a permis l'expansion de l'exploitation agricole et la réduction de la main-d'oeuvre. Les produits agricoles ont continué d'être transportés à partir de l'Ouest sous leur forme brute. C'est pourquoi dans les Prairies les emplois et la population ne se sont pas multipliés au même rythme que dans le reste du Canada. Le réseau de transport qui a ouvert la voie vers l'Ouest a bien servi la région, mais, en vertu de certaines politiques relatives au transport, il a continué de la priver de diverses possibilités d'emploi et d'expansion.

La migration très forte vers les grandes villes du centre du pays est devenue encore plus alarmante en raison du maintien de politiques qui favorisent la situation de l'Ouest comme pourvoyeur de matières premières et celle des régions peuplées de l'Est comme centres de leur traitement.

Pendant longtemps, les Canadiens ont bénéficié des politiques préconisant des tarifs de transport peu élevés, ce qui a permis aux producteurs de céréales de l'Ouest de soutenir la concurrence sur le marché international. Les exportations de céréales ont contribué pour beaucoup à soutenir la balance des paiements du Canada. Toutefois, il est presque certain que le Canada a payé chèrement les retombées de la politique en vertu de laquelle le traitement par le secteur secondaire est passé des régions naturellement avantagées aux régions où les coûts sont très élevés.

Le transport de produits agricoles bruts comme le blé, les céréales fourragères, l'orge de malt et les oléagineux représente

beaucoup plus de tonnes par mille de transport que si la transformation des matières premières avait lieu non loin de la source de production.

Ce chapitre donne un peu plus loin des exemples de distorsions relatives au transport.

Ce gaspillage des services de transport essentiels coûte très cher aux Canadiens. Le fait que les centres de transformation de produits agricoles aient été déplacés en vertu de politiques injustes explique en partie pourquoi les collectivités de l'Ouest sont dépeuplées et sans possibilités d'emploi, au grand désespoir de leurs habitants. Ces disparités régionales concernant l'emploi continueront de s'accroître à moins que des efforts délibérés soient déployés pour les atténuer. Un des instruments les plus logiques pour en arriver à cette fin est le réseau de transport. C'est par lui qu'il faut accroître les avantages que représentent pour tous les Canadiens la concentration et la transformation de certains produits dans l'Ouest canadien. Pour ce qui est du transport des produits agricoles dans le reste du pays, la Commission recommande une révision de la politique actuelle afin d'éliminer le transport inutile de certaines marchandises et d'établir le mode d'expédition le plus efficace pour chaque genre de produit. En principe donc, le premier aspect qu'il faut retenir avant d'établir une politique du transport de produits agricoles serait une structure de tarifs marchandises selon laquelle il n'en coûterait pas plus cher la tonne pour transporter le produit traité et présenté sous une forme concentrée que s'il s'agissait du même produit à l'état brut.

Dans son rapport, la Commission a présenté diverses recommandations destinées à accroître l'efficacité du réseau de transport dans l'Ouest. Elle sait pertinemment qu'il faut mettre en oeuvre des politiques nationales et améliorer le réseau si les Canadiens de l'Ouest doivent avoir leur part des mouvements d'expansion à l'échelle nationale. La Commission recommande des changements aux niveaux matériel et administratif du réseau. Les changements de politiques sont la responsabilité du gouvernement.

Dans le présent chapitre, la Commission fait des commentaires sur l'emplacement des usines de traitement et sur les distorsions relatives aux tarifs marchandises et à d'autres aspects du transport qui touchent le moulage de la farine, le broyage des graines de colza, la transformation et la production du bétail et l'industrie de malt.

Dans son examen du développement économique des Prairies, la Commission souscrit aux principes suivants:

- 1) La région des Prairies est surtout exportatrice et elle contribue largement à maintenir la balance des paiements du Canada dans une position favorable. Les politiques actuelles et à venir en matière de transport ne devraient pas nuire à cette position, mais plutôt en reconnaître l'importance dans l'intérêt national.
- 2) La production et la transformation de matières agricoles devraient se faire dans des régions naturellement avantagées sur le plan concurrentiel pour ces activités. Les politiques relatives aux tarifs marchandises et à d'autres aspects du transport ne devraient pas annuler ces avantages naturels.

L'emplacement des usines de traitement

Les industries peuvent se diviser en trois groupes selon le genre de décisions qu'elles prennent au sujet de leur emplacement. Ainsi,

on dit qu'elles sont axées sur les apports si, à long terme, elles choisissent d'établir les nouvelles usines de transformation près de sources, par exemple, de matériaux, d'énergie, de main-d'oeuvre et d'eau. On dit d'une industrie qu'elle est orientée vers les marchés si elle installe ses nouvelles usines près de marchés éventuels. Le troisième type d'industrie est celui qui n'est lié ni aux ressources ni au marché.

Il existe habituellement des avantages naturels à installer une entreprise dans une région plutôt que dans une autre. Ainsi, une entreprise de fabrication située près des sources d'approvisionnement pour ses produits est avantagée si les conditions suivantes sont remplies:

- 1) le procédé de fabrication s'accompagne d'une diminution considérable du poids des matières;
- 2) les tarifs marchandises sont plus élevés pour les matières premières que pour le produit fini,
- 3) le produit transformé qui en résulte est facile à stocker et à transporter, ou
- 4) il est possible de disposer des sous-produits de la transformation d'une façon plus avantageuse que si l'entreprise était localisée ailleurs.

Si ce sont les conditions contraires qui prévalent, les entreprises situées près du marché seront alors favorisées pour ce qui est de l'emplacement.

Dans certains secteurs industriels, les entreprises ont des avantages naturels si elles se trouvent près de ressources abondantes ou peu coûteuses (autres que les matières brutes). Ainsi, de nombreuses entreprises peuvent être situées près d'un centre de main-d'oeuvre

spécialisée ou d'une source d'eau abondante.

Les avantages que procure l'emplacement peuvent changer, cependant. Ils tendent à augmenter ou à diminuer selon un certain nombre de facteurs. En voici quelques-uns:

- 1) les changements technologiques dans l'industrie de la transformation;
- 2) les changements technologiques dans l'industrie des transports;
- 3) les changements dans la structure des tarifs marchandises;
- 4) les changements dans la demande du marché;
- 5) les changements dans la fourniture de matières premières ou autres;
- 6) les changements des règlements fédéraux ou provinciaux concernant l'industrie; et
- 7) les changements concernant les formes de subvention ou les conditions d'admissibilité.

À court terme, si le rendement de l'entreprise ne peut être augmenté ni diminué, ou si elle ne peut être déménagée, les changements des facteurs qui déterminent les avantages de l'emplacement nuiront plutôt à la rentabilité de l'entreprise. Ces répercussions peuvent changer selon l'emplacement, et accroître la rentabilité de certaines entreprises par rapport à d'autres.

En outre, il existe des avantages "naturels" et des avantages "artificiels" concernant l'emplacement. Tout écart par rapport à un avantage "naturel" est une distorsion. Il est difficile de déterminer les distorsions résultant des politiques de tarifs marchandises et de transport en raison du caractère de pérennité des tarifs réglementaires

pour les céréales et de l'aide au transport de provendes. Pour bon nombre de personnes, ces politiques sont "naturelles" et n'entraînent pas de distorsion. Bien qu'il soit difficile de décrire l'environnement "naturel" de nombreux secteurs industriels qui se font concurrence, il est possible et même très utile d'examiner les conséquences de certaines "distorsions" sur les avantages que l'emplacement représente pour certaines entreprises. Rappelons-nous cependant que le reste du présent chapitre ne traite que des distorsions concernant les tarifs marchandises et d'autres aspects des transports, et non des autres facteurs susceptibles d'amener des usines de traitement de produits agricoles à déménager.

L'industrie meunière

La production canadienne de farine a connu un déclin de 30 pour cent: de 56 millions de quintaux qu'elle était en 1946-1947, elle est passée à 39 millions en 1974-1975. Parallèlement, la production de farine au Canada s'est déplacée. Vers le milieu des années 50, environ 52 pour cent de la farine obtenue au Canada provenaient de minoteries situées à l'est des Grands lacs. En 1974-1975, les pourcentages s'établissaient ainsi: 69 pour cent en provenance de l'Est du pays et 31 pour cent de l'Ouest. Un examen de l'industrie meunière au Canada (voir "Transportation Related Distortions in the Canadian Flour Milling Industry", Vo. II), laisse croire que l'industrie peut être axée sur le marché intérieur pour ce qui est des marchés, mais au chapitre des exportations, les minoteries situées près des

sources de matières premières ont un avantage. Étant donné que la farine produite dans les minoteries de l'Ouest a toujours été destinée à l'exportation et que ce marché a connu une baisse considérable, les minoteries de l'Ouest ne sont plus exploitées à leur pleine capacité.

Année	Millions de boisseaux moulus			% moulus	
	Est	Ouest	Total	Est	Ouest
1954-55	44.2	48.2	92.4	47.8	52.2
1955-56	44.3	47.5	91.8	48.3	51.7
1956-57	42.6	42.5	85.1	50.0	50.0
1957-58	46.8	45.4	92.3	50.8	49.2
1958-59	45.8	44.3	90.1	50.9	49.1
1959-60	44.4	46.9	91.4	48.6	51.4
1960-61	43.1	46.6	89.7	48.0	52.0
1961-62	43.9	44.4	88.2	49.7	50.3
1962-63	44.5	34.3	78.8	56.4	43.6
1963-64	51.9	59.7	111.6	46.5	53.5
1964-65	49.3	37.9	87.2	56.5	43.5
1965-66	52.3	45.6	97.9	53.4	46.6
1966-67	51.6	38.5	90.1	57.3	42.7
1967-68	49.3	35.5	84.8	58.1	41.9
1968-69	55.0	30.0	85.0	64.7	35.3
1969-70	60.9	29.6	90.5	67.2	32.8
1970-71	59.9	27.5	87.4	68.5	31.5
1971-72	60.3	27.8	88.1	68.5	31.5
1972-73	60.2	26.1	86.3	69.7	30.3
1973-74	59.5	25.1	84.6	70.3	29.7
1974-75	61.2	27.7	88.9	68.9	31.1

Dans son étude, la Commission a constaté que l'application de certains programmes gouvernementaux, les méthodes de vente de la Commission canadienne du blé et les frais secondaires de transport ferroviaire annulaient les avantages géographiques naturels; que devraient

connaître les minoteries de l'Ouest.

Lorsque les minoteries de l'Ouest reçoivent le blé des compagnies d'éleveurs, la Commission canadienne du blé perçoit, au nom de la compagnie de production de cette céréale, des "frais de détournement" à la place des revenus de l'éleveur terminus. La désignation de cette somme exigible est récemment devenue: frais de "sélection". Les minoteries doivent payer en sus 1.5 cents par boisseau si leur blé contient plus de un pour cent d'impuretés, tandis que les minoteries de l'Est n'ont pas à payer ce montant.

Il est avantageux de situer une minoterie près de la source d'approvisionnement en blé, ce qui réduit les besoins d'entreposage. Il n'est pas nécessaire de garder en stock la production de plus d'un mois de mouture. Par contre, les minoteries de l'Est doivent emmagasiner des quantités plus considérables. Quand la saison de la navigation prend fin dans la voie maritime du Saint-Laurent, les minoteries de l'Est doivent avoir des réserves de six mois. Puisque c'est la Commission canadienne du blé qui assume les coûts d'entreposage et de transport, le producteur de céréales de l'Ouest assume ce qu'il en coûte pour égaliser les frais d'entreposage et de transport des minoteries de l'Est et de l'Ouest.

Le prix du blé en magasin à Thunder Bay comprend certaines dépenses engagées par la Commission canadienne du blé pour des services comme l'inspection, le transport, le stockage en éleveurs terminus, le nettoyage et les frais d'administration de la Commission elle-même. Les minoteries de l'Ouest achètent le blé à ce prix moins le transport.

Elles doivent donc payer pour les autres services, qu'elles ne reçoivent pourtant pas, ce qui est inacceptable.

Les compagnies ferroviaires imposent des frais d'arrêt de 18 cents par quintal pour les envois de farine au pays. Le blé moulu dans l'Ouest et expédié par train sous forme de farine de ménage est soumis à cette charge de 18 cents. Les minoteries de l'Est qui sont approvisionnées en céréales par voie d'eau à partir de Thunder Bay n'ont pas à la payer. En vertu de l'article 329 de la Loi sur les chemins de fer, le gouvernement fédéral a imposé des frais d'arrêt de trois cents par quintal venant de l'Est, alors qu'il n'a pas gelé les frais d'arrêt dans l'Ouest, où les compagnies ferroviaires sont libres de les fixer comme bon leur semble. En 1973, le gouvernement fédéral, reconnaissant l'effet discriminatoire des frais d'arrêt gelés pour l'Est, a décidé d'accorder une remise s'élevant à 7.5 cents par quintal de farine en provenance des minoteries de l'Ouest.

Ainsi, les minoteries de l'Est sont subventionnées à raison de 15 cents le quintal tandis que celles de l'Ouest reçoivent 7.5 cents par quintal.

La Commission recommande:

- 1) que l'industrie meunière au Canada puisse bénéficier des avantages géographiques naturels de l'Ouest;
- 2) que la Commission canadienne du blé revoie les coûts des services fournis à cette industrie pour s'assurer que sa politique des prix ne réduise pas les avantages géographiques de cette industrie installée dans diverses régions;
- 3) que la Commission canadienne du blé mette fin à ses mesures discriminatoires qui consistent à payer les

intérêts et les frais d'entreposage, partout au Canada, du blé qui attend d'être moulu;

- 4) que les frais d'arrêt imposés par les compagnies ferroviaires pour l'entreposage et le moulage du grain dans l'Ouest du Canada soient éliminés.

L'Industrie du broyage du colza

La production de colza dans l'Ouest canadien a considérablement augmenté depuis ses débuts modestes en 1943 où la superficie des plantations n'était que de 4,800 acres par rapport à 4.3 millions d'acres en 1975 où la récolte s'est élevée à 77.1 millions de boisseaux (tableaux IX-2). En 1975, le colza représentait sept pour cent de la superficie totale des récoltes du Canada et constituait l'oléagineux canadien le plus important. La superficie a toutefois diminué jusqu'à approximativement 2 millions d'acres en 1976 en raison surtout d'un report substantiel de 42.3 millions de boisseaux de colza de la récolte de l'année précédente, des stocks importants de colza américain et de la baisse probable des prix qui devrait s'ensuivre.

La demande de colza résulte principalement de la demande des pays étrangers et des besoins nationaux en matière de broyage. Les exportations de colza brut ont été assez significatives et atteignaient jusqu'à 30.1 millions de boisseaux en 1975-76, ce qui représentait 39 pour cent de la production de colza en 1975. Le broyage à l'intérieur du pays représente la deuxième plus grande source de demande en ce qui concerne le colza canadien. En 1975, le broyage s'élevait à 14 millions de boisseaux. La plus grande partie du colza broyé sert à faire face à la demande nationale. Les exportations de colza traité

n'ont pas été aussi considérables que les exportations de colza brut; les exportations d'huile et de tourteaux de colza ont été assez faibles et sont à la baisse. Durant l'année civile de 1975, les exportations d'huile ont atteint 43.7 millions de livres, tandis que les exportations de tourteaux d'oléagineux et de colza se sont élevées à 45.6 millions de livres (y compris les expéditions dans le cadre de concessions ou de programmes d'aide). Selon les prévisions préliminaires pour 1976, les exportations et les opérations de broyage augmenteront quelque peu.

À l'exception d'une petite quantité de colza broyée dans une installation montréalaise qui n'existe plus, toutes les opérations canadiennes de broyage ont été effectuées dans les provinces de l'Ouest. Les installations de broyage de l'Ouest dépendent toutefois des marchés canadiens de l'Est comme débouché pour les tourteaux et l'huile de colza. On estime que 75 pour cent du colza broyé en 1975 a été vendu à l'Est du Canada et que le reste a été exporté ou utilisé dans l'Ouest du pays.

Il existe actuellement, dans l'Ouest du Canada, cinq installations de broyage et de transformation, dont toutes se consacrent presque exclusivement au broyage du colza et à la production d'huile de colza brute ou non raffinée. La capacité totale de broyage est actuellement de l'ordre de 3,400 tonnes par jour, soit un peu plus d'un million de tonnes par année. Trois autres installations de broyage sont en voie de construction et accroîtront cette capacité de 1,920 tonnes par jour ou de 576,000 tonnes par année. Le taux d'utilisation de la

TABLEAU IX-2
Colza canadien: superficie, approvisionnements et ventes
(1965-1976)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
 millions - boisseaux											
SUPERFICIE	1.4	1.5	1.6	1.1	2.0	4.1	5.3	3.3	3.2	3.2	4.3	2.0
APPROVISIONNEMENTS												
Stocks (1 ^{er} août)	1.3	3.3	6.0	9.7	5.3	3.7	11.0	43.1	20.7	12.4	17.6	42.3
Production	22.6	25.8	24.7	19.4	33.4	72.2	95.0	57.3	53.2	51.3	77.1	41.4
Total	23.9	29.1	30.7	29.1	38.7	75.9	106.0	100.4	73.9	63.7	94.7	83.4
EXPORTATIONS	13.6	13.8	12.3	14.3	22.2	46.8	42.6	54.0	39.2	26.1	30.1	
DISPARITION INTÉRIEURE												
Broyage	3.7	5.0	5.2	6.9	7.8	8.6	12.0	15.6	14.7	12.2	14.0	
Déchets, etc.	3.3	4.3	3.5	2.6	5.0	9.5	8.3	10.1	7.6	7.8	8.3	
Total	7.0	9.3	8.7	9.5	12.8	18.1	20.3	25.7	22.3	20.0	22.3	
STOCKS (le 31 juillet)	3.3	6.0	9.7	5.3	3.7	11.0	43.1	20.7	12.4	17.6	42.3	

capacité des installations de broyage du colza n'a été que de 52 pour cent en 1975-1976, la cinquième installation mise en service au printemps de 1976 n'ayant pas été prise en considération. Même en incluant le broyage de toute la récolte de tournesol et de petites quantités de soja, la capacité de broyage dans l'Ouest restesuffisante. Il est vrai qu'avec la fermeture temporaire des installations et la suspension de l'affermage pendant une grande partie de 1976, l'impossibilité de répondre à la demande est devenue un sérieux problème.

Les principales restrictions en matière de transport qui ont été apportées aux mouvements des dérivatifs du colza portent essentiellement sur les tarifs du transport, plus particulièrement sur le niveau de ces tarifs ainsi que sur les différences. Ainsi, ces dernières années, on s'est préoccupé, dans une certaine mesure, du niveau des tarifs s'appliquant au colza, à l'huile de colza et aux tourteaux de colza. En juillet 1945, le champ d'application des tarifs réglementaires a été modifié de façon à inclure les produits de colza de première transformation, les tourteaux de colza et les tourteaux d'oléagineux. Le champ d'application des tarifs réglementaires des grains a également été étendu en août 1961 de façon à comprendre le colza, les criblures de colza et les tourteaux de colza transportés à Thunder Bay, mais l'extension ne s'appliquait au colza que lorsqu'il s'agissait d'une expédition à Vancouver à des fins d'exportation. Au delà de Thunder Bay, c'est le tarif du grain d'exportation qui s'appliquait aux exportations de colza.

Le colza canadien envoyé dans l'Est pour être broyé pouvait bénéficier d'un tarif concurrentiel extraordinairement réduit de 42 cents par 100 livres en 1970, ou de 44 cents par 100 livres à partir de 1971. Le tourteau de colza avait droit à ce privilège ainsi qu'au tarif réglementaire préférentiel jusqu'à Thunder Bay, mais au delà de ce point, était assujéti aux tarifs relativement élevés qui s'appliquaient aux produits. Or l'huile, dérivatif du colza d'une importance économique primordiale, était entièrement soumise aux tarifs convenus. Par comparaison au tarif global de transport direct

accordé à l'usine de broyage de l'Est, l'application des tarifs plus élevés au tourteau et à l'huile désavantageait sérieusement les installations de l'Ouest sans que cela soit pour des raisons d'emplacement, comme l'avait précisé la Commission canadienne des transports en 1973. La décision rendue par la Commission canadienne des transports en 1973 réduisait l'écart entre les tarifs de transport du grain et l'ensemble des tarifs de l'huile et du tourteau en appliquant le même tarif au tourteau de colza et au colza brut à l'est de Thunder Bay, et en gelant les tarifs convenus qui s'appliquaient au transport de l'huile.

Les différences de tarifs en matière de transport existent toujours, comme le démontrent les exemples suivants tirés de l'étude de Perkins*. Le coût du transport de 100 livres de colza de Lethbridge à Montréal était une combinaison du tarif réglementaire s'appliquant aux expéditions jusqu'à Thunder Bay (26.5 cents par 100 livres) et du tarif s'appliquant au produit au delà de ce point (44 cents par 100 livres) pour un total de 70.5 cents par 100 livres. Le coût du transport d'une quantité équivalente d'huile et de tourteau est évalué à 90.2 cents au total. L'écart entre les tarifs de transport du produit transformé et ceux du produit brut est de 19.7 cents. Le coût du transport de Lethbridge à Vancouver de 100 livres de colza destiné à l'exportation était de 23.5 cents par 100 livres tandis que le coût du transport d'une quantité équivalente d'huile et de tourteau (41 livres d'huile au coût de 85 cents par 100 livres et 57 livres de tourteau au coût de 51

* P.R. Perkins, An Economic Review of Western Canada's Rapeseed Industry, novembre 1976, p. 89.

cents par 100 livres) est évalué à 65.9 cents par 100 livres. La différence de coûts entre le produit transformé et le produit brut est dans ce cas-ci de 42.4 cents. Cet écart est plus considérable étant donné que les tarifs de transport du tourteau vers Vancouver (par opposition à Thunder Bay) sont beaucoup plus élevés que les tarifs réglementaires. Bien que certains des tarifs s'appliquant à l'huile et au tourteau de colza aient été modifiés à la suite de l'ordonnance R23976 de la Commission canadienne des transports rendue le 26 novembre 1976 (qui fixait des tarifs compensatoires minimums), les écarts fondamentaux continuent à exister.

Le désavantage subi par les installations de broyage de l'Ouest à la suite de la tarification du transport ne se limite pas à cette simple différence de tarifs. En effet, ces installations sont également désavantagées par l'effet exercé par les tarifs de transport sur le régime des prix. Le prix qu'elles payent pour le colza brut est déterminé par le marché de Vancouver, mais sans que soit compris le tarif réglementaire réduit pour les expéditions vers Vancouver (l'usine d'Altona est la seule à acheter le colza au prix de Thunder Bay). Les prix du tourteau et de l'huile de colza sont toutefois déterminés par le marché de Toronto conjointement avec les marchés du soja de Chicago. Le prix obtenu par les installations de broyage de l'Ouest est fonction du prix de l'Est, moins les tarifs de transport relativement plus élevés pour les livraisons vers l'Est. La "disparité des marchés" qui s'ensuit alors est, d'après les calculs, la différence qui existe entre l'équivalent en produit représentant 100# de graine de colza (90.2 cents)

et le tarif réglementaire de la graine de colza livrée à Vancouver (23.5 cents) pour une "différence des coûts du transport" de 66.7 cents en ce qui concerne les livraisons de Lethbridge à Montréal.

En plus du coût du transport, les installations de broyage doivent payer deux autres frais importants également reliés au transport. Elles bénéficient toutefois d'une prime ou remise accordée par les compagnies de chemin de fer. Ces frais et remises doivent être interprétés comme discriminatoires dans la mesure où ils diffèrent de ceux qui sont imposés aux autres usagers du réseau de chemin de fer. Les chemins de fer imposent des frais de 14 cents par 100 livres pour le transport du tourteau de colza dans des wagons-trémies. Ces frais ne s'appliquent pas au transport du tourteau de soja vers l'Est du Canada ou à l'intérieur de cette région. Les installations de broyage doivent fournir les wagons-citernes destinés au transport de l'huile de colza. Ces wagons-citernes peuvent être achetés ou loués pour environ 450 dollars par mois (wagon-citerne géant de 75 tonnes). Les compagnies de chemin de fer consentent une remise de 9.5 cents par mille de transport, aux installations de broyage bien que d'autres expéditeurs obtiennent une remise de 12 cents par mille de transport pour l'utilisation et la fourniture de ces wagons.

L'ordonnance en conseil C.P. 1976-894 rendue le 31 avril 1976 décrétait que tous les tarifs s'appliquant au transport de l'huile et du tourteau de colza à partir des quatre installations de l'Ouest (Altona, Nipawin, Saskatoon et Lethbridge) qui en avaient appelé de la structure tarifaire précédente, devaient être haussés de façon à

atteindre "le tarif compensatoire minimum". Depuis un certain temps, le gouvernement fédéral préconisait pour le transport un système de tarification fondé sur les coûts et s'appuyé sur le principe que "c'est à l'usager de payer". Les tarifs du transport du colza, de l'huile et du tourteau de colza avaient effectivement été gelés aux anciens niveaux qui correspondent très peu aux coûts du service réclamés par les compagnies de chemin de fer et que la Commission des coûts du transport par chemin de fer (Commission Snavely) a jugé 2.58 fois plus élevés que le tarif réglementaire. L'application de l'ordonnance du 13 avril a été retardée en attendant les conclusions de la Commission Snavely. Les tarifs "compensatoires minimums" devaient entrer en vigueur après le 30 octobre 1976, bien que les tarifs actuels aient été consentis entre-temps à l'usine de Lloydminster à partir du 1^{er} août. Le 26 novembre 1976, la Commission canadienne des transports a rendu l'ordonnance n^o R-23976 qui établissait ces tarifs "compensatoires minimums". Les propriétaires des installations de broyage du colza de l'Ouest en ont toutefois appelé de cette ordonnance.

Un programme fédéral de 2.5 millions de dollars concernant l'octroi de subventions aux conditionneurs du colza des provinces de l'Ouest a également été proposé. Le 26 novembre 1976, le ministre fédéral des Transports a indiqué que ce programme prévoyait l'octroi de \$500,000 au cours de l'année financière en cours, la balance devant être fournie durant l'année financière 1977-1978. Ce programme de subvention a pour objet de minimiser l'impact initial de l'imposition des "tarifs compensatoires minimums" sur le transport des dérivatifs du

colza.

La Commission recommande:

- 1) que les tarifs de transport s'appliquant au colza et à ses dérivatifs soient fixés à des niveaux qui n'établissent pas une distinction à l'encontre de l'avantage naturel dont bénéficient les installations de broyage du colza des Prairies;
- 2) que les iniquités en matière de tarifs de transport, comme celles qui existent pour le transport du tourteau de colza de Thunder Bay à Vancouver, soient éliminées;
- 3) que les compagnies de chemin de fer éliminent les frais supplémentaires de 14 cents par 100 livres imposés pour le transport du tourteau de colza dans des wagons-trémies;
- 4) que les compagnies de chemin de fer accordent pour les wagons-citernes utilisés par les usines de broyage du colza la même remise par mille de transport que celle qui est consentie aux autres expéditeurs;
- 5) que le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce consacre plus d'efforts à l'élargissement du marché d'exportation de l'huile et du tourteau de colza.

Production et transformation du bétail*

-- Production du bétail

Le nombre de bovins abattus dans les établissements inspectés par le gouvernement fédéral s'est élevé, en 1976, à un total de 3,676,000

* Une grande partie des données de fait de ce chapitre qui portent sur la production du bétail et sur les différents tarifs de transport ont, pour la plupart, été tirées d'un rapport intitulé "Transportation Factors and the Canadian Livestock and Meat Industries: An Updated Summary" qui a été établi par M. John Heade de la Commission canadienne des transports en février 1977. Les conclusions et les recommandations de ce rapport sont la responsabilité du Comité de la manutention et du transport des grains.

bêtes, ce qui représentait un accroissement de 36 pour cent par rapport à 1966. Le nombre de bovins abattus n'a pas augmenté à la fin des années soixante et même en 1974, l'accroissement n'a été que de neuf pour cent par rapport à 1966. Les profits des producteurs de bovins de boucherie ont, évidemment, été très faibles durant les deux dernières années et le nombre de bovins abattus a augmenté de 13 pour cent en 1975 et de 10 pour cent en 1976.

En 1976, le nombre de bovins abattus en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba représentait 62.7 pour cent du nombre total de bovins abattus au Canada, tandis que ce chiffre était de 56.6 pour cent en 1966. Ce pourcentage a été à la hausse durant presque toute cette période. L'Alberta est la plus importante province productrice de bétail et la proportion de bovins abattus chez elle par rapport à l'ensemble du Canada était de 42 pour cent en 1976 par opposition à 30 pour cent dix ans plus tôt. Cette hausse de 12 pour cent en Alberta a été contre-balançée par une baisse de six pour cent en Ontario et une baisse également de six pour cent dans les trois autres provinces de l'Ouest.

Le nombre de veaux abattus est beaucoup moins important que pour les bovins. En 1976, le nombre total de veaux abattus dans les établissements inspectés par le gouvernement fédéral atteignait 655,000 bêtes, ce qui représente un peu plus du sixième du nombre de bovins abattus. Le nombre de veaux abattus a diminué chaque année de 1966 à 1973, mais a augmenté légèrement en 1974. À la suite des profits peu élevés réalisés par les producteurs de bovins de boucherie, le nombre de veaux abattus a accusé une hausse sensible en 1975 et s'est maintenu

environ à ce niveau en 1976. Malgré cette augmentation, le nombre total de veaux abattus était toujours inférieur de 14 pour cent au chiffre qui s'appliquait dix ans plus tôt.

L'abattage des veaux au Canada se concentre surtout au Québec où le nombre de veaux abattus représente plus de 60 pour cent de tous les veaux abattus au Canada. Ce chiffre n'était que de 15 pour cent pour les provinces de l'Ouest en 1976, comparativement à 25 pour cent en 1966.

Le nombre de porcs abattus au Canada en 1976 était de 7,491,000, ce qui représentait une augmentation de 22 pour cent par rapport à 1966. La production de porcs fluctue toutefois d'une année à l'autre et le nombre de bêtes abattues en 1976 n'était, en fait, que légèrement supérieur au nombre qui s'appliquait en 1967. L'abattage des porcs a atteint un chiffre record en 1971 en raison des conditions économiques difficiles dans le domaine de la production céréalière à la fin des années soixante. Le nombre de porcs abattus a accusé une baisse importante de 14 pour cent en 1975, et a encore diminué de 2 pour cent en 1976.

La production de porcs a toujours été moins concentrée dans l'Ouest du Canada que la production de bovins et en 1966, le nombre de porcs abattus dans les quatre provinces de l'Ouest ne représentait qu'un peu moins de 40 pour cent du nombre total de porcs abattus au Canada. La proportion de porcs abattus dans l'Ouest a atteint le chiffre record de 48 pour cent en 1971, mais est redescendue à 43 pour cent en 1974. Cette proportion est tombée à 36 pour cent en 1975, ce qui

était le plus bas pourcentage jamais enregistré au cours des années soixante, puis à 33 pour cent l'année suivante. Le nombre de porcs abattus en Colombie-Britannique était insignifiant en 1976, tandis que ce nombre était inférieur à ce qu'il était durant la décennie précédente en Alberta. Bien que le nombre de porcs abattus ait augmenté en Saskatchewan et au Manitoba, la plus grande variation dans la production de porcs a été enregistrée au Québec dont le pourcentage de porcs abattus par rapport à l'ensemble du Canada était de 31 pour cent en 1976 par rapport à 17 pour cent en 1966.

Transport du bétail et de la viande de l'Ouest à l'Est du Canada

Le nombre de bovins et de veaux transportés de l'Ouest du Canada à l'Est du pays est très important. Selon les prévisions de la revue du marché des bestiaux d'Agriculture Canada, le nombre de bovins et de veaux transportés par chemin de fer de l'Ouest à l'Est du Canada était de 512,000 en 1974, et de 626,000, en 1975. Les chiffres provisoires qui s'appliquent à 1976 indiquent que ce nombre est tombé à 415,000 durant cette année-là. En 1974, les bovins d'abattage représentaient 26 pour cent de tous les bestiaux transportés par chemin de fer, comparativement à 21½ pour cent pour les bovins d'engrais et de porcs à bestiaux et à 52½ pour cent pour les veaux. Cette répartition en matière de transport laisse supposer un poids moyen d'environ 625 livres par animal, et par conséquent un chargement total de 160,000 tonnes pour 1974. Un total de 157,000 tonnes de viande fraîche, congelée, traitée et cuite a été transporté par camion, ce qui constitue un mouvement global d'environ 330,000 tonnes pour 1974.

Ainsi en 1974, les expéditions par chemin de fer étaient légèrement plus importantes que les expéditions par camion en ce qui concerne la viande en provenance de l'Ouest du Canada et à destination de l'Est. Des commerçants ont indiqué que le pourcentage de bestiaux expédiés par camion a augmenté en 1976 et que la viande était également expédiée plus souvent par camion.

Selon les données de 1974, les expéditions de bétail par chemin de fer étaient surtout à destination de l'Ontario qui était le point d'arrivée de 84 pour cent de toutes les expéditions par poids de l'Ouest du Canada en direction de l'Est du pays. Les expéditions à destination du Québec étaient de 14 pour cent tandis que ce chiffre n'était que de deux pour cent pour les provinces de l'Atlantique. Le transport moins important des animaux par camion était presque entièrement à destination de l'Ontario. En ce qui concerne la viande, 78 pour cent des expéditions par chemin de fer de l'Ouest du Canada à l'Est du pays étaient à destination du Québec, comparativement à sept pour cent pour l'Ontario et à 15 pour cent pour la région de l'Atlantique. Les expéditions de viande par camion étaient toutefois plus fréquents à destination de l'Ontario que du Québec en 1974. Si on combine les chiffres qui s'appliquent au transport par chemin de fer et au transport par camion, on constate que 63 pour cent de toutes les expéditions de viande de l'Ouest du Canada à l'Est du pays étaient à destination du Québec, comparativement à 27 pour cent pour l'Ontario et à 10 pour cent pour la région de l'Atlantique.

Un total de 512,000 bovins et veaux ont été expédiés de l'Ouest

du Canada à l'Est du pays en 1974, ce qui représentait environ 15 pour cent de tout le bétail abattu au Canada. Ce chiffre a été porté à 15½ pour cent en 1975.

Les expéditions de porcs vivants de l'Ouest à l'Est du Canada sont peu importantes. En effet, les chargements de porcs transportés par chemin de fer ne représentaient que 2,000 tonnes et le chiffre qui s'appliquait au transport par camion n'était que légèrement supérieur à celui-ci, ce qui sous-entend un mouvement total maximum de 45,000 porcs vivants, soit seulement 0.5 pour cent de tous les porcs abattus au Canada.

-- Marchés

Les chiffres cités ci-dessus au sujet du nombre de bovins, de veaux et de porcs abattus au Canada concernent la production intérieure à laquelle on a ajouté les importations moins les exportations. Il n'est donc pas nécessaire de rectifier les chiffres lorsqu'on examine la disponibilité de la viande produite au Canada. Le Canada a toutefois exporté 224,000 têtes de bétail en 1975, tandis qu'il en a importé 130,000. L'exportation nette de 94,000 têtes de bétail était l'équivalent d'environ 2½ pour cent du nombre total de bovins et de veaux abattus au Canada. Ce chiffre était beaucoup plus important en 1976, s'élevant à 186,000 têtes de bétail pour la période comprise entre janvier et octobre. Les importations canadiennes de porcs se limitent aux porcs de race et sont peu significatives. Les exportations de porcs se sont élevées à 31,000 têtes en 1975 et à 39,000 têtes entre

janvier et octobre 1976; les exportations ont accusé une baisse considérable par rapport au chiffre de 1974 qui était de 197,000, les exportations pour 1975 ne représentant que 0.4 pour cent de tous les porcs abattus au Canada.

Les importations de boeuf se sont élevées à 64,000 tonnes en 1975, ce qui dépassait largement les exportations qui ne représentaient que 13,000 tonnes. Cette importation nette de 51,000 tonnes de boeuf augmentait la production canadienne totale de cinq et demie pour cent. Les importations et les exportations de boeuf ont toutes les deux accusé des hausses très fortes en 1976, mais l'importation nette de boeuf entre janvier et octobre 1976 était également de 51,000 tonnes. Les importations canadiennes de porc en 1975 étaient de 44,000 tonnes comparativement à 41,000 tonnes pour les exportations. L'importation nette n'a donc représenté que 0.5 pour cent de la production canadienne. À la suite d'une hausse très importante des importations, l'importation nette de porc a grimpé jusqu'à 34,000 tonnes entre janvier et octobre 1976.

En 1975, l'Ouest du Canada contenait 27 pour cent de la population canadienne, ce qui représentait également le pourcentage approximatif de boeuf et de porc consommé dans cette région. On a toutefois laissé entendre qu'une assez faible partie des importations canadiennes de boeuf et de porc était destinée à l'Ouest du pays, tandis qu'une grande partie des exportations canadiennes provenait des provinces des Prairies. On peut donc supposer que l'Ouest du Canada consomme peut-être environ 30 pour cent de la production canadienne de boeuf et de porc.

Le tableau IX-3 indique la répartition estimée de la production de bovins, de veaux et de porcs de l'Ouest canadien en 1975. Environ 70 pour cent des bovins et des veaux du Canada provenaient de l'Ouest du pays et les expéditions de bovins, de veaux et de boeuf à destination de l'Est représentaient environ 40 pour cent de la production canadienne totale en 1975. On estime qu'à peu près 15½ pour cent de ces expéditions s'appliquaient à des animaux sur pied, le reste, soit 24 pour cent, s'appliquant au boeuf; on constate donc que le pourcentage de bétail expédié vivant était peut-être en 1975 trois pour cent plus élevé qu'en 1974. Étant donné le nombre beaucoup moins élevé de porcs abattus dans l'Ouest du Canada en 1975, les expéditions nettes de porcs et de viande de porc à l'Est du Canada ne représentaient que six et demie pour cent de la production canadienne totale; ce chiffre a grimpé jusqu'à 13 pour cent en 1974. Les expéditions de porcs sont peu importantes et à peu près toutes les expéditions s'appliquent à la viande de porc.

TABLEAU IX-3		
Pourcentages de production, d'abattage et d'expédition par rapport à la production canadienne total en 1975		
	Bovins et veaux	Porcs
	%	%
Animaux en provenance de l'Ouest du Canada	69½	36½
Animaux expédiés vivants à l'Est du Canada	15½	½
Pourcentage des animaux abattus dans l'Ouest du Canada	54	36
Pourcentage de la consommation de ces animaux dans l'Ouest du Canada	30	30
Expéditions sous forme de viande à l'Est du Canada	24	6

-- L'industrie de la transformation du bétail

Les salaisons modernes fonctionnent avec la précision du travail à la chaîne en convertissant le bétail en viande. Ces installations peuvent s'occuper de l'abattage d'une ou de plusieurs espèces d'animaux, mais une chaîne de montage différente est alors requise pour chaque espèce. Une salaison peut transformer les carcasses en une grande variété de produits de consommation ou les carcasses peuvent être vendues directement au détaillant, comme c'est souvent le cas pour le boeuf. Une autre solution est de vendre les carcasses à une autre salaison pour une transformation supplémentaire.

Les abattoirs et les installations de réfrigération prédominent actuellement dans les Prairies. La plupart des opérations de transformation secondaire, y compris le dépeçage, le désossement, le roulage, la salaison, le fumage, le ficelage et la mise en boîtes, s'effectuent dans l'Est du Canada. Parmi ces opérations, ce sont la capacité d'abattage, de réfrigération, de dépeçage et de désossement qui diminuent le rendement de la plupart des salaisons. Le tableau IX-4 indique les pourcentages d'animaux abattus dans les salaisons en 1974-1975 par rapport à la capacité totale de ces installations. Comme on pourrait s'y attendre, les cycles de production s'appliquant à l'abattage tendent à fluctuer. L'Ontario est la seule province dont le rendement des salaisons dépasse 75 pour cent de leur capacité totale. Le rendement de la Colombie-Britannique est le plus faible de toutes les régions du Canada puisque le nombre de bovins abattus dans les salaisons de cette province ne représente que 43.7 pour cent

de la capacité d'abattage totale de ces installations, ce chiffre étant de 24.6 pour cent pour les porcs. Les installations actuelles de transformation des provinces des Prairies et des provinces Maritimes ne donnent pas, non plus, leur plein rendement à cet égard.

Le tableau IX-5 indique le nombre de salaisons, le nombre d'années-hommes de travail et les valeurs ajoutées qui s'appliquent à l'abattage et à la transformation de la viande. Parmi les 487 salaisons du Canada, 22 pour cent, soit 106, étaient situées dans les provinces des Prairies en 1975. Ces mêmes installations représentaient toutefois 31 pour cent de la valeur ajoutée pour le Canada et 31 pour cent du nombre total de personnes travaillant dans l'industrie de la transformation. Le Canada comptait en 1974 quatorze salaisons de plus qu'en 1973, la plupart ayant été construites en Ontario et en Saskatchewan.

TABLEAU 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 1974-1975		
Région	Espèce	De janv. 1974 à juillet 1975
Maritimes	Bovins	51.8
	Porcs	49.0
Québec	Bovins	65.7
	Porcs	66.3
Ontario	Bovins	76.7
	Porcs	80.8
Prairies	Bovins	55.5
	Porcs	42.0
Colombie Britannique	Bovins	43.7
	Porcs	24.6
Source: J.L. Morris et D.C. Isler, <i>Capacité de production des usines de transformation de la viande au Canada, rédigé pour la Commission de surveillance du prix des produits alimentaire, août 1975, p.4</i>		

TABLEAU IX-5									
Abattage et conditionnement: établissements, années-hommes et valeurs ajoutées pour 1965 et 1974									
	Nombre d'établissements			Années-hommes payées Employés à la production (milliers)			Valeur ajoutée (milliers de dollars)		
	1965	1975	% hausse	1965	1975	% hausse	1965	1975	% hausse
Maritimes	26	25	(4)	1,597	814	(49)	7,764	10,515	35
Quebec	129	134	4	10,427	11,759	13	60,500	134,267	122
Ontario	134	179	34	18,001	18,904	5	102,744	265,348	158
Prairies	73	106	45	14,016	15,507	11	80,064	207,295	159
C.-B.	37	43	16	2,603	2,896	11	16,187	39,490	144
Total	399	487		46,644	50,608		267,259	668,035	
Pourcentage des Prairies par rapport au Total	18%	22%		30%	31%		30%	31%	

Source: Statistique Canada, Abattage et conditionnement de la viande, 1965, 1974

L'emplacement d'une usine de transformation dépend de plusieurs facteurs dont les suivants:

- a) les tarifs de transport s'appliquant au bétail, à la viande suspendue et à la viande mise en boîtes;
- b) les tarifs de transport s'appliquant aux sous-produits et les différences de prix qui s'appliquent aux sous-produits selon les régions;
- c) la contraction;
- d) les frais de commercialisation; et
- e) le financement.

Le programme d'aide au transport des céréales fourragères

Au début de la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement canadien a dû faire face au problème de l'accroissement de la production de bétail en raison des demandes en provenance d'outre-mer destinées à l'alimentation des troupes. Les prix étaient alors réglementés et les provinces des Prairies avaient d'importants surplus de blé. En 1941, une loi a été adoptée en vue d'encourager la production de céréales fourragères de préférence au blé. Cette loi prévoyait le versement d'une subvention pour le transport des céréales fourragères en provenance des Prairies et destinées à l'Est du Canada et à la Colombie-Britannique. Le principal objectif de ce programme (qui demeure toujours le même) a été l'établissement d'une certaine péréquation régionale, ou du moins la réduction de certaines variations régionales dans les prix des céréales fourragères au Canada grâce à l'octroi d'une subvention.

Le volume annuel de céréales fourragères expédiées dans le cadre de ce programme au cours des 11 dernières années s'est situé entre 2.3 et 3.1 millions de tonnes. Durant la campagne agricole de 1974-1975, 2.8 millions de tonnes de céréales fourragères ont été expédiées dans le cadre du programme. Les dépenses totales reliées au programme ont varié de 17.9 à 21.5 millions de dollars au cours des 11 dernières campagnes agricoles, ces dépenses s'étant élevées à 21 millions de dollars en 1974-1975. La subvention moyenne par tonne de céréales fourragères s'est échelonné de \$8.13 à \$6.96 durant les 11 dernières années de récolte; cette subvention s'est élevée à \$7.40 la tonne

durant la campagne agricole de 1974-1975. Le Québec a toujours été le principal bénéficiaire de ce programme en ce qui concerne le nombre de tonnes expédiées (soit environ 50 pour cent), le tonnage s'appliquant à l'Ontario, aux Maritimes et à la Colombie-Britannique étant respectivement de 25, 14 et 11 pour cent.

Le montant des subventions pour les différentes régions est établi annuellement par l'Office canadien des provendes qui se fonde sur le coût minimum du transport des céréales fourragères à partir de Thunder Bay pour les régions de l'Est, et à partir des provinces des Prairies pour les régions de la Colombie-Britannique. D'une façon empirique, ces tarifs ont été fixés à un niveau qui diminue de \$4.00 à \$5.00 par tonne, pour toutes les régions, les frais nets de transport des céréales fourragères à partir de Thunder Bay ou des Prairies. Les exemples suivants démontrent l'importance de cette subvention. Ainsi la subvention moyenne qui s'applique aux céréales fourragères expédiées de Saskatoon à Toronto représente 26.5 pour cent de la totalité des frais de transport, comparativement à 46 pour cent pour les expéditions à Montreal; ce pourcentage est de 69 pour cent en ce qui concerne les expéditions d'Edmonton à Moncton.

L'impact général d'une subvention au transport comme le programme d'aide au transport des céréales fourragères peut être présupposé même en l'absence de preuves empiriques. Comme la subvention s'applique seulement aux céréales fourragères et non au bétail ou aux produits d'animaux de ferme, elle favorise l'expédition de céréales fourragères plutôt que de bétail ou de produits d'animaux de ferme des Prairies à destination de l'Est canadien et de la Colombie-Britannique.

À la suite de cette mesure, les producteurs de bétail (et en particulier les exploitants de parcs d'engraissement) s'éloignent des Prairies pour se rapprocher des centres de consommation comme Toronto, Montréal et Vancouver.

Les groupes touchés par ce programme peuvent se diviser en deux catégories, soit ceux qui favorisent la continuation du programme (les "gagnants") et ceux qui souhaitent son interruption (les "perdants"). Les personnes qui profitent le plus de ce programme sont les producteurs de céréales fourragères de Prairies ainsi que les producteurs de bétail de l'Est et de la Colombie-Britannique. Les principaux "perdants" sont par contre les producteurs de bétail des Prairies, les usines de transformation de bétail et les producteurs de céréales fourragères de l'Est canadien et de la Colombie-Britannique.

Le groupe des producteurs de céréales fourragères des Prairies souhaite la continuation du programme d'aide au transport des céréales fourragères parce qu'il les avantage en favorisant les ventes de céréales fourragères à l'un de leurs marchés. Le marché est toutefois à la baisse en raison de l'accroissement de la production de céréales dans l'Est du Canada et de l'augmentation des importations de maïs en provenance des États-Unis. Il est donc normal que les producteurs de bétail de l'Est du Canada et de la Colombie-Britannique favorisent un programme dont l'objectif est de niveler les prix de céréales fourragères au Canada, leur procurant ainsi un avantage en ce qui concerne la vente de viande aux centres de consommation important du Canada. Toutefois, comme il a été mentionné ci-dessus, l'expansion

de la production de céréales fourragères on Ontario, reliée à la disponibilité du maïs américain, ont rendu la continuation du programme moins essentielle à la santé économique de l'industrie du bétail dans les provinces centrales du Canada.

Les producteurs de bétail des Prairies ont soutenu que la subvention accordée à l'Est du Canada et à la Colombie-Britannique pour l'achat de céréales fourragères a réduit leur capacité de concurrencer les importants centres de consommation des provinces de l'Est et de la Colombie-Britannique. Ils prétendent également que la production de bétail a diminué graduellement dans les Prairies qui jouissent d'un avantage concurrentiel naturel. Ces effets ont été davantage accentués par l'application de tarifs intérieurs réglementaires au transport des céréales fourragères à partir des Prairies jusqu'à Thunder Bay. Selon la Commission de surveillance du prix des produits alimentaires, l'effet de distorsion avantageant les producteurs de bétail de l'Est se chiffrait à \$2.13 par 100 livres pour les porcs et à \$1.46 par 100 livres pour les bovins d'engrais. Les exploitants des petites entreprises de transformation du bétail des Prairies se sont plaints que le programme a entraîné une baisse du nombre des bestiaux dans les Prairies et, par conséquent, la diminution du nombre d'animaux destinés à être transformés dans les Prairies. Les producteurs de céréales fourragères des provinces de l'Est et de la Colombie-Britannique se sont opposés au freinage des prix locaux des céréales fourragères sous l'effet de l'octroi d'une subvention au transport pour les céréales fourragères. Ainsi l'octroi d'une subvention de \$15 la tonne pour le

transport des céréales à destination de l'Île-du-Prince-Edouard réduit de 36 cents le boisseau le prix pouvant être obtenu par un cultivateur pour son orge.

L'effet réel du programme d'aide au transport des céréales fourragères sur l'économie du Canada, en général, et plus particulièrement sur le secteur agricole a fait l'objet de nombreux débats et d'un grand nombre d'études. La conclusion générale de la plupart de ces études a été que le programme devait être interrompu. Ce n'est que depuis très peu de temps que le gouvernement fédéral tient compte de ces conseils.

En août 1973, des ministres fédéraux ont fait mention de la modification possible de ce programme d'aide au transport en traçant les grandes lignes d'une nouvelle politique intérieure en matière de céréales fourragères. Les modifications comprenaient entre autres:

- 1) des petites réductions initiales en ce qui concerne l'aide au transport des céréales fourragères en Ontario;
- 2) des réductions générales plus importantes consenties à Montréal ainsi que l'établissement de programmes d'amélioration des céréales pour l'Est canadien et la Colombie-Britannique; et
- 3) un nivellement des tarifs de transport ou la péréquation de l'aide accordée pour les céréales et la viande afin d'assurer l'expansion de l'agriculture selon les avantages naturels des régions.

La situation est demeurée à peu près la même jusqu'au 31 mai 1976, date à laquelle le gouvernement fédéral a annoncé sa nouvelle politique concernant les céréales fourragères canadiennes. D'après cette politique, les prix des céréales fourragères canadiennes allaient

être fixés de façon à concurrencer les prix du maïs américain. Une partie de la modification du programme comprenait le changement des tarifs reliés au programme d'aide au transport des céréales fourragères. Ainsi les subventions de \$6.00 et moins par tonne seraient éliminées en Ontario et dans l'ouest du Québec. La subvention consentie à la Colombie-Britannique serait réduite de \$4.00 par tonne, tandis que la subvention accordée à l'est du Québec et aux provinces Maritimes ne serait pas modifiée en raison de la plus grande dépendance des producteurs de ces régions vis-à-vis des fournisseurs de céréales fourragères de l'extérieur. Les fonds servant auparavant à payer les subventions serviront maintenant à favoriser l'expansion des installations destinées à l'entreposage des céréales fourragères dans l'Est du Canada.

Bien qu'il soit trop tôt pour évaluer les effets précis de ces changements concernant les subventions au transport des céréales fourragères, des suppositions ont été émises ci-dessous:

- 1) L'élimination des subventions au transport en Ontario et dans l'ouest du Québec ainsi que la réduction de cette aide en Colombie-Britannique ne devrait pas avoir de fâcheux effets étant donné la disponibilité du maïs américain et la dépendance de moins en moins grande de ces régions à l'égard des producteurs de céréales fourragères des Prairies;
- 2) l'est du Québec et les Maritimes ne devraient pas se ressentir de ces changements, bien que certains producteurs d'oeufs et de volailles puissent songer éventuellement à quitter l'ouest du Québec et l'Ontario;
- 3) il pourrait y avoir une faible diminution des prix des céréales fourragères dans les Prairies en raison de la légère baisse des marchés, ce qui pourrait avoir pour conséquence la hausse de la production de bétail dans les Prairies;

- 4) il est peu probable que ces changements augmentent considérablement l'avantage concurrentiel naturel des producteurs et des conditionneurs de bétail des Prairies à moins que ces derniers ne trouvent de nouveaux débouchés soit au Canada, aux États-Unis ou outre-mer.

Comparaison des tarifs marchandises

Le tableau IX-6 donne les tarifs marchandises pour l'expédition d'un bouvillon d'abattage de 1,050 livres à partir de trois villes représentatives de l'Ouest, vers Toronto et Montréal, les tarifs marchandises pour l'envoi d'une quantité équivalente de produits de viande (550 livres) et les tarifs marchandises pour l'envoi d'un bouvillon d'engrais de 500 livres avec 4,120 livres d'orge. L'analyse ne comprend pas les frais d'expédition des animaux à partir des centres ruraux jusqu'aux parcs à bestiaux ou aux salaisons dans l'Ouest.

Il est beaucoup plus coûteux d'envoyer par train un bouvillon d'abattage de l'Ouest jusqu'à Toronto et Montréal qu'une quantité égale de boeuf. Pour ce qui est de Toronto, les frais supplémentaires pour l'envoi d'un bouvillon d'abattage allaient de \$8.50 s'il était envoyé de Winnipeg à \$10.90 s'il venait de Calgary. Les frais supplémentaires sont un peu plus élevés lorsque la destination est Montréal.

Ces épargnes réalisées par suite de l'expédition de la viande plutôt que l'animal sur pied seraient perdues en partie si certains des sous-produits devaient être envoyés aux marchés de l'Est. Ces sous-produits comprennent les peaux, les produits carnés de luxe, la farine de sang ainsi que le suif comestible et non comestible. Ils

s'élèvent environ à 185 livres par animal abattu, mais il est improbable que toute cette quantité soit envoyée vers l'Est. Même si c'était le cas, les frais d'envoi ne seraient pas suffisants pour égaler les montants épargnés par suite de l'envoi de boeuf plutôt que de bouvillon d'abattage.

TABLEAU 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					
	Bouvillon d'engrais avec de l'orge			1,050 lb de bouvillon d'abattage	550 lb de boeuf
	Bouvillon d'engrais de 500 lb.	4,120 lb d'orge	Total		
<u>VERS TORONTO</u>					
De: Calgary	\$ 20.50	\$ 42.70	\$ 63.20	\$ 43.00	\$ 32.10
Moose Jaw	17.50	40.30	57.80	36.80	26.40
Winnipeg	13.80	37.80	51.60	29.00	20.50
<u>VERS MONTREAL</u>					
De: Calgary	21.10	43.50	64.60	44.20	32.10
Moose Jaw	18.10	41.00	59.10	38.00	26.40
Winnipeg	14.40	38.50	52.90	30.20	20.50
Remarques: 1) Frais de transport de bouvillons d'abattage, arrondis à 10 cents près, d'après les tarifs CFA 116-1 pour des wagons à deux étages, d'une capacité de 60,000 lb. Tarif en vigueur depuis le 1er octobre 1976.					
2) Frais de transport du boeuf, arrondis à 10 cents près, selon les tarifs CFA 103-U, tarifs pour charge complète de 50,000 lb de viande, fraîche ou congelée, en vigueur depuis le 1er septembre 1976. Dans ce cas-ci, les tarifs sont les mêmes jusqu'à Toronto et Montréal.					
3) Frais de transport de l'orge calculés d'après les taux de Crow's Nest jusqu'à Thunder Bay et les frais de l'Office canadien des provendes jusqu'à Woodstock (Ontario), en comparaison avec Toronto et, moins les subventions accordées au transport, jusqu'à Saint-Félix (Québec), en comparaison avec Montréal.					

Pour comparer les frais d'expédition d'un bouvillon d'abattage et ceux d'un bouvillon d'engrais avec une quantité suffisante de céréales pour l'engraisser, Woodstock a été choisi pour l'emplacement du parc d'embouche ontarien desservant le marché de Toronto, et Saint-Félix, au Québec, dessert Montréal. L'examen ne comprend pas les frais d'expédition des animaux à partir des points ruraux jusqu'aux parcs à bestiaux ou aux abattoirs locaux de l'Ouest, ni les frais de transport à partir des parcs d'embouche de l'Est jusqu'aux marchés de Toronto et de Montréal où le boeuf est vendu.

Il est évident d'après le tableau IX-6 qu'il est nettement moins coûteux d'envoyer un bouvillon d'abattage dans l'Est plutôt qu'un bouvillon d'engrais plus les céréales nécessaires pour l'engraisser. Ce n'est pas étonnant puisque très peu des céréales de l'Ouest sont utilisées pour produire des bovins de boucherie dans l'Est, alors que le bétail est habituellement engraisé au maïs. La structure actuelle des frais de transport comprend les taux de Crow's Nest pour l'orge jusqu'à Thunder Bay; bien que le transport des provendes jusqu'à Woodstock ne soit plus subventionné, un montant de \$2 par tonne jusqu'à Saint-Félix est encore versé. Cependant, cette structure ne favorise pas le transport d'animaux d'engrais ainsi que leurs céréales de l'Ouest vers l'Est. Des trois possibilités examinées, les tarifs marchandises pour la viande et ses sous-produits sont les moins élevés; viennent ensuite ceux des bouvillons d'abattage; et enfin, ceux des bouvillons d'engrais expédiés avec les céréales nécessaires pour les engraisser.

Le tableau IX-7 établit des comparaisons semblables concernant les tarifs pour le transport de 160 livres de porc habillé de l'Ouest jusqu'à Toronto, Montréal et Saint-Jean, et le transport de l'orge nécessaire pour produire une quantité équivalente de viande. Il faut beaucoup moins de céréales pour produire du porc que du boeuf et on a utilisé un taux de conversion de quatre livres d'aliments de bétail pour une livre de porc.*

En ce qui concerne Saint-Jean, il est moins coûteux d'expédier la quantité équivalente d'orge que le porc à partir des centres de l'Ouest.

TABLEAU IX-7					
Frais de transport de villes de l'Ouest jusqu'à Toronto					
Montréal et Saint-Jean, en 1976					
Origine	Orge et Porc (en dollars)				
	Toronto 600 lb d'orge	Montreal 600 lb d'orge	Toronto/ Montreal 160 lb de porc	Saint-Jean	
				600 lb d'orge	160 lb de porc
Calgary	6.22	6.33	9.33	5.19	10.74
Moose Jaw	5.86	5.97	7.68	4.83	9.26
Winnipeg	5.50	5.61	5.97	4.47	7.74

Source: Voir le tableau IX-6

* Ce rapport est moins élevé que le taux de conversion de 5:1 des aliments en viande utilisé par la C.T.C. dans son analyse parce que la Commission a constaté qu'un rapport de 3.7:1 ou moins était plus conforme aux pratiques réelles de l'industrie.

Dans le cas de Toronto et de Montréal comme destinations, il est moins coûteux d'envoyer de l'orge plutôt que du porc à partir de ces trois villes d'origine. On réalise certaines économies en engraisant les porcs de l'Est avec provendes de l'Ouest, au lieu de transporter les porcs de l'Ouest; ceci résulte de tarifs réglementaires peu élevés pour les provendes expédiées jusqu'à Thunder Bay, et de l'aide au transport des aliments pour bétail là où elle est encore en vigueur, pour les expéditions de Thunder Bay aux centres de l'Est.

La Commission recommande que les tarifs marchandises pour les bestiaux et la viande soient établis de façon à ne pas annuler les avantages géographiques naturels dont bénéficient les producteurs et les conditionneurs des Prairies.

L'industrie du malt

Dans l'Ouest du Canada les usines de maltage possèdent beaucoup d'avantages naturels. Elles ont besoin de grandes quantités d'orge pour être rentables. Une fois le traitement terminé, le poids du malt est d'environ les trois-quarts du poids de l'orge traité. En général, le prix mondial du malt est tel que les compagnies de maltage peuvent payer davantage pour l'orge de brasserie que ce qui est payé pour l'orge de provende. Il est donc dans l'intérêt du Canada que prospère cette industrie. Elle crée des emplois, utilise des ressources renouvelables et fait augmenter les revenus agricoles.

Dans l'Ouest, cette industrie souffre actuellement de contraintes administratives qui nuisent à son expansion dans la région toute désignée à cette fin.

En général, l'exploitation des usines de maltage n'est pas autorisée comme dans le cas des élévateurs primaires. Les usines ne peuvent donc pas s'approvisionner en céréales chez le producteur, mais bien chez les élévateurs régionaux. Il s'agit là d'une étape supplémentaire dans la manutention qui, aux tarifs actuels, s'élève à quelque 12 cents par boisseau et dont une partie pourrait être épargnée et versée au producteur si d'autres dispositions étaient prises avec les fournisseurs de céréales. La Commission a été informée que les usines de maltage dans les Prairies risquent de ne pouvoir obtenir d'orge de brasserie des élévateurs primaires si elles achètent les grains directement des producteurs, malgré le fait que les grains conservés dans ces élévateurs soient la propriété de la Commission canadienne du blé et non de la compagnie propriétaire de l'élevateur. En outre, parce que l'exploitation des usines n'est pas autorisée comme dans le cas des élévateurs primaires, la plus grande partie de l'orge est expédiée par voie ferrée, et une charge d'arrêt supplémentaire de 18 cents par quintal est perçue.

Les usines situées ailleurs, par exemple près des ports ou dans l'Est du Canada, près des brasseries, sont avantagées du fait qu'elles n'ont pas à payer cette somme.

La Commission recommande:

- 1) que l'industrie du maltage puisse bénéficier des avantages géographiques naturels des Prairies,
- 2) que les frais d'arrêt imposés par les chemins de fer pour l'entreposage et le traitement des céréales soient éliminés,
- 3) que les usines de maltage des Prairies soient autorisées comme les élévateurs primaires et qu'elles soient libres

de s'approvisionner en orge de brasserie directement des producteurs ainsi que des éleveurs primaires,

- 4) que les tarifs marchandises pour l'orge de brasserie continuent d'être réglementaires et qu'ils s'appliquent aussi bien à l'orge de brasserie qu'au malt d'orge.

CHAPITRE 10

COÛTS DU TRANSPORT DU GRAIN

RÉFECTION, RATIONALISATION DES VOIES FERREES ET COUT DU TRANSPORT DU GRAIN

Le présent chapitre contient les conclusions de la Commission en ce qui concerne l'importance des fonds nécessaires à la réfection et à l'amélioration du réseau ferroviaire dans l'Ouest canadien. Conjugués aux données actuellement disponibles sur l'entretien des voies et le coût d'exploitation des trains ces renseignements donnent un aperçu des coûts éventuels du transport du grain par rail et démontrent les économies attribuables à la rationalisation du réseau.

La Commission admet que les inconvénients de la rationalisation pèseront plus lourdement sur certaines personnes que sur d'autres et que la perspective des économies moyennes calculées en fonction de l'ensemble du réseau ferroviaire peut sembler assez abstraite aux yeux de ceux qui en subissent le plus les conséquences par suite de l'abandon de voies. D'autres chapitres du présent rapport ont fait mention des observations de la Commission au sujet des répercussions sur toutes les parties en cause de l'abandon de voies ferrées. Pour chaque subdivision, la recommandation s'appuyait sur l'étude de tous les aspects de ces répercussions, et aucun inconvénient du retrait du service dans une région donnée n'a été escamoté.

La Commission était également consciente de la nécessité de considérer tous les aspects des coûts et de la rentabilité de la rationalisation, y compris les facteurs négatifs comme les routes et les coûts du camionnage dont on traite ailleurs dans le présent rapport.

AMÉLIORATION DES VOIES

Systeme actuel

Le réseau ferroviaire des Prairies est constitué de voies de qualité très inégale. Certaines sections de voies principales peuvent porter une forte circulation à haute vitesse et à pleine charge; par contre certaines sections d'embranchements impraticables peuvent être considérées comme abandonnées, car on ne les entretient plus en fonction de la circulation. La plupart des embranchements et des voies secondaires, qui demeurent en service, servent à la collecte et au transport du grain et peuvent, d'après leur état actuel, être classés quelque part entre ces deux extrêmes. La capacité de transport de ces voies varie selon le poids de l'acier, comme en fait état le tableau suivant:

TABLEAU X-1		
Poids de l'acier et capacité de transport		
Poids de l'acier en livres par verge de longueur (rail simple)	Capacité désignée de transport (Poids en livres d'un wagon chargé au maximum)	Capacité de transport du grain (Poids net en tonnes)
56 à 80	177,000	Wagon couvert de 60 tonnes
80 à 100	220,000	Wagon couvert de 90 tonnes en aluminium
100 --	263,000	Wagon-trémie de 100 tonnes en acier

TABLEAU X-2							
Capacité de la Voie							
Capacité en livres	Voies du CN		Voies du CP		Voies de la NAR		TOTAL
	Cat.A	Cat.B	Cat.A	Cat.B	Cat.A	Cat.B	
 Milles de voie ferrée - Chaque société						
177,000	352.4	3,018.5	--	132.6	172.4	58.1	3,734.0
192,000	--	--	--	--	113.1	26.5	139.6
220,000	1,265.6	854.5	2,166.2	1,741.5	--	--	6,027.8
263,000	3,891.5	--	3,691.0*	470.1	550.5	--	8,603.1
							18,504.5
* Comprend 107.3 milles d'une capacité de 251,000 livres.							

La détermination de la capacité de transport d'une voie dépend, outre le poids de l'acier, de certains autres facteurs. Ceux-ci ont trait à l'état des plates-formes ou du support de l'acier, par exemple, l'état ou la stabilité des traverses, et la capacité de transport des structures telles que les ponts et les chevalets. La stabilité des traverses est fonction de la construction des fondations, du drainage, de l'entretien du ballast*, du contrôle de la végétation et de l'état même de l'acier.

* L'entretien du ballast comprend le remplacement du gravier, de la pierre concassée ou de la cendre ainsi que le nivelage et le damage du matériau poreux près des traverses pour assurer de façon adéquate le drainage des surfaces, le soutien des traverses et l'alignement des voies.

Une vaste proportion du réseau est constituée d'embranchements à l'égard desquels les dépenses en immobilisations et les travaux d'entretien ont été considérablement réduites. Ce report des déboursés à ce poste a entraîné la détérioration des plates-formes et des structures. L'exploitation de trains sur un grand nombre d'embranchements et de sections d'embranchements ne peut donc se faire qu'en réduisant la vitesse et la charge. Dans certains cas, notamment là où le drainage est mauvais, les trains ne peuvent circuler qu'aux périodes de l'année où les plates-formes sont sèches ou stabilisées par le gel.

Sur nombre d'embranchements, l'exploitation nécessitera une amélioration immédiate de l'entretien annuel. Certaines voies ont atteint un point où le service ferroviaire ne pourra être maintenu au delà de deux à cinq ans, sans une injection de capital sous forme d'un vaste programme de remplacement des traverses défectueuses, de redamage du ballast et de réparation des fondations et des structures.

Remise en état: estimation des coûts et fonds nécessaires

Les sociétés ferroviaires ont fourni des descriptions détaillées de l'état de toutes les subdivisions qui constituent Tes quelque 6,300 milles de voies ferrées de catégorie "B". En outre, chaque société a présenté des estimations des fonds requis pour réaliser des programmes de réparations majeures (réfection) ou de rénovation (remise en état) des voies de façon à rendre les rails et les plates-formes capables de porter de gros wagons-trémies et de lourdes locomotives. Ces estimations des capitaux requis pour la réfection ou la rénovation touchent les

subdivisions du réseau ferroviaire de l'Ouest qui comprennent à la fois des voies de catégorie "A" ou (réseau de base) et des voies de catégorie "B".

a) Variabilité des estimations présentées à la Commission

Les estimations des capitaux requis pour remettre les voies en état, telles que les sociétés ferroviaires les ont présentées à la Commission, varient entre moins de 10 mille dollars à plus de 100 mille dollars du mille.

Les renseignements fournis à cette Commission doivent porter sur tout le réseau ferroviaire des Prairies; or, l'enquête et l'analyse portent en grande partie sur le réseau vu sous l'angle du transport du grain. La Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail a désigné des voies particulières comme "dépendantes du grain".* Ces voies représentent 5,250 des 6,300 milles de voies ferrées de catégorie "B", plus 1,825 milles du réseau de base et environ 50 milles de la catégorie "C". Ces données figurent au tableau suivant:

* Voir le Rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail. Vol. 1, p. 118.

TABLEAU X-3				
Voies dépendantes du grain				
Société ferroviaire	Catégorie "A"	Catégorie "B"	Catégorie "C"	Total
..... Nombre approximatif de milles				
CN	125	3,230 (3,870)	--	3,355
CP	1,700	2,020 (2,340)*	50	3,770
TOTAL	1,825	5,250 (6,300)**	50	7,125

* Les nombres entre parenthèses représentent le nombre total de milles y compris celui des voies non dépendantes du grain.

** Comprend 90 milles de la NAR.

Le tableau suivant indique la moyenne des dépenses requises par mille de voie pour les catégories dépendantes et non dépendantes du grain, selon les données fournies par les sociétés ferroviaires.

TABLEAU X-4				
Estimations des coûts de réfection présentées par les sociétés ferroviaires				
Société ferroviaire	Voies dépendantes du grain		Voies non dépendantes du grain	
	Cat. A	Cat. B	Cat. A	Cat. B
..... Dollars du mille				
CN	71,000	75,000	61,000	63,000
CP	38,000	23,000	36,000	20,000

La question des coûts de réfection et d'amélioration des voies dépendantes du grain a fait l'objet de nombreuses discussions aux auditions sur les coûts, et les données présentées par les sociétés ferroviaires à la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail étaient dans certains cas différentes des renseignements obtenus par cette Commission. L'examen et l'analyse des diverses estimations des coûts de réfection et d'amélioration des voies dépendantes du grain présentées par les sociétés ferroviaires permettent donc d'établir de façon plus exacte les fonds qui seront nécessaires aux améliorations du réseau, quelle que soit la forme éventuellement adoptée.

- b) Rapport entre les estimations des coûts de réfection et l'état réel des voies et comparaison de ces estimations avec celles qu'ont présentées les sociétés ferroviaires à la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail.

Au nombre des rapports présentés par les sociétés ferroviaires à la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail, celui du Canadien National a fourni diverses estimations des coûts de réfection des voies ferrées dépendantes du grain qui finalement s'élevaient en moyenne à environ \$48,500 du mille. Ces chiffres étaient de quelque 30 milliers de dollars inférieurs à ceux des estimations présentées antérieurement à cette Commission pour la même catégorie de voies et ce, en raison d'un changement de l'année de référence et de la réduction des spécifications

concernant le ballast, les selles de rail et les réparations des ponts.

Les estimations des coûts de réfection présentées par CP Rail à la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail correspondaient en général à celles que le CP avaient fournies à cette Commission et étaient en moyenne de 20 mille dollars du mille inférieures aux dernières données du Canadien National visant les voies dépendantes du grain.

En 1976, le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports a terminé la réalisation d'un programme qui avait été inauguré en 1975 dans le but de dresser un inventaire de tous les actifs sous forme d'embranchements ferroviaires pour faciliter le règlement des demandes de subventions au titre des embranchements. Les résultats de cette enquête ont été mis à disposition de cette Commission sous la forme de feuilles d'inspection des embranchements. Le tableau suivant résume la compilation des données tirées des feuilles d'inspection.

TABLEAU X-5					
Résumé des feuilles d'inspection des embranchements					
		Nombre approximatif de milles	% des traverses réutilisables	\$ des traverses dotées de selles	
Toutes les voies de Catégorie "B"	CN	3,870	52	47	
	CP	2,340	32	94	
Toutes les voies de Catégorie "A" dépendantes du grain	CN	125	61	46	
	CP	1,700	34	98	

L'examen de la compilation qui précède porte à croire qu'en moyenne, les voies du Canadien National sont en meilleur état que celles de CP Rail, si l'on se base sur la proportion de traverses réutilisables. Pourtant, les rapports des auditions de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail font état d'un grand nombre de discussions en sens contraire.*

Il est admis que, par rapport au Canadien National, une plus grande partie du réseau de CP Rail est dotée de selles de rails plus lourds; cela n'explique toutefois pas le grand écart observé dans les estimations des coûts requis pour redonner aux voies leur capacité normale de transport ou pour les rétablir dans un état identique.

Les estimations de réfection présentées par le Canadien National partaient d'une norme prédéterminée par mille et l'adaptaient pour tenir compte des rénovations ou des reconstructions particulières sur une voie donnée. Les estimations des matériaux requis pour chaque subdivision ont été calculées à partir des feuilles d'inspection du programme d'inventaire des embranchements de la Commission canadienne du transport. Ainsi,

* Aux auditions de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail, transcription page 2716, le CP a déclaré que ses estimations des coûts de réfection se justifiaient par un retard d'environ dix ans au chapitre de l'entretien - le Canadien National a laissé entendre que le report de l'entretien de ses voies a commencé vers le début des années 50 et que les voies du CP ont reçu de fortes injections de nouvelles traverses et de ballast au moment où après la Seconde Guerre mondiale l'on adoptait de l'acier plus lourd. A noter également à la page 2717 du même compte rendu des auditions de la Commission, une citation de M. Wooden du Canadien National:

"Je dis simplement que, par exemple, un pourcentage de traverses non utilisables ou récupérables est plus élevé pour les voies du CN que pour celles du CP."

le nombre de nouvelles traverses exigées dans le cadre de la réfection (environ un tiers du total) a été calculé en partant de l'hypothèse selon laquelle les remplacements de traverses seraient égaux à la différence entre le total des traverses d'une voie et un chiffre correspondant au nombre de traverses réutilisables d'après les données de l'inventaire, plus 15 pour cent.

Les estimations fournies par le CP Rail s'appuyaient dans une plus large mesure sur l'étude de la norme exigée et justifiée pour maintenir un service qui serait fonction du volume de la circulation prévue sur une voie donnée.

c) Sélection des chiffres correspondant au coût moyen du mille et application à un réseau déterminé:

Les coûts de réfection et d'amélioration proviennent, en plus des données présentées par les sociétés ferroviaires, des sources suivantes:

- Ingénieurs-conseils Deleuw Cather - entretiens personnels et teneur des études sur la micro-rationalisation effectuées à la demande du ministère des Transports pour seconder la Commission;
- Diverses études et divers articles touchant les embranchements en Iowa;
- Le témoignage de Loram International devant la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail;
- Les estimations de la Commission canadienne du transport préparées par le Comité des transports par chemin de fer et ayant servi de référence aux auditions de la Commission canadienne du transport sur les abandons de voies.

Ces coûts ont été comparés aux chiffres présentés par les sociétés ferroviaires et les spécifications des chemins de fer, telles que les normes de la FRA concernant les rails aux Etats-Unis, ont été examinées. Le tableau X-6 fait état des coûts choisis comme moyennes à appliquer à une configuration du réseau fondée sur l'analyse de ces données. Cette Commission considère que la méthode la plus pratique même si elle est quelque peu subjective, est celle qui consiste à relier les dépenses au volume de la circulation ferroviaire et aux perspectives d'avenir de la voie ferrée. Ces facteurs ont été à l'origine de la décision d'appliquer des estimations moyennes identiques à des catégories analogues d'activités de réfection des embranchements sans faire de distinction entre le Canadien National et CP Rail.

L'"amélioration" de la voie ferrée comporte la rénovation des installations en commençant par les fondations pour permettre la circulation sans restriction des locomotives et du matériel sur les voies ou sections de voies à conserver.

La réfection englobe la remise de la voie dans son état initial ou selon les spécifications établies. Cela pourrait être source de malentendu, car l'adhésion rigoureuse aux critères fondamentaux concernant les rails ne tiendrait pas compte des pratiques d'ingénierie actuelles, des matériaux disponibles et des méthodes employées aujourd'hui. Par exemple, un grand nombre de ponts temporaires sur chevalets ont été érigés en partant du principe qu'après 12 ou 15 ans de service, ils seraient remplacés

TABLEAU X-6

Dépenses de réfection ou d'amélioration*

Place de la voie ferrée dans un réseau éventuel	-----Description de la voie actuelle -----		
	Acier léger (moins de 80 lbs. la verge)	Acier de 80 à 85 lbs.	Acier de 100 lbs.
 Dollars du mille		
Devant être retirée du service au cours des cinq prochaines années	Néant	Néant	Néant
Devant faire partie du réseau pour plus de cinq ans et faire l'objet d'un examen	15,000 (conserver l'acier léger)	15,000 (conserver l'acier de 80 à 85 lbs.)	15,000
Devant faire partie du réseau indéfiniment là où la circulation est faible	100,000** (remplacer l'acier léger par de l'acier de 85 lbs. minimum)	25,000 (conserver l'acier de 80 à 85 lbs.)	25,000
Devant faire partie du réseau indéfiniment là où le volume de la circulation est plus élevé ou lorsque la voie constitue un raccordement***	140,000 (remplacer l'acier léger par de l'acier de 100 lbs)	140,000 (remplacer l'acier de 80 à 85 lbs. par de l'acier de 100 lbs.)	25,000
* Ces coûts correspondent aux conditions de 1974.			
** Là où le rail est remplacé, la valeur récupérée a été déduite des coûts d'amélioration qui figurent dans les présentes - les données susmentionnées correspondent donc aux dépenses et non à la totalité des investissements dans les voies ferrées.			
*** Dans le cas d'un nouveau raccordement, l'investissement serait de 220 mille dollars du mille.			

par des remblais et des ponceaux. Un grand nombre de ces ponts temporaires existent encore aujourd'hui et, en plusieurs endroits sont la cause des restrictions touchant la vitesse de circulation et le matériel. En outre, des ponts permanents ont été construits en fonction de locomotives plus légères, imposant encore des restrictions au matériel plus lourd employé en général aujourd'hui par les chemins de fer. La réfection pourrait se définir comme la remise des installations dans un état qui permet de circuler en toute sûreté à 30 milles à l'heure.

La réfection telle qu'elle s'applique aux embranchements détériorés comprend certaines exigences fondamentales communes à tous les embranchements:

- 1) Drainage (extension des travaux de curage des fossés);
- 2) Réparation et remplacement des ponceaux;
- 3) Réparation de ponts;
- 4) Elargissement et réfection des remblais;
- 5) Renouvellement et revêtement des ballasts;
- 6) Remplacement des traverses dans une mesure acceptable;
- 7) Rails et attaches (aucun programme majeur).

Le tableau X-7 montre mieux les types de matériaux et les coûts unitaires que comporte la réfection. Il contient les dernières données présentées par le Canadien National à la Commission d'enquête sur les coûts du transport par rail, au sujet des coûts de réfection des voies dépendantes du grain.

TABLEAU X-7

Estimation des coûts de réfection des embranchements du CN
3,535 milles de voies servant exclusivement au transport du grain

Prix De 1974*

Estimations révisées sommaires

Description	Quantité	Unité	Coût Unitaire	Coût total	Equivalent to quantité du mille	dollars du mille
(en milliers de dollars)						
Elargissement des remblais, amélioration du drainage, agrandissement des ponceaux	3,535	Milles de rail	4010	14,175		4,000
Ballast - en pace	<u>370700</u> 8600000	Verge cube	<u>10.92</u> 6.82	<u>4,048</u> 58,652	2,500 verges	18,000
Traverses	3571302	Chacun	13.18	47,070	1,000	13,000
Anticheminants	5757486	Chacun	1.23	7,081	1,600	2,000
Selles de rail	2741860	Chacun	2.97	8,143	775	2,300
Réfection des ponts		Somme		8,772		2,500 (Moyenne)
Autres - clôtures, passages a niveau, contrôle de la végétation, divers		Somme		7,902		2,200 (Moyenne)
Dépenses imprévues: 10%		<u>155,853,000</u>		15,584		4,400
Du Coût Total Du Projet		<u>171,427,000</u>		171,400		48,500
NOTE: Réfection - Travail actuellement nécessaire pour remettre la voie en état de continuer à fonctionner en supportant des vitesses de circulation normales et la capacité actuelle, tout en continuant à utiliser les rail existants.						
* Estimation du CN d'après le mémoire de réfutation présenté le 21 juin 1976 par le CN à la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail, Régina(Saskatchewan).						

d) Estimation du total des capitaux requis

L'application des données appropriées du tableau X-1 exige des connaissances et un certain discernement quant au niveau de service et à la période prévue d'exploitation. Il a été établi que les estimations présentées dans le dernier mémoire de CP Rail recommandant l'amélioration des voies en vue de leur donner une capacité de 263 mille livres étaient inférieures aux données présentées à certaines auditions locales, notamment les coûts inhérents à la réfection des voies en vue de leur donner une capacité de 220 mille livres pour une utilisation à long terme. Cela révèle que le CP Rail a pris en considération la possibilité d'établir pour les plates-formes de certaines voies où pourraient circuler des wagons de 263 mille livres des spécifications inférieures à celles que portait le projet initial de voies d'une capacité de 220 mille livres pour utilisation à long terme. On a également fait remarquer que les dépenses que le CP Rail recommande d'effectuer pour un réseau futur tel qu'en fait mention le dernier mémoire présenté à la Commission ne différaient pas tellement des estimations des coûts de réfection; les écarts ont été surtout attribués aux améliorations qui s'imposent sur certaines sections dont les rails pèsent actuellement moins de 80 livres la verge. Cette façon d'envisager les spécifications d'un réseau futur concorde avec la méthode employée couramment par le CP Rail qui emploie du matériel lourd (wagons-trémies de 100 tonnes en acier) sur certaines voies où le poids des rails est actuellement inférieur à 100 livres la verge.

En déterminant le total des capitaux requis, la Commission a adopté les vues de CP Rail au sujet des spécifications du réseau et elle a présumé que l'acier de moins de 100 livres la verge pourrait être utilisé à bon escient sur plusieurs voies d'un réseau éventuel. Elle a de plus accepté comme principe que, dans certains cas, même les rails les plus légers demeureraient en place pendant un certain temps. L'utilisation de wagons légers sur une portion du réseau sera donc plus rentable que l'autre solution qui consisterait à utiliser exclusivement du matériel lourd et à injecter les capitaux requis au poste des améliorations.

Au cours de l'enquête, on a proposé que tout le réseau ferroviaire des Prairies soit maintenu et qu'en outre, l'ensemble du réseau remis en état conformément aux normes les plus élevées; autrement dit, ce réseau devrait être capable de recevoir des wagons-trémies de 100 tonnes en acier sur toute sa longueur. Cette Commission, en présentant un projet de rationalisation qui comporte l'abandon de 2,165 milles et la conservation d'autres voies sans en recommander l'amélioration, a de toute évidence rejeté l'opinion selon laquelle le réseau devrait être "complet", sans égard au coût. Le tableau qui fait suite contient des estimations des capitaux qui seraient requis selon les diverses solutions plus radicales reconisées au sujet d'un réseau futur, comparé aux capitaux requis pour établir dans l'avenir un "réseau adéquat", conformément aux recommandations de cette Commission.

TABLEAU X-8

Estimations des capitaux requis
(Millions de dollars 1974)

	Amélioration de l'ensemble du réseau existant		Combinaison de l'amélioration et de la réfection de l'ensemble du réseau existant		Etablissement du réseau selon la configuration recommandée par la Commission
	Selon les sociétés ferroviaires	Selon la Commission	Selon les sociétés ferroviaires	Selon la Commission	
CN	1,204.7	758.4	360.4	524.1	297.5
CP	532.7	615.8	176.7	160.9	133.0
NAR	8.3	14.5	2.1	14.5	14.5
TOTAL	1,745.7	1,388.7	539.2	699.5	445.0

Les estimations des 445 millions de dollars requis pour établir un réseau adéquat tel qu'il est décrit dans les recommandations de la Commission figurent en détail sur le tableau suivant.

TABLEAU X-9					
Estimations de la Commission relativement aux fonds de Réfection et d'amélioration requis pour établir un réseau adéquat (Millions de dollars 1974)					
	Voies dépendants du grain		Voies non dépendantes du grain		Total
	Cat.A	Cat.B	Cat.A	Cat.B	
CN	11.6	117.3 (21.4)	146.6	22.0 (2.6)	297.5 (24.0)
CP	52.3	25.8 (14.2)	48.7	6.2 (1.5)	133.0 (15.7)
NAR	--	--	3.7	10.8	14.5
TOTAL	63.9	143.1 (35.6)	199.0	39.0 (4.1)	445.0 (39.7)
NOTE: Les chiffres entre parenthèses sont des estimations des dépenses de réfection prévues à l'égard des voies qui seraient transférées à l'Administration des chemins de fer des Prairies, conformément aux recommandations de la Commission.					

Si le coût total de réfection du réseau du Canadien National, soit 297.5 millions de dollars, est relativement plus élevé que celui du CP Rail (133 millions de dollars), cela découle, dans une large mesure, de la forte proportion de rails en acier léger dont sont actuellement dotés les embranchements du Canadien National. Selon les estimations susmentionnées de la Commission, 260.3 millions de dollars doivent être affectés à l'amélioration et à

la réfection des voies du Canadien National, tandis que 21 millions de dollars suffiraient pour les voies de CP Rail.

Les estimations qui précèdent se fondent sur des hypothèses détaillées concernant les spécifications employées pour déterminer la part des données totales attribuable à chaque subdivision. Seules les données correspondant au coût total sont présentées comme la meilleure estimation des besoins futurs. Le coût total est sans doute plus valable comme référence que ne le sont les spécifications détaillées établies pour chaque voie et réunies pour former ce total, et cette Commission ne favorise ni ne soutient l'adoption pour l'avenir d'un programme préétabli basé sur ces spécifications détaillées. L'établissement des spécifications requises et des priorités dans le cadre des programmes de réfection et d'amélioration dépendra d'un certain nombre de facteurs reliés aux changements qui se produiront au cours des années à venir. Le volume de la circulation, y compris l'expansion du trafic autre que le grain, et la taille du matériel sont des facteurs primordiaux qui influenceront les décisions à prendre lorsque la réfection ou la remise en état de certains embranchements s'imposera.

RÉPERCUSSIONS DE LA RATIONALISATION DU RESEAU SUR LES COÛTS DU TRANSPORT DU GRAIN

La section précédente du présent chapitre a fait état des conclusions de la Commission relativement aux capitaux requis pour la

réfection et l'amélioration du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien. Cette analyse a démontré les économies qui pourraient être réalisées grâce à l'abandon de certaines voies et à la conservation d'autres voies à titre d'"investissements facultatifs". La conservation tel quel de l'ensemble du réseau et l'exercice d'un certain discernement pour ce qui est du niveau de service requis pourrait réduire de 50 pour cent les besoins de nouveaux capitaux c'est-à-dire de 1,400 millions de dollars à environ 700 millions. La rationalisation recommandée par la Commission réduirait encore les besoins en capitaux, que les dernières prévisions situaient à 445 millions de dollars, d'environ 250 millions de dollars. Ces estimations incluent les fonds requis pour l'ensemble du réseau ferroviaire des Prairies. Les voies désignées comme dépendantes du grain justifient environ 200 millions de dollars du total; la plus grande proportion des économies susmentionnées proviennent de la réduction des subventions consenties aux subdivisions ferroviaires qui appartiennent à cette catégorie. Les considérations qui suivent permettront de mieux comprendre les effets de l'abandon des voies sur les coûts tant d'immobilisation que d'exploitation en matière de transport du grain.

La Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail produit une ventilation des coûts relatifs à 7,126.9 milles de voies dépendantes du grain, dont 3,771.8 milles appartiennent à CP Rail et 3,355.14 au Canadien National. Cette ventilation vise les coûts reliés à l'infrastructure, tandis que les coûts d'exploitation

des trains ont fait l'objet d'un total qui comprend l'ensemble du réseau affecté au transport du grain.

Les coûts reliés à l'infrastructure des voies dépendantes du grain, tels qu'ils ont été compilés par la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail, ont été subdivisés en fonction du volume et des lignes. Les coûts reliés aux lignes sont significatifs lorsqu'il s'agit d'évaluer les économies éventuelles attribuables à la rationalisation; il s'agit vraiment d'économies possibles, car l'abandon d'une voie éliminerait cette catégorie de comptes. Les coûts reliés aux lignes, s'élevant à 31.7 millions de dollars dans le cas du CP Rail et de 20.9 millions pour le Canadien National, équivalent à un coût annuel moyen de \$7,380 du mille de voie dépendante du grain.

Ce coût annuel de \$7,380 du mille englobe les frais d'entretien des voies, les taxes, l'amortissement et l'immobilisation, mais ils excluent les coûts des immobilisations supplémentaires qui pourraient être requises pour refaire ou améliorer les voies. Les données de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail englobent toutefois les coûts suffisants à conserver en permanence les voies en état de fonctionnement et, sous ce rapport, les totaux reflètent des dépenses plus élevées que les coûts actuels.

Le calcul des économies éventuelles résultant d'une réduction du réseau pourrait donc être effectué en fonction des trois catégories suivantes:

- 1) Entretien de l'infrastructure - \$7,380 du mille.
Ce qui comprend l'entretien annuel, les taxes, l'amortissement et le coût des immobilisations actuelles.

- 2) Coût de nouvelles immobilisations. Il s'agit du coût annuel des fonds qui seraient nécessaires à la réfection ou à l'amélioration des voies selon des normes convenant aux besoins futurs.
- 3) Exploitation des trains. Ce poste désigne les coûts supplémentaires à subir pour faire circuler des trains sur les voies. Seule une proportion des coûts d'exploitation des trains peut être économisée, car, si une voie est abandonnée, certains coûts devront être reportés aux lignes voisines.

Pour démontrer les répercussions de l'abandon de voies et dessiner une certaine ligne de conduite relativement à l'étude éventuelle de la viabilité des voies, la Commission a évalué les coûts rattachés à trois types de réseau.

Le coût du capital a constitué l'un des grands sujets de préoccupation au cours des travaux de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail. Cette question est complexe et le choix d'un taux de rendement approprié est fonction d'un grand nombre d'hypothèses reliées à la structure financière et aux marchés de capitaux. Cette présentation des économies éventuelles ne comprendra que les estimations des fonds d'immobilisation requis. Le second volume du rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail contiendra plus de détails au sujet du coût annuel des capitaux requis selon les divers types de réseau envisagés.

Les économies réalisées au chapitre des coûts d'exploitation des trains ont été établies approximativement d'après l'étude de la réduction des unités de service ainsi qu'en fait mention en détail le dernier rapport présenté par le Canadien National à cette Commission, lequel prévoit l'abandon de 2,532 milles de voies. Selon les estimations du

Canadien National, cette réduction des unités de service a été présentée sous la forme d'un pourcentage de la totalité des unités de production du Canadien National, ainsi que les auteurs l'expliquent en détail dans l'appendice E du rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail. Pour le calcul de la réduction des coûts d'exploitation des trains, on a alors appliqué le pourcentage de réduction susmentionné aux unités de production, aux éléments de coût appropriés de l'appendice M du même rapport. Il en a résulté une réduction moyenne des dépenses d'exploitation des trains totalisant 7.9 millions de dollars, soit \$3,120 du mille de voie abandonné.

Les types de réseau choisis pour faire l'expérience de la rationalisation du réseau des économies éventuelles qui s'y rattachent sont présentés au tableau suivant. Ce dernier ne fait état que de l'ordre d'importance des économies escomptées dans diverses catégories de coûts. L'application de la réduction du coût moyen par mille du Canadien National aux économies réalisées au chapitre de l'exploitation des trains et l'utilisation des données globales moyennes concernant l'entretien de l'infrastructure dont il est question ci-dessus correspondent aux objectifs fixés pour la présente étude. On utilisera des données plus précises pour produire des résultats plus détaillés dans toutes ces catégories de coût en fonction des divers types de réseau dans le deuxième volume du rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail.

TABLEAU X-10

Réduction des coûts et des capitaux requis
Par Suite De La Rationalisation

Description des types de réseau	Economies annuelles éventuelles			Economies des fonds d'immobilisations
	Réduction du nombre de milles	Entretien de l'infrastructure	Exploitation des trains	
 En millions de dollars			
1. Type de réseau actuel Se reporter à la carte n° 1	0	0	0	0
2. Type de réseau qui prévaudra à compter de 1981. (Fait suite à tous les abandons recommandés par la Commission, selon le chapitre XI). Se reporter à la carte n° 2.	2,165.5	16.0	6.8	254.5
3. Type de réseau recommandé par les sociétés ferroviaires dans leurs derniers mémoires présentés à la Commission	3,699.2	27.3	11.5	246.9

PARALLÈLE ENTRE LES SERVICES D'ÉLÉVATEURS HORS-VOIE ET LE SERVICE FERROVIAIRE

La question de l'exploitation des élévateurs hors-voie a été traitée au chapitre 5. La recommandation de la Commission portant que des mécanismes devraient être établis pour faciliter ce type d'exploitation se fonde sur les économies éventuelles qui peuvent être réalisées dans certaines régions pour le coût en transportant le grain par camion au lieu de le transporter par voie ferrée.

L'abandon de la subdivision de Inwood laisserait les collectivités de Fisher Branch et de Broad Valley sans service ferroviaire, et la Commission a présenté cette région comme l'un des endroits où l'exploitation d'élévateurs hors-voie serait réalisable. La présentation des coûts qui fait suite résulte de l'analyse des diverses solutions que l'on pourrait adopter pour expédier le grain à partir des élévateurs de réception de Fisher Branch et de Broad Valley. Cette analyse repose sur un certain nombre d'hypothèses ayant trait aux éléments de coûts propres à chaque option; elle démontre toutefois l'ordre d'importance exprimé en fonction des coûts de 1974 des économies à réaliser par l'exploitation d'élévateurs hors-voie par rapport au maintien du service ferroviaire.

Service ferroviaire

Diverses solutions de rechange ont été examinées lors de l'étude des moyens les moins coûteux de conserver le service ferroviaire à Fisher Branch. L'exploitation à long terme pourrait être réalisée de

façon très économique par la construction d'un nouveau raccordement de 19 milles entre Arborg et Poplarfield. Il en résulterait des coûts annuels reliés aux voies et à l'exploitation des trains de 500 mille à 900 mille dollars, soit de 50 cents à 90 cents le boisseau de grain expédié.

Exploitation d'élévateurs hors-voie

Ce mode d'exploitation comprendrait le camionnage commercial du grain entre Fisher Branch et Broad Valley jusqu'à Arborg, où il serait transbordé dans un élévateur le long d'une voie. Les camions parcourraient au total trois milles sur des routes d'accès aux abords des deux collectivités, plus environ 13 milles sur la route 16 et 18 milles sur la route 68.

Durant les périodes de pointe, un maximum de huit chargements de camion par jour suffirait à transporter tout le grain livré. Il est prévu que cette circulation supplémentaire n'aurait que peu d'effets négatifs sur les routes concernées, n'entraînant qu'une faible réduction de l'intervalle entre les activités régulières de revêtement à un coût annuel de \$350 du mille de route touchée pour un total d'environ 11 mille dollars ou un cent le boisseau.

La Commission a établi que le coût marginal de manutention supplémentaire de grain à Arborg serait d'environ quatre cents le boisseau. Il est normal qu'un élévateur plus ancien à Arborg puisse être affecté exclusivement au transbordement du grain. Une analyse des coûts d'exploitation et d'immobilisation de ce type d'installation

confirme le chiffre de quatre cents le boisseau avancé à l'égard de cette deuxième manutention.

Un coût de camionnage de sept cents le boisseau pour le transport d'un élévateur à l'autre, ajouté aux coûts de routes et de la manutention supplémentaire, donne un coût total d'environ 12 cents le boisseau.

Elevateurs hors-voie éventuels

Au chapitre 5 du présent rapport, la Commission a fait ressortir les caractéristiques des points de livraison qui devraient être considérés pour l'exploitation d'élévateurs hors-voie. L'exemple susmentionné montre que ce mode d'exploitation entraînerait des économies considérables au chapitre de l'acheminement du grain. La Commission considère ce résultat comme la confirmation du vaste potentiel économique inhérent à la notion d'élévateur hors-voie et de la recommandation portant qu'un certain nombre de points devraient être étudiés avec la plus grande attention pour y instituer ce type d'exploitation.

TAUX STATUTAIRES

Quel que soit le taux fixé pour le transport du grain jusqu'au lieu d'où il sera exporté, ce taux doit être statutaire, et non variable. Toute autre condition serait une violation des promesses faites aux producteurs de l'Ouest canadien. Si le gouvernement est d'avis que les chemins de fer devraient recevoir pour le transport du grain le montant proposé par la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain

par rail, ce montant, d'après les conclusions de cette Commission, excèdra le taux de la passe du Nid-de-Corbeau. La façon dont l'écart entre le nouveau taux et le taux du Nid-de-Corbeau sera réparti entre le gouvernement et le producteur relève, il va sans dire, du gouvernement. Cette Commission juge que le gouvernement doit continuer à subventionner le transport du grain destiné à l'exportation et que le coût total établi par la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail ne doit pas être subi par le producteur. La contribution des grains de l'Ouest à la balance canadienne des paiements exige que, dans l'intérêt national, le gouvernement fédéral assume une part considérable de toute augmentation de prix.

L'honorable Jack Davis, parlant au nom de la province de la Colombie-Britannique, à l'audience de Vancouver, s'est déclaré en faveur du maintien du taux de la passe du Nid-de-Corbeau.

"Même si nous sommes d'avis que l'exportation du grain devrait être rentable pour les chemins de fer, nous ne prétendons pas pour autant que les producteurs de blé des Prairies devraient assumer l'écart qui existe. Nous disons plutôt que le gouvernement fédéral devrait le combler. En effet, il devrait verser au fermier l'équivalent de l'écart entre le niveau actuel et un niveau réaliste des taux, ce dernier étant égal au coût véritable du transport du grain jusqu'à la Côte."

La Commission recommande que l'écart entre le taux de la passe du Nid-de-Corbeau et le taux établi d'après les coûts relevés par la Commission d'enquête sur les coûts du transport du grain par rail devrait être payé directement aux chemins de fer et non à chaque producteur. La seule perspective d'envoyer des chèques à 160 mille fermiers est absolument irréaliste.

CHAPITRE 11

PLAN DE L'ÉTUDE

PLAN DE L'ÉTUDE

Dans notre étude approfondie des besoins de chaque région des Prairies en matière de transport, nous avons pleinement tenu compte des conséquences de tous les rajustements éventuels du système de manutention et de transport des grains, dans la mesure où elles concernaient les producteurs, les collectivités, la chaîne d'éleveurs primaires et les opérations du réseau ferroviaire.

Au début de nos travaux d'analyse, nous avons réparti le territoire céréalier de l'Ouest canadien en 17 régions, de façon à pouvoir procéder correctement à l'examen des besoins en cause. Les limites choisies aux fins des analyses régionales ont été établies à la lumière de facteurs tels que les frontières géographiques naturelles, les caractéristiques de la production, le réseau ferroviaire, les sections expéditrices et la superficie de chaque région. Au sein de ces régions nous avons également pu faire faire des études de secteurs concernant l'impact des changements pouvant être apportés à la configuration du réseau ferroviaire et à la chaîne d'éleveurs. Les configurations de rechange envisagées prévoyaient la construction de voies de raccordement entre diverses parties du réseau ferroviaire existant, et elles nécessitaient l'étude des conséquences de la fermeture de certaines lignes, ou de certaines parties de lignes, sur les autres segments du réseau ainsi que l'évaluation des besoins routiers dans les régions concernées.

Les lignes de chemin de fer sur lesquelles notre attention a

porté ont été analysées de diverses manières. Les renseignements fournis lors des audiences locales, régionales et globales ont constitué un important apport dans le déroulement de nos travaux. Les inquiétudes, les avis et les aspirations que les particuliers, les organismes et les collectivités ont exprimés dans 1,296 mémoires présentées au cours de 77 audiences locales et 14 audiences régionales ont joué un rôle majeur. Comme on pouvait s'y attendre, l'information qui nous a été communiquée durant ces audiences et les données statistiques que nous avons obtenues d'une multitude de sources ont formé une documentation volumineuse. Pour l'étude des embranchements, nous avons choisi un ensemble de critères qui:

- i) Tenaient largement compte de l'utilité de l'embranchement pour les activités de manutention et de transport du grain dans la région.
- ii) L'importance des collectivités de la région nous a également servi de critère. Le chiffre de la population n'est pas l'unique indicateur de l'importance d'une collectivité. Nous avons considéré les services, tant économiques que sociaux, fournis par les collectivités. La présence d'écoles, d'hôpitaux et d'aménagements récréatifs sont des indices de l'importance d'une collectivité.

L'établissement de tels critères constituait une base valable permettant de déterminer les cas où, soit le maintien, soit l'abandon s'imposait d'évidence.

Les critères d'examen des embranchements comprenaient des données telles que le nombre de détenteurs de livrets de permis que la ligne desservait, le volume de grains livrés, l'état des élévateurs primaires situés le long de la ligne, y compris les projets envisagés dans leur

cas, les coûts liés à la restauration ou à l'amélioration de la ligne, l'importance du trafic non céréalier, l'importance des collectivités situées le long de la ligne et les distances supplémentaires que les camions devraient parcourir pour atteindre d'autres lignes. Ce dernier critère tient également compte de facteurs tels que le temps, la consommation accrue d'énergie et l'impact de la circulation sur les routes rurales.

Il n'était pas souhaitable de réduire cette évaluation globale à un processus de sélection purement mécanique. Mais pour en arriver à une décision finale et à la formulation d'une recommandation à l'égard de chaque ligne, il était essentiel de faire preuve de bon sens et de jugement.

Les lignes dont nous avons recommandé le maintien en service ont été réparties en deux catégories:

- 1) A maintenir et à insérer dans le réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000. Cette catégorie comprenait:
 - (i) Les lignes indispensables au transport direct du grain et d'autres marchandises.
 - (ii) Les lignes très achalandées sur lesquelles on s'attend que le trafic augmente à l'avenir.
 - (iii) Les lignes qui, si elles étaient abandonnées, créeraient d'extrêmes difficultés aux usagers, en raison des très longues distances que les camions devraient parcourir, etc.
- 2) À maintenir en service et à placer sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies. Cette catégorie comprenait:
 - (i) Les lignes sur lesquelles le trafic, à l'heure actuelle, est assez considérable pour motiver leur maintien pendant plus de cinq années.



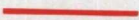





- (ii) Les lignes dont l'importance et le trafic s'accroîtront par suite de l'abandon de lignes avoisinantes.
- (iii) Les lignes dont il est suffisamment clair que les compagnies d'élévateur retiendront les services jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Lorsque nous avons recommandé l'abandon de certaines lignes, nous avons reconnu qu'il fallait prévoir une période d'adaptation suffisante. Les producteurs ont besoin de temps pour s'adapter aux nouvelles modalités de transport, tout comme il en faut aux compagnies d'élévateur pour accroître la capacité de leurs silos, ou améliorer l'outillage de manutention sur les lignes avoisinantes; les municipalités ont également besoin d'un délai pour améliorer leurs routes. Dans nos recommandations, nous avons indiqué que certaines lignes pourraient fermer le 30 juin 1977. Il s'agit de lignes le long desquelles il ne reste plus d'élévateur et qui ne servent pas à l'acheminement d'autre trafic marchandises.

Dans tous les cas d'abandon prévus dans nos recommandations d'ordre régional, nous préconisons que l'emprise du chemin de fer concerné soit dévolue à la Couronne du Chef de la province où se trouve la voie ferrée. Au moment de l'abandon, la compagnie de chemin de fer demeure propriétaire des biens meubles, des rails, des traverses et de l'équipement des voies, mais non des ponceaux où un régime de drainage s'est établi.


REGION 1

LÉGENDE

-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
 - Recommandations de la Commission**
 -  Adjunction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR au CP Rail
- 

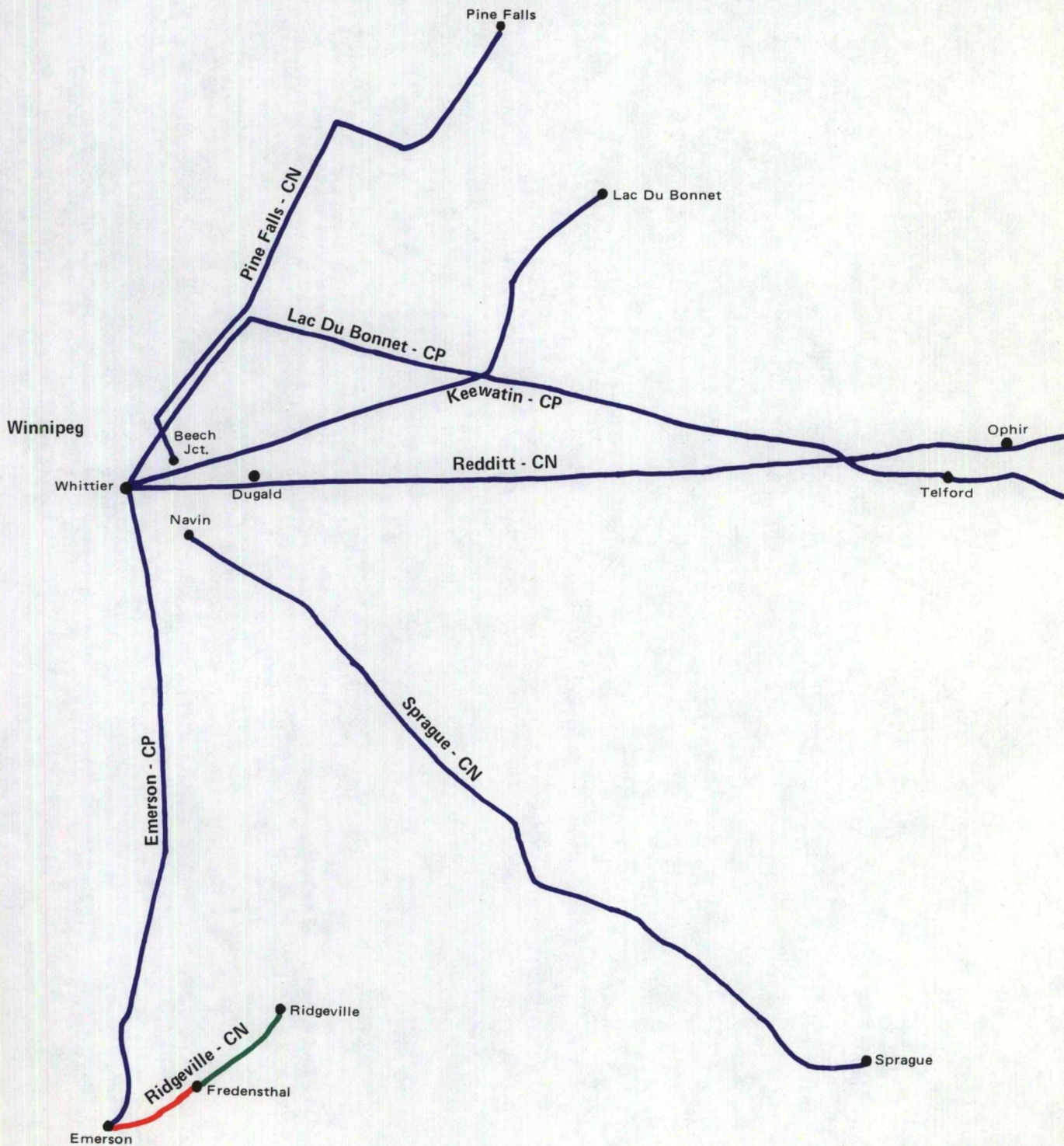
Gouvernement
du Canada

Commission Hall



Gouvernement
of Canada

Hall Commission



RÉGION 1

Canadien National - Subdivision de Ridgeville

- De Emerson à Ridgeville, au Manitoba - 11.4 milles.

Construite par la Northern Canadian Railway entre 1902 et 1906, cette ligne a été ultérieurement rattachée au réseau du Canadien National.

Les deux élévateurs de la compagnie N.M. Paterson and Sons à Ridgeville sont en état de servir. Cette compagnie déclare que le faible volume de grains manutentionnés par année (120 milliers de boisseaux) restreint la durée économique de ce point de livraison. À son avis, Ridgeville ne deviendra pas un point de collecte majeur. L'élévateur de la Manitoba Pool à Fredensthal est en bon état, et il y passe plus de 200 milliers de boisseaux par année. Les livraisons s'y accroîtront lorsque les élévateurs de Ridgeville fermeront, et les élévateurs de Fredensthal ont une capacité suffisante pour absorber le volume supplémentaire de grains qui s'en suivra.

Au cours de la décennie terminée en 1974-75, les livraisons de grains sur cette ligne se sont établies à une moyenne de 398 milliers de boisseaux par année. Les réceptions moyennes sont de 35 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que les 4.5 milles de voie ferrée entre Fredensthal et Ridgeville soient abandonnés le 31 décembre 1977; et,

- 2) que les 6.9 milles de voie ferrée entre Emerson et Fredensthal soient maintenus en service et placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

TABLEAU XI-1
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATEGORIE B - REGION 1

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFÉRER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977 30 JUIN	31 DÉC.	1978	1979	1980	1981
CN RIDGEVILLE	RIDGEVILLE	FREDENSTHAL	4.5				4.5				
CN RIDGEVILLE	FREDENSTHAL	EMERSON	6.9		6.9						
TOTAL RÉGION 1			11.4		6.9		4.5				


REGION 2

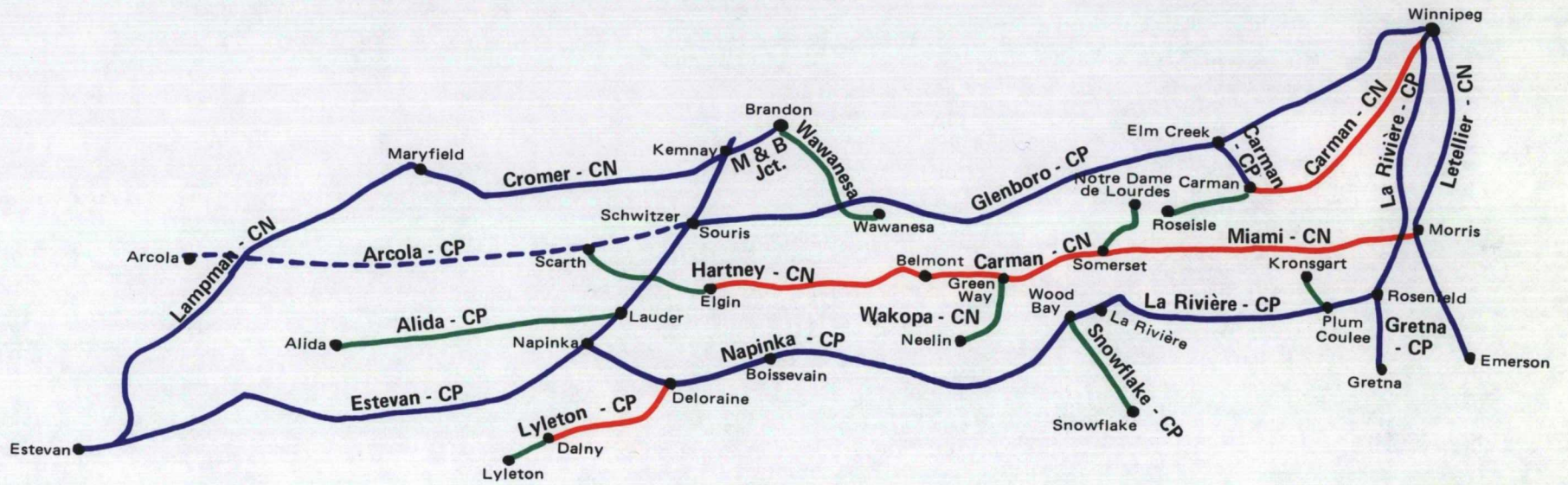
LÉGENDE

— Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000

Recommandations de la Commission

- - - Adjonction au réseau de base
- Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
- Abandon recommandé, 1977-1981
- Nouvelle Construction
- - - Transfert du CP Rail au CNR
- +++++ Transfert du CNR au CP Rail

	Gouvernement du Canada	Government of Canada
	Commission Hall	Hall Commission



RÉGION 2

CP Rail - Subdivision d'Arcola

- De Schwitzer, au Manitoba, à Arcola, en Saskatchewan - 96 milles.

Cette ligne a été aménagée entre 1892 et 1901. Équipée de rails d'acier de 100 livres à la verge, sa capacité brute de transport est de 263 milliers de livres.

Sur cette subdivision, la moyenne des livraisons de grains s'est établie à 3.7 millions de boisseaux par année durant la décennie terminée en 1974-75. Les livraisons moyennes équivalent à 38 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Cette subdivision fait partie d'une ligne secondaire qui traverse le sud des Prairies, assurant ainsi une voie de communication entre l'Alberta-sud, la Saskatchewan-sud et la tête des Grands lacs.

La Commission recommande que la subdivision d'Arcola soit maintenue en service et rattachée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

CP Rail - Subdivision d'Alida

- De Lauder, au Manitoba, à Alida, en Saskatchewan - 54.5 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadien Pacifique entre 1902 et 1912. Les rails sont en majeure partie faits d'acier de 85 livres laminé pendant la période 1896 à 1911 et installé partiellement usé entre 1948 et 1953. En moyenne, cette ligne a acheminé 1.6 millions de boisseaux par année durant la période décennale terminée

en 1974-75. Les livraisons moyennes équivalent à 29 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Manitoba Pool Elevators a procédé à d'importantes rénovations des élévateurs situés sur les lignes avoisinantes de Sinclair et Pierson, et elle construit présentement un nouvel élévateur à Reston. La United Grain Growers aussi bien que le Syndicat du blé de la Saskatchewan prévoient que leurs points de livraison sur ces lignes n'auront qu'une durée de service restreinte.

Le pont qui franchissait la rivière Souris au niveau de la borne milliaire 4.6 a été emporté en avril 1976. CP Rail a refusé de la remplacer. Un certain nombre de petites constructions ont également été emportées, et la chaussée comprise entre la borne milliaire 4 et 6 est sérieusement érodée. Il n'y a plus de circulation sur cette ligne depuis mars 1976.

La Commission recommande que la subdivision d'Alida soit abandonnée le 30 juin 1977, et que CP Rail soit contraint de vider les élévateurs situés sur cette ligne.

CP Rail - Subdivision de Lyleton

- De Deloraine à Lyleton, au Manitoba - 37.5 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadien Pacifique entre 1900 et 1903. Faite d'acier de 85 livres, sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

On y compte cinq points de livraison: Lyleton, Dalny, Waskada, et Goodlands. En moyenne, cette ligne a reçu 1.7 millions de boisseaux de grains par année durant la période décennale terminée en 1974-75.

Les livraisons moyennes équivalent à 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. La région desservie par la subdivision de Lyleton est bornée au sud par la frontière canado-américaine. Les autres points de livraison auxquels il est possible de recourir se limitent à ceux de la subdivision de Napinka, au nord. Si l'ensemble de la subdivision était abandonné, de nombreux producteurs de Waskada se verraient obligés de transporter leur grain par camion sur des distances supérieures à 20 milles.

Les entreprises Paterson et la Manitoba Pool ont des élévateurs à Lyleton. Celui de la Paterson est en très mauvais état, et cette compagnie a déclaré qu'elle n'entendait pas le rénover ni le reconstruire. La Lyleton Pool Elevator Association est un groupement indépendant. De son côté, la Manitoba Pool Elevators affirme qu'elle n'envisage pas de remettre en état son élévateur de Lyleton. Ce groupe est en train d'améliorer son installation de Pierson pour desservir une région plus vaste, et il a préconisé que la partie de la ligne située à l'ouest de Waskada soit maintenue en service jusqu'à 1980.

En avril 1976, le pont franchissant la rivière Souris au niveau de la borne milliaire 25.4 de la subdivision de Lyleton a été mis hors de service. CP Rail a refusé de réparer ce pont. Aucun train ne circule à l'ouest de Dalny depuis le début de 1976.

La Commission recommande:

- 1) que les 15.3 milles de ligne entre Dalny et Lyleton soient abandonnés le 30 juin 1977; et,

- 2) que les 22.2 milles de la subdivision compris entre Deloraine et Dalny soient maintenus en service et placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.
- 3) La Commission recommande également que CP Rail soit contraint de vider les élévateurs de Lyleton.

Canadien National - Subdivision de Hartney

- De Belmont à Scarth, au Manitoba - 82.9 milles

Les premiers milles de cette subdivision ont été construits par le Northern Pacific et le Manitoba Railroad en 1898, en tant qu'élément de la ligne Morris-Brandon. Le reste de cette subdivision a été aménagé par la Canadian Northern en 1905. Autrefois, elle se poursuivait jusqu'à Virden. Le tronçon Scarth-Virden a été abandonné en 1975. Aucun trafic n'a son point de départ ou d'arrivée sur le tronçon Hartney-Scarth. Ce tronçon sert de "pont" donnant accès à la partie génératrice de trafic de la ligne à l'est de Hartney. Construite en acier de 56 à 60 livres, cette ligne a une capacité brute de transport de 177 milliers de livres.

Sur cette ligne, les livraisons de grain se sont établies en moyenne à 2.8 millions de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-1975. Ce chiffre équivaut à 34 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Entre Hartney et Belmont, la subdivision dessert les points de collecte d'Elgin, Fairfax, Minto, Margaret, Dunrea et Ninette. La moyenne des livraisons annuelles

sur ce tronçon s'est établie à 2.6 millions de boisseaux durant la période décennale terminée en 1974-75; ce chiffre equivaut à 63 milliers de boisseaux par mille de voie ferée. Présentement, Hartney est desservi par la subdivision d'Estevan de CP Rail et la subdivision de Hartney du Canadien National.

Le Canadien National a soutenu que cette division pourrait être efficacement desservie à partir de la subdivision de Carman, aussi loin à l'ouest que Elgin.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de cette subdivision compris entre Elgin et Scarth soit abandonné le 30 juin 1977; et
- 2) que le tronçon compris entre Belmont et Elgin soit maintenu en service et placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Snowflake

- De Wood Bay à Snowflake, au Manitoba - 16.6 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadien Pacifique depuis Wood Bay jusqu'à Mowbray entre 1899 et 1903, puis prolongée jusqu'à Windygates en 1908-09. Un deuxième prolongement fut aménagé à l'ouest, depuis Snowflake jusqu'à Fallison. Les tronçons partant de Snowflake ont été abandonnés en 1962. Faite d'acier de 85 livres, la ligne a une résistance brute de 220 milliers de livres. Elle compte deux points de livraison, soit Purves et Snowflake.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne

annuelle des livraisons de grain y a atteint 596 milliers de boisseaux, soit l'équivalent de 36 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le région que dessert cette ligne est bordée au sud par la frontière canado-américaine. Les autres points de livraison auxquels il est possible de recourir se situent au nord sur la division La Rivière et Napinka. Si cette ligne était abandonnée, de nombreux producteurs seraient obligés de recourir au camionnage sur un parcours de 20 à 25 milles.

La Commission recommande que la subdivision de Snowflake soit abandonnée en 1981.

Canadien National - Subdivision de Wakopa

- De Greenway à Neelin - 17.8 milles.

Construite en 1903-04 par la Western Extension Railway, cette ligne reliait initialement Greenway à Wakopa et à Deloraine. Le tronçon Neelin-Deloraine a été abandonné en 1960.

Faite de rails d'acier de 56 livres, cette ligne a une résistance brute de 177 milliers de livres. Elle compte deux points de livraison, soit Glenora et Neelin. Aucune réfection ou amélioration n'est prévue dans le cas de ces points.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, une moyenne de 590 milliers de boisseaux de grain a été acheminée sur la ligne, soit l'équivalent de 29 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Les producteurs de la région de Neelin ont indiqué que l'autre point de livraison qu'ils préféreraient était Killarney, éloigné de 16 milles, plutôt que Cartwright, éloigné de 11 milles. Les autres

points de livraison possibles sont Baldur et Belmont, au nord. Le retrait du service sur cette ligne donnerait lieu à un transport par camion sur une distance n'excédant pas 17 milles.

La Commission recommande que la subdivision de Wakopa soit abandonnée en 1978.

Canadien National - Subdivision de Carman

- De la jonction Carman à Roseisle, au Manitoba - 59 milles.
- De la jonction Notre-Dame à Belmont, au Manitoba - 48.5 milles.

Cette subdivision a été construite par diverses compagnies entre 1901 et 1905. Faite d'acier de 55 à 60 livres, sa résistance brute est de 177 milliers de livres.

Le tronçon Graysville-Roseisle, soit 8.5 milles, n'a connu aucun trafic depuis 1974. La ligne allant de Carman Junction à Carman dessert l'une des régions les plus productrices du Manitoba. Ses quatre points de livraison, Sanford, Brunkild, Sperling et Homewood, disposent tous de bons élévateurs. Cette section de la ligne enregistre un trafic de 2.4 millions de boisseaux, c'est-à-dire l'équivalent de 56 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. La Manitoba Pool déclare que son élévateur de Graysville est en piètre condition, en sorte que sa durée de service est limitée. La partie de la ligne comprise entre Somerset et Belmont a reçu, en moyenne, 2.3 millions de boisseaux par année pendant la période décennale terminée en 1974-75, c'est-à-dire l'équivalent de 58 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de cette subdivision compris entre Carman Junction et Carman, ainsi que le tronçon entre Belmont et Somerset soient maintenus en service et placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que le tronçon entre Somerset et la jonction Notre-Dame soit abandonnée en 1978;
- 3) que le tronçon de la subdivision compris entre Graysville et Carman soit abandonné en 1980; et,
- 4) que le tronçon Graysville-Roseisle soit abandonné le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Notre-Dame

- De la jonction Notre-Dame à Notre-Dame-de-Lourdes - 2.6 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadian Northern en 1906-1907, avec de l'acier de 60 livres à la verge. Sa résistance brute est de 177 milliers de livres.

Les réceptions de grain s'y sont chiffrées, en moyenne, à 330 milliers de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75. Les 8.6 milles de la subdivision du Canadien National compris entre Somerset et la jonction Notre-Dame desservent exclusivement la subdivision susmentionnée. Sur sa longueur totale de 11.2 milles, cette ligne sert à l'acheminement de 20 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Notre-Dame en est l'unique point de livraison

du grain, qui constitue 90 pour cent de son trafic. Dix wagons suffisent au transport des engrais, du charbon et des machines agricoles vers l'intérieur de la région. La Manitoba Pool ne se propose pas d'y réparer ses installations ni de remplacer l'élévateur détruit par un incendie en 1974. Il existe d'autres points de livraison, soit Rathwell, à huit milles au nord, accessible par une route asphaltée, ou Altamont et Somerset, à 11 et 12 milles au sud. Les gisements de gravier de la région ne sont pas d'assez bonne qualité pour servir de ballast, et il est douteux que l'exploitation de la pierre à chaux dans le voisinage de Babcock nécessite un service de transport ferroviaire dans l'avenir.

La Commission recommande que la subdivision de Notre-Dame soit abandonnée en 1978.

CP Rail - Subdivision de Carman

- De Kronsgart à Plum Coulee, au Manitoba - 7.9 milles.

Cette ligne a été construite conjointement par la Manitoba Southwest Colonization Railway et la Midland Railway Company of Manitoba, entre 1890 et 1907. Initialement, elle s'étendait de Elm Creek à Plum Coulee. Kronsgart était l'unique point de livraison desservi par le tronçon Kronsgart - Plum Coulee. L'élévateur de Kronsgart a fermé le 15 décembre 1976.

La Commission recommande que cette partie de la subdivision de Carman de CP Rail soit abandonnée le 30 juin 1977.

Canadian National - Subdivision de Miami

- De Morris à Somerset, au Manitoba - 62.1 milles

Cette ligne a été construite en 1889-90 par la Northern Pacific and Manitoba Railway. Ultérieurement elle fut absorbée par le Canadien National.

Faite d'acier de 56 à 60 livres à la verge, cette ligne a une capacité de transport brute de 177 milliers de livres.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la ligne en question a reçu en moyenne 2.7 millions de boisseaux par année. Les réceptions par mille de voie ferrée équivalent à 44 milliers de boisseaux. Cette ligne dessert dix points de livraison: Smithspur, Lowe Farm, Kane, Myrtle, Roland, Jordan, Miami, Rosebank, Deerwood et Altamont.

La Commission recommande que la subdivision de Miami soit maintenue en service et placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Wawanesa

- De la jonction M et B à Wawanesa - 22.7 milles.

Cette ligne a été construite en 1898 par la Northern Pacific and Manitoba Railway Company; initialement, elle reliait Morris à Brandon.

Faite d'acier de 56 livres à la verge, sa capacité brute de transport est de 177 milliers de livres.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, une moyenne

annuelle de 900 milliers de boisseaux ont été acheminés sur cette ligne, soit l'équivalent de 40 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

L'état des élévateurs aux deux points de livraison situés sur la ligne varie de bon à excellent. Un nouvel élévateur a été construit à Rounthwaite en 1974, tandis que l'élévateur de Wawanesa a été rénové en 1975.

La distance moyenne de transport du grain par camion depuis les fermes jusqu'à Rounthwaite est de 5.2 milles, et jusqu'à Wawanesa de six milles. Lorsque la ligne sera abandonnée, les producteurs de Rounthwaite auront neuf milles de camionnage de plus à faire, tandis que dans le cas de Wawanesa (huit milles supplémentaires), quelques producteurs seront obligés de camionner leur grain sur des distances allant jusqu'à 20 milles. La Commission a examiné un certain nombre d'autres opérations possibles en ce qui concerne cette ligne. Toutefois, elle a jugé que les distances supplémentaires de camionnage que le retrait du service ferroviaire imposera aux producteurs n'étaient pas déraisonnables. La Manitoba Pool Elevators a déclaré que si la ligne était abandonnée, elle pourrait transporter son élévateur de Rounthwaite à la ligne de CP Rail près de Methven, ce qui réduirait la distance supplémentaire de camionnage, tant pour les producteurs de Wawanesa que pour ceux de Rounthwaite.

La Commission recommande que la subdivision de Wawanesa du Canadien National soit abandonnée en 1981.









TABLEAU XI-2

RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 2

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFÉRER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DÉC.				
CP ALIDA	LAUDER	ALIDA	54.5			54.5					
CP LYLETON	LYLETON	DALNY	15.3			15.3					
		DALNY	22.2		22.2						
CP SNOWFLAKE	SNOWFLAKE	WOODBAY	16.6								16.6
CN HARTNEY	ELGIN	SCARTH	40.9			40.9					
	BELMONT	ELGIN	42.0		42.0						
CN CARMAN	SOMERSET	NOTRE DAME JCT.	8.6					8.6			
	ROSEISLE	GRAYSVILLE	8.5			8.5					
	GRAYSVILLE	CARMAN	6.9							6.9	
	BELMONT	SOMERSET	39.9		39.9						
	CARMAN JCT.	CARMAN	43.6		43.6						
CN NOTRE DAME	NOTRE DAME JCT.	NOTRE DAME DE LOURDES	2.6					2.6			
CP CARMAN	KRONSGART	PLUM COULEE	7.9			7.9					
CN WAWANESA	WAWANESA	M & B JCT.	22.7								22.7
CN MIAMI	MORRIS	SOMERSET	62.1		62.1						
CP ARCOLA	SCHWITZER	ARCOLA	96.0	96.0							
CN WAKOPA	GREENWAY	NEELIN	17.8					17.8			
TOTAL RÉGION 2			508.1	96.0	209.8	127.1		29.0		6.9	39.3

REGION 3

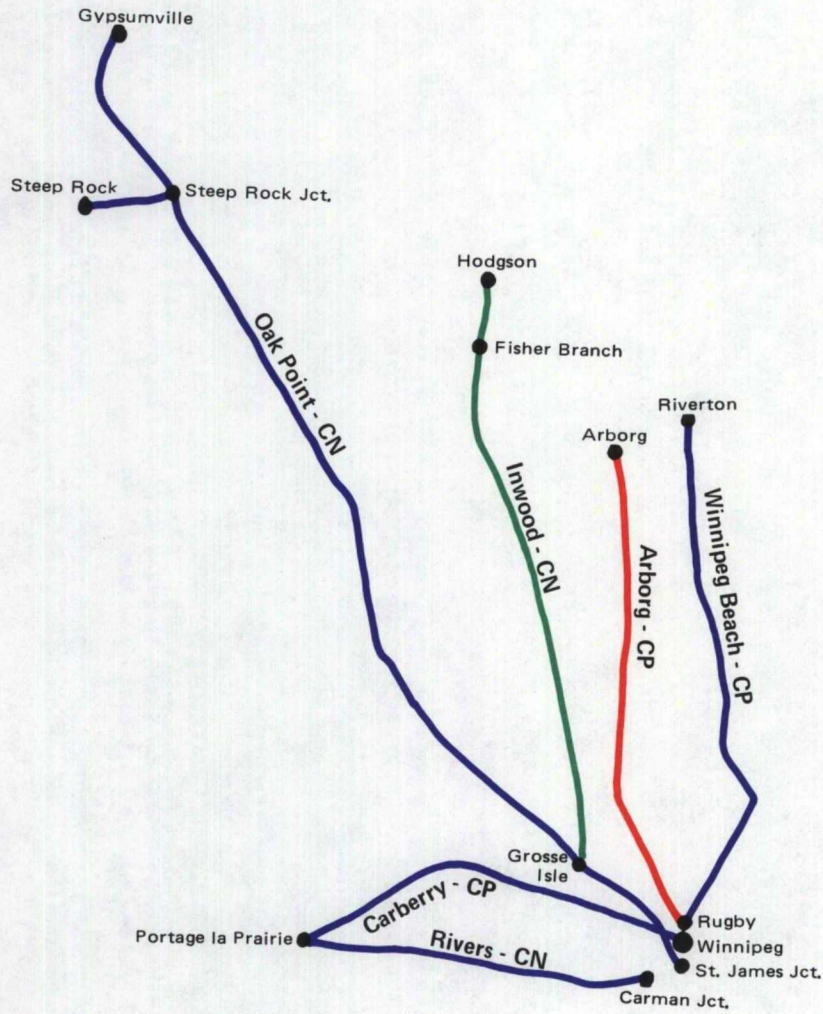
LÉGENDE

-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
 - Recommandations de la Commission**
 -  Adjonction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR au CP Rail
- 

Gouvernement
du Canada

Government
of Canada
- Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 3

La Région des lacs

La région des lacs présente une géographie exceptionnelle. En raison du caractère spécial que lui confèrent l'alternance de ses terres agricoles et non agricoles, ses quatre subdivisions de chemins de fer et ses possibilités de développement, nous avons fait faire deux études de cette région, afin de pouvoir examiner à fond tous les moyens de transport et tous les systèmes ferroviaires capables de la desservir.

Il s'agit:

- 1) d'une étude réalisée conjointement par le Canadien National et CP Rail;
- 2) d'une étude réalisée par P.S. Ross & Associés.

Avant de formuler nos recommandations, nous avons examiné ces études avec soin.

Canadien National - Subdivision d'Inwood

- De Grosse Isle à Hodgson, au Manitoba - 80.9 milles.

Cette ligne a été construite par la Canadian Northern Railway entre 1903 et 1914. Ses rails ont un poids de 56 à 60 livres la verge et sa capacité de transport brute est de 177 milliers de livres.

Même si plusieurs petites collectivités s'échelonnent le long de cette subdivision, on n'y trouve que deux points de livraison du

grain: Broad Valley et Fisher Branch. Pour la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain s'y est établie à 708 milliers de boisseaux, équivalant à neuf milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Étant donné le volume de camionnage nécessaire à cet endroit, et compte tenu de l'isolement relatif du secteur ainsi que du potentiel agricole qu'offre l'extrémité nord de la subdivision, il est évident que Fisher Branch doit être desservi par de bonnes voies de communication.

CP Rail - Subdivision de Arborg

- De Rugby Junction à Arborg, au Manitoba - 74.3 milles.

Construite par le gouvernement du Dominion en 1880, cette ligne qui relie Rugby Junction à Stonewall a été mise en service en 1881. Ultérieurement elle fut transférée au Canadien Pacifique. En 1898, on y ajouta un tronçon appelé "Teulon Extension". Le reste de la ligne a été aménagé par étapes, le dernier tronçon atteignant Arborg en 1910.

Faite d'acier de 80 à 85 livres, cette ligne a une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

La subdivision dessert les centres de Stonewall, Balmoral, Gunton, Teulon, Malonton, Fraserwood, Meleb, Silver et Arborg.

La moyenne décennale des réceptions de grains y a atteint 2.3 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 31 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Recommandations de la Commission concernant la région des lacs

La Commission recommande que la région des lacs soit desservie de la façon suivante, compte tenu de la présence du réseau de base, ainsi que de la ligne Oak Point du Canadien National et de la ligne Winnipeg Beach de CP Rail:

- 1) que la subdivision de Arborg de CP Rail soit maintenue en service et placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

Trois solutions de rechange ont été envisagées et examinées en ce qui concerne le service à fournir aux élévateurs de Fisher Branch. Ce sont:

- a) le maintien de la subdivision d'Inwood du Canadien National,
- b) la construction d'une nouvelle voie de raccordement (19 milles) entre Arborg et Poplarfield,
- c) l'exploitation d'élévateurs hors-raïl pour assurer le service de collecte à Fisher Branch.

Après avoir scruté les aspects économiques de chacune de ces options, la Commission a conclu que l'option c), soit l'exploitation d'élévateurs hors-raïl, coûterait beaucoup moins cher par boisseau, tout en fournissant un bon service.

- 2) La Commission recommande:

- i) que les 9.4 milles de la subdivision d'Inwood du Canadien National, entre Fisher Branch et Hodgson, soient abandonnés le 31 décembre 1977; et

ii) que les 71.5 milles de la subdivision d'Inwood, entre Grosse Isle et Fisher Branch, soient abandonnés en 1979 et que le service soit assuré par les entreprises de camionnage commercial depuis les élevateurs de Fisher Branch jusqu'à Arborg.

Le concept d'élevateur hors-rail a été discuté plus à fond dans le chapitre 5, page 161.

TABLEAU XI-3
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 3

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFERER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DÉC.				
CN INWOOD	GROSSE ISLE	FISHER BRANCH	71.5						71.5		
	FISHER BRANCH	HODGSON	9.4								
CP ARBORG	RUGBY	ARBORG	74.3		74.3		9.4				
TOTAL RÉGION 3			155.2		74.3		9.4		71.5		

REGION 4

LÉGENDE

— Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000

Recommandations de la Commission

- - - Adjonction au réseau de base

— Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies

— Abandon recommandé, 1977-1981

— Nouvelle Construction

- - - Transfert du CP Rail au CNR

+++++ Transfert du CNR au CP Rail

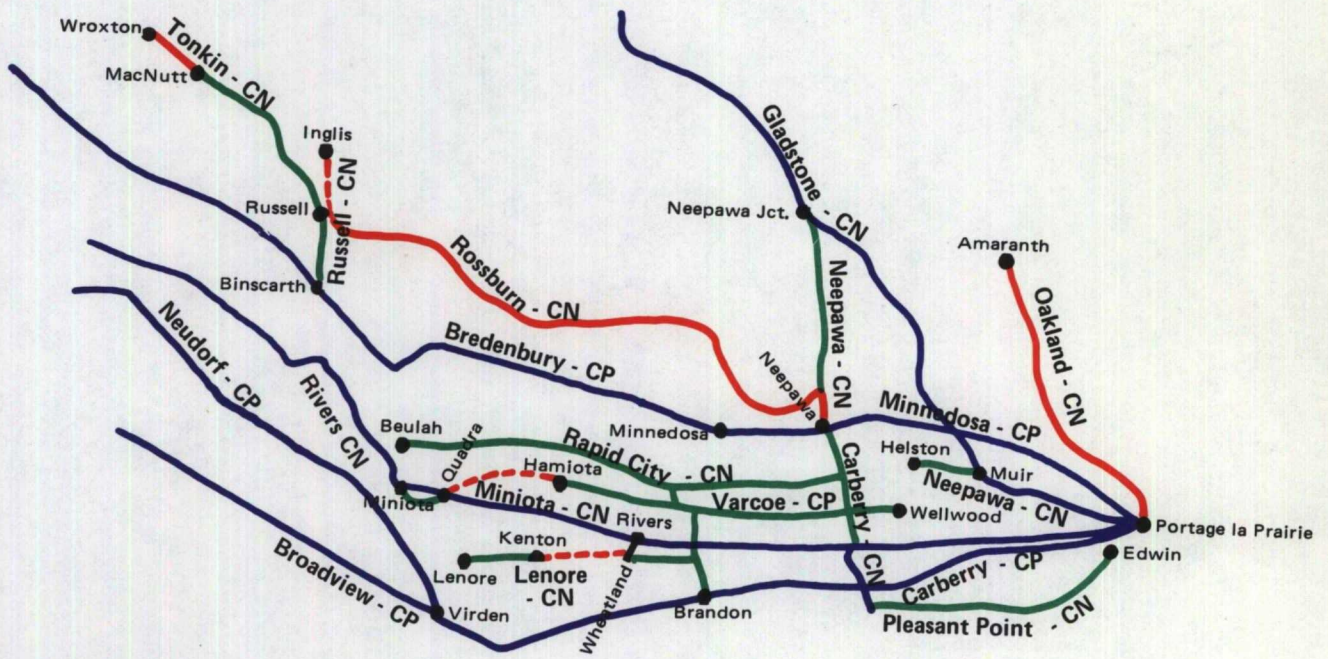


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 4

Dans l'Ouest canadien, il n'est pas de secteur plus densément sillonné de chemins de fer que la région sise au nord-ouest de Brandon et bornée au sud par la ligne de Carberry du Canadien National, et au nord par la ligne de Rossburn de la même compagnie. Dans un espace de 50 milles, la région est traversée d'est en ouest par huit subdivisions ferroviaires. Aucun des chemins de fer de la région n'a été abandonné depuis sa construction. Même si on y a rationalisé quelque peu le système de manutention des grains, cette réorganisation a été relativement lente à se produire. Face à l'escalade rapide des coûts d'exploitation des élévateurs à grain, il est manifeste qu'un bon nombre des installations pleinement amorties et encore en bon état cesseront d'être rentables dans un avenir rapproché.

Les directeurs des compagnies d'élévateurs ont informé la Commission qu'en 1970, un élévateur entièrement amorti était économiquement viable s'il recevait un volume annuel de 150 milliers de boisseaux. En 1975, le chiffre requis était passé à 250 milliers, et l'on estime qu'en 1980 un vieil élévateur entreposant moins de 500 milliers de boisseaux, et un nouvel élévateur entreposant moins de un million de boisseaux ne seront pas viables. Même si des modifications draconiennes sont apportées au tarif de manutention du grain, les difficultés ne seront pas surmontées pour autant, car les vieux établissements devront se doter de nouvelles allées ainsi que de nouveaux espaces plus longs pour les wagons.

Tout comme les élévateurs peu achalandés ne deviendront pas viables même à la suite de modifications du tarif, de nombreux chemins de fer à faible circulation ne deviendront pas rentables même si l'établissement de nouveaux taux permettait aux compagnies qui les exploitent d'obtenir plus de revenus au chapitre du transport des grains.

Dans ces circonstances, il est évident que le nombre de points de livraison du grain diminuera considérablement au cours des prochaines années. Cette baisse du nombre d'installations de manutention est inévitable et, dans l'intérêt de l'économie, y compris l'amélioration du service, elle devra s'accompagner d'une réduction de longueur des voies ferrées.

Recommander un remaniement trop rapide du système surchargerait la capacité de construction des compagnies céréalieres et perturberait de façon considérable et immédiate le régime des livraisons. Comme elle le précise ailleurs dans ce rapport, la Commission est d'avis que la configuration du réseau ferroviaire servant au transport du grain sera éventuellement déterminée par la présence d'élévateurs en des endroits logiques. Étant donné que le système appartenant aux agriculteurs manutentionne environ 70 pour cent du grain produit, nous estimons qu'à la longue c'est l'agriculteur lui-même qui dictera la configuration pratique qu'il faut donner aux chemins de fer. Cependant, vu que dans cette région les autres voies possibles d'accès aux lignes principales et aux lignes secondaires sont courtes et que la majorité des élévateurs y sont non viables ou à

peine viables, des changements assez profonds apparaissent motivés.

CP Rail - Subdivision de Miniota

- De Brandon à Miniota, au Manitoba - 71.7 milles, plus un embranchement de 3.6 milles qui relie Gauthier Junction à Rapid City, en direction est.

En 1886, la Saskatchewan and Western Railway construisait un chemin de fer de Minnedosa à Gauthier. En 1888, la Great North Central Railway en aménageait un autre de Gauthier à Hamiota. Elle le prolongea vers l'ouest jusqu'à Miniota, et vers le sud jusqu'à Brandon, en 1889-90. Le 11 juin 1900, la Canadien Pacifique prenait le contrôle de toutes ces voies. La section comprise entre Minnedosa et Rapid City a été abandonnée en 1963, mais l'embranchement de Rapid City (3.6 milles) resta en service.

Faite d'acier de 85 livres à la verge, cette ligne a une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

La subdivision en cause dessert sept points de livraison du grain: Forrest, Rapid City, Floors, Oak River, Hamiota, Crandall et Miniota.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grains sur cette subdivision ont atteint la moyenne annuelle de 2.1 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 30 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que la subdivision de Miniota de CP Rail soit

raccordée à la subdivision Rivers du Canadien National,
à Quadra;

2) que les 11.4 milles de la subdivision de Miniota compris entre Quadra et Hamiota demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

3) que les 8.8 milles de la subdivision de Miniota compris entre Quadra et Miniota soient abandonnés en 1981;

4) que les 55 milles de la subdivision de Miniota compris entre Hamiota et Brandon soient abandonnés en 1981; et

5) qu'au moment de l'abandon du tronçon Brandon-Hamiota, l'embranchement Hamiota-Quadra soit exploité par le Canadien National.

CP Rail - Subdivision de Lenore

- De Forest à Lenore, au Manitoba - 40.9 milles.

La ligne a été aménagée par le Canadien Pacifique en 1901-02 comme "prolongement jusqu'à Lenore" de la Great North West Central Railway, compagnie dont le Canadien Pacifique prit à bail les installations le 6 avril 1900. Cette voie de prolongement est entrée en service le 7 juin 1903.

Faite d'acier de 80 livres à la verge, la ligne a une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

La subdivision de Lenore est assez exceptionnelle, en ce sens

qu'elle dessert un important gisement de gravier de CP Rail, près de Wheatland, à la hauteur de la borne milliaire 16. CP Rail se montre plutôt indécis quant à l'avenir de cette gravière qui fournit du cailloux concassé servant de ballast. Néanmoins, il semble bien que CP Rail continuera à desservir ce gisement de gravier dans l'avenir prévisible. Il a fait remarquer que les normes qui s'appliquent aux voies "dont les compagnies ferroviaires se servent pour elles-mêmes" diffèrent de celles qui s'appliquent aux chemins de fer mis à l'usage du public. Elle demande donc que cette subdivision soit abandonnée en ce qui concerne son utilisation commerciale.

La subdivision compte trois points de livraison du grain: Bradwardine, Kenton et Lenore.

Elle a reçu, en moyenne, 924 milliers de boisseaux de grain par année durant la période décennale terminée en 1974-75, ce qui représente 22 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Bien qu'il n'existe pas d'installation de livraison du grain à Wheatland, le Centre industriel Oo-za-we-kwun de cet endroit utilise le service ferroviaire dans une certaine mesure, et on peut envisager qu'il l'emploiera davantage à l'avenir, en raison de son potentiel.

La Commission recommande que toutes les chances possibles soient offertes à l'Ouest canadien pour son développement industriel, et que la région en cause soit desservie par la rail.

La Commission recommande:

- 1) que la subdivision de Lenore de CP Rail soit

raccordée par une voie de 0.4 mille à la subdivision de Rivers du Canadien National, en un point situé près de Wheatland;

2) que les 15.4 milles de la subdivision compris entre le raccordement et Kenton restent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies, le Canadien National devant en assurer l'exploitation; et

3) que les 19 milles de cette subdivision compris entre Wheatland et Forest soient abandonnés en 1980;

4) que les 6.9 milles de cette subdivision compris entre Kenton et Lenore soient abandonnés en 1981.

Les subdivisions de Carberry, Neepawa, Rapid City et Rossburn du Canadien National sont examinés successivement ci-après, en raison de l'origine commune des trains qui y circulent et de leur régime d'exploitation.

Les trains et les équipes du Canadien National qui desservent ces quatre subdivisions proviennent des gares Symington de Winnipeg. Celles-ci acheminent des trains vides sur la subdivision de Rivers jusqu'à Petrel Junction, puis au nord sur la subdivision de Carberry jusqu'à Carberry Junction, et de là sur la subdivision de Neepawa jusqu'à Neepawa. Selon les affectations des wagons, les trains sont formés à Neepawa en vue de desservir les subdivisions de Rapid City, Rossburn, Neepawa ainsi que Ste. Rose.

Autrefois, les trains et les équipes desservant ces subdivisions

étaient basés à Neepawa. Cependant, il fallait alors que les équipes restent disponibles à plein temps, de façon à pouvoir assurer le service "au besoin". Le Canadien National a jugé qu'il était plus efficace de faire venir des trains de Winnipeg pour desservir ces subdivisions "au fur et à mesure des besoins".

Canadien National - Subdivision de Carberry

- De Petrel Junction à Carberry Junction, au Manitoba - 10 milles.

Construite de rails légers en 1903, cette ligne a été dotée de rails de 80 à 85 livres en 1955-56, et sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

L'unique vocation de ce tronçon de la subdivision de Carberry est d'assurer au Canadien National l'accès aux subdivisions de Neepawa, Rapid City et Rosburn.

Compte tenu des recommandations relatives aux différents moyens possibles de desservir ces autres subdivisions, nous recommandons que le tronçon de la subdivision de Carberry compris entre les bornes milliaires 13 et 23 soit abandonné en 1978.

Canadien National - Subdivision de Neepawa

- De Muir à Helston, au Manitoba - 11.5 milles.

- De Carberry Junction à Neepawa Junction, au Manitoba - 47.1 milles.

Cette ligne a été construite en 1902-03 par la Canadian Northern Railway Company. Sauf quelques milles utilisés pour la circulation à la hauteur des ponts, la ligne est dotée de rails d'acier d'un

poids de 60 à 80 livres, et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

À l'heure actuelle, la subdivision est exploitée en deux tronçons, que nous étudierons séparément ici en raison des opérations de nature différente qui s'y poursuivent.

a) - De Muir à la jonction Carberry - 11.5 milles.

Pourvu de rails d'acier de 60 livres à la verge, ce tronçon a une capacité brute de transport de 177 milliers de livres. Il dessert un point de livraison situé à Helston. Les réceptions de grain y ont atteint 259 milliers de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, soit l'équivalent de 23 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que les 11.5 milles de la subdivision de Neepawa compris entre Muir et Helston soient abandonnés en 1978.

b) - De la jonction Carberry à la jonction Neepawa (McCreary) - 47.1 milles.

Le tronçon allant de la jonction Carberry, borne milliaire 23.5, au point de rencontre avec la subdivision de Rapid City à Hallboro, borne milliaire 26.9, sert de voie d'accès aux subdivisions de Rapid City et de Rossburn.

Le segment de la subdivision compris entre Hallboro, borne milliaire 26.9, et Neepawa, borne milliaire 33.1, sert d'accès aux autres subdivisions.

De Neepawa, borne milliaire 33.1, à la jonction Rossburn, borne milliaire 37.8, la subdivision assure l'accès à la subdivision de Rossburn.

Le segment de la ligne compris entre la jonction Rossburn, borne milliaire 37.8, et la jonction Neepawa, borne milliaire 70.6, dessert les points de livraison de Eden et de Kelwood.

Sur ce segment de la ligne, les livraisons de grain se sont chiffrées, en moyenne, à 997 milliers de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75, ce qui représente 31 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Les élévateurs de la Manitoba Pool à Eden sont en piètre condition et la compagnie n'envisage pas de les rénover. Le nouvel élévateur de cette compagnie à Neepawa, 11 milles au sud, a été doté d'une capacité suffisante pour accueillir le grain présentement livré à Eden. On reconnaît que pour de nombreux producteurs, l'abandon de la ligne imposera une distance de camionnage supplémentaire de 11 milles. Cependant, si ces producteurs utilisent les autres installations disponibles à Neepawa, Plumus et Arden, seuls quelques-uns d'entre eux devront peut-être camionner leur grain sur une distance de plus de 20 milles jusqu'au plus proche point de livraison.

Les élévateurs de la United Grain Growers Limited à Kelwood sont également en mauvais état. Un nouveau gros silo de cette compagnie est en construction à McCreary, dix milles au nord. L'abandon de la subdivision en cause et la fermeture graduelle de Kelwood comme point de livraison obligeront certains producteurs à

allonger leur trajet de 10 milles, mais aucun producteur ne sera forcé de camionner son grain sur plus de 20 milles jusqu'au point de livraison le plus rapproché.

La Commission recommande:

- 1) que les 9.6 milles de la subdivision de Neepawa compris entre la jonction Carberry et Neepawa soient abandonnés en 1978;
- 2) que les 32.8 milles de cette subdivision compris entre la jonction Rossburn et Neepawa soient abandonnés en 1978;
- 3) que les 4.7 milles de la subdivision de Neepawa compris entre Neepawa et la jonction Rossburn demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 4) que le Canadien National ait accès à la subdivision de Neepawa grâce à des droits conjoints de circulation sur la subdivision de Minnedosa de CP Rail, à partir de Portage la Prairie ou de Gladstone.

Canadien National - Subdivision de Rossburn

- De la jonction Rossburn à Russell, au Manitoba - 104.3 milles.

Les 11 premiers milles de cette ligne ont été construits par le Morden and North West Railway en 1902-03. Le reste de la ligne a été aménagé par la Canadian Northern et mis en service en 1908.

Les 21 premiers milles ainsi que le dernier mille sont dotés

de rails de 56 livres à la verge, tandis que le reste du parcours est équipé de rails de 60 livres à la verge. La capacité brute de transport de cette subdivision s'établit à 177 milliers de livres.

Cette subdivision dessert neuf points de livraison:

Clanwilliam, Erickson, Sandy Lake, Elphinstone, Oakburn, Vista, Rossburn, Angusville et Silverton.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette ligne ont atteint la moyenne de 4.4 millions de boisseaux par année, ce qui représente 43 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que cette subdivision reste en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que la compagnie de chemins de fer examine la possibilité de raccourcir cette subdivision en construisant une voie de raccordement à partir d'un point près de la borne milliaire 10 sur la subdivision de Rossburn jusqu'à un point près de Franklin, sur la subdivision de Minnedosa de CP Rail; elle recommande aussi que la subdivision en cause soit desservie grâce à des droits conjoints de circulation qui permettraient au Canadien National de circuler sur la division de Minnedosa de CP Rail jusqu'au point de raccordement; et
- 3) que le tronçon d'environ 10 milles, allant de la borne

milliaire 0 jusqu'au point de raccordement, soit abandonné.

La Commission recommande aussi que le Canadien National et CP Rail entreprennent conjointement une étude des aspects économiques de la construction d'une voie de raccordement à partir d'un point situé près de la borne milliaire 10 de la subdivision de Rossburn du Canadien National jusqu'à un point situé près de Franklin, sur la subdivision de Minnedosa de CP Rail. Deux possibilités s'offriraient alors en ce qui concerne l'exploitation de la subdivision de Rossburn. Elle pourrait être exploitée: 1) par CP Rail; 2) par le Canadien National grâce à des droits de circulation sur la voie de CP Rail à partir de Portage-la-Prairie jusqu'à Franklin. Cette voie de raccordement permettrait d'abandonner un tronçon de 10 milles sur la subdivision de Rossburn, et de 4.7 milles sur la subdivision de Neepawa.

Les résultats de l'étude préconisée ici devraient être communiqués au ministre des Transports le 31 décembre 1977, au plus tard.

Comme le précise la recommandation touchant la subdivision de Russell de CP Rail, une liaison entre la subdivision de Rossburn du Canadien National et la subdivision de Russell de CP Rail devrait être établie à Russell pour permettre au Canadien National de desservir l'actuelle subdivision de Russell (CP Rail) en tant que prolongement de la subdivision de Rossburn.

Canadien National - subdivision de Rapid City

- De Hallboro à Beulah, au Manitoba, 74.4 milles.

Construite par la Western Extension Railway Company entre 1909

et 1910, cette ligne est équipée de rails de 60 livres, et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Elle dessert sept points de livraison: Mentmore, Moline, Cardale, McConnell, Decker, Isabella et Beulah.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette subdivision ont atteint la moyenne annuelle de 1.9 millions de boisseaux, soit 26 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Tous les points de livraison de la ligne sont exploités par la Manitoba Pool Elevators Company. Cette dernière a déclaré qu'à l'heure actuelle l'exploitation des élévateurs est si peu rentable que tous ceux de la subdivision en cause seraient économiquement non viables s'il fallait les reconstruire ou y effectuer d'importants travaux de rénovation.

Le nouvel élévateur de la Manitoba Pool à Neepawa a été conçu pour qu'il puisse recevoir le grain de la région de Mentmore.

La Manitoba Pool Elevators Company élabore présentement des plans de construction d'un silo sur la ligne principale du Canadien National, près de Miniota. Il est prévu que cette nouvelle installation pourra servir à l'entreposage du grain de Beulah et d'Isabella.

Les installations situées à Decker sont en mauvais état, et elles ne seront vraisemblablement pas rénovées. De même, la fermeture du silo de Moline est pour ainsi dire imminente.

L'un des élévateurs de McConnell est en bon état et doté d'une balance de grande dimension. McConnell est situé à moins de

huit milles d'Hamiota, au sud. Hamiota est une collectivité viable, pourvue de nombreux services le long d'une ligne dont le maintien a été recommandé. Une distance d'à peine quinze milles sépare McConnell de Shoal Lake, au nord. Dans le cas où la ligne serait abandonnée, l'accroissement moyen du trajet en camion à partir de ce point serait inférieur à cinq milles, et le plus long parcours jusqu'à l'élévateur le plus rapproché ne dépasserait pas quinze milles.

Cardale est un établissement indépendant de la Manitoba Pool Association, doté de bonnes installations; la moyenne décennale de ses réceptions de grain s'établit à 359 milliers de boisseaux, soit le chiffre le plus élevé de tous les points de la ligne. Présentement, la distance moyenne de camionnage jusqu'à Cardale est de quatre milles; après le retrait du service ferroviaire, elle serait d'environ huit milles, et aucun agriculteur n'aurait à camionner son grain sur une distance de plus de quinze milles jusqu'au point de livraison le plus rapproché.

On a envisagé plusieurs moyens possibles d'assurer un service efficace et efficient à différents points de cette subdivision. Les options examinées comprenaient des raccordements:

- a) avec la subdivision de Miniota de CP Rail à Rapid City;
- b) entre Floors et Cardale, ou
- c) entre Hamiota et un point situé près de McConnell.

Nous avons également examiné la possibilité d'un raccordement entre la subdivision de Rivers du Canadien Nationale, près de Miniota, et la subdivision de Rapid City, près de Beulah.

Dans tous les cas, la fermeture graduelle d'élévateurs par suite de l'évolution économique de la manutention des grains enlevait toute valeur aux options envisagées, compte tenu de la distance raisonnable de camionnage vers d'autres points de livraison.

À la lumière des faits qui nous ont été présentés, nous recommandons que la subdivision de Rapid City du Canadien National soit abandonnée en 1978.

Canadien National - Subdivision de Oakland

- De Delta à Amaranth, au Manitoba - 53.3 milles.

Construite entre 1889 et 1913 par le Northern Extension Railway, cette subdivision est équipée de rails d'acier de 60 livres à la verge, sauf le tronçon compris entre les bornes milliaires 0.00 et 0.08, qui fut doté en 1952 de rails d'acier de 85 livres. Sa capacité brute de transport est de 177 milliers de livres.

La subdivision en cause dessert quatre points de livraison du grain: Oakland, Longburn, Langruth et Amaranth.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne des livraisons annuelles de grain sur cette ligne s'est établie à 1.2 millions de boisseaux, soit 23 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission n'a pas pu déterminer au juste ce qu'il en est des activités d'extraction du gypse à Amaranth. Toutefois, on sait qu'il existe à cet endroit des dépôts de gypse de haute qualité, et il est presque certain qu'en raison de la rareté des gisements de

gypse au Manitoba, ceux de Amaranth seront mis en valeur d'ici à quelques années. Lorsque leur exploitation débutera, il semble que le rail sera le moyen de transport logique de ce minerai.

La Commission recommande que cette subdivision demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

La Commission recommande également que le Canadien National et CP Rail entreprennent conjointement une étude des aspects économiques de la construction d'un raccordement entre la subdivision de Oakland (CN) à Cawdor, et la subdivision de Minnedosa (CP Rail) à Westbourne. Cette construction permettrait l'abandon d'un segment d'environ 20 milles sur la subdivision de Oakland, depuis Portage-la-Prairie jusqu'à Cawdor. L'étude préconisée devrait également porter sur la possibilité que CP Rail exploite la subdivision de Oakland, et que le Canadien National continue d'exploiter la subdivision de Oakland en obtenant le droit de circuler sur la subdivision de Minnedosa de CP Rail. Les résultats de cette étude conjointe devraient être communiqués au ministre des Transports le 31 décembre 1977, au plus tard.

CP Rail - Subdivision de Russell

- De Binscarth à Inglis, au Manitoba - 23.9 milles.

La subdivision de Russell a été construite en 1887 à titre "d'embranchement de Shell River" de la "Manitoba and Northwestern Railway Company of Canada", depuis Binscarth jusqu'à Russell en

direction nord. Le Canadien Pacific a commencé d'exploiter cette partie de voie ferrée le 11 juin 1900. Les prolongements de la ligne sont entrés en service aux dates suivantes: de Russell jusqu'à Cracknell, le 28 décembre 1920; de Cracknell à Inglis, le 22 novembre, 1922.

La ligne en question est équipée de rails d'acier de 72, 80 et 85 livres respectivement. Sa capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Il existe, sur cette ligne, trois points de livraison du grain: Russell, Cracknell et Inglis.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 1.4 millions de boisseaux de grain, ce qui représente 57 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que la subdivision de Russell de CP Rail soit immédiatement raccordée à la subdivision de Rosscburn du Canadien National, à Russell;
- 2) que le segment de la subdivision de Russell compris entre Russell et Inglis demeure en service, qu'il soit exploité par la Canadien National et placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 3) que le segment de la subdivision de Russell de CP Rail, compris entre Binscarth, borne milliaire 0, et Russell, borne milliaire 11, soit abandonné le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de Tonkin

- De Russell, au Manitoba à Wroxton, en Saskatchewan - 48.4 milles.

Construite par la Canadian Northern Railway Company entre 1908 et 1928, cette ligne est équipée de rails d'acier de 60 livres à la verge et sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres. La subdivision de Tonkin mesure, au total, 112 milles et s'étend vers l'ouest aussi loin qu'à Parkerview, en Saskatchewan. Le tronçon compris entre Wroxton et Parkerview sera étudié avec le cas de la région 7.

De MacNutt à Wroxton, la subdivision compte trois points de livraison: MacNutt, Calder et Wroxton. Ensemble, ces trois points ont reçu, en moyenne, 1.7 millions de boisseaux de grain au cours de la dernière décennie, soit l'équivalent de 105 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le segment de la subdivision compris entre Russell, borne milliaire 0, et MacNutt, en Saskatchewan, borne milliaire 32.7, soit abandonné le 30 juin 1977;
- 2) que le segment compris entre MacNutt, borne milliaire 32.7, et Wroxton, borne milliaire 48.4, demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Varcoe

- De Varcoe à Wellwood, au Manitoba - 28.8 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadien Pacifique au cours des années 1889-1905. Elle est équipée de rails de 80 à 85 livres la verge et sa capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

L'élévateur de Wellwood a fermé ses portes en 1974, au moment où celui de Petrel est entré en service; l'élévateur d'Oberon a également cessé ses activités en 1974 lorsque l'élévateur de Harte a commencé de fonctionner. Il n'y a donc plus de service ferroviaire au-delà de Brookdale depuis trois ans.

À l'heure actuelle, il existe deux points de livraison sur la subdivision en cause: Brookdale et Moorepark.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, cette subdivision a reçu en moyenne 750 milliers de boisseaux par année, soit l'équivalent de 26 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La United Grain Growers Limited et la Manitoba Pool Elevators se sont l'une et l'autre dotées d'excellents élévateurs neufs à fort indice de roulement dans le secteur de la ligne du Canadien National au sud, ainsi qu'à Neepawa sur la division de Minnedosa de CP Rail, au nord. Ces élévateurs ont une capacité adéquate et se trouvent à une distance de camionnage raisonnable pour les producteurs qui, normalement, transportent leur grain à Brookdale.

L'élévateur de la Manitoba Pool à Justice, dont le ratio de roulement se situe en-deça de deux est en voie de réaménagement et

peut recevoir une bonne partie du grain présentement manutentionné à Moorepark, tandis que les installations de Minnedosa peuvent absorber le reste des expéditions.

La Commission recommande que la subdivision de Varcoe de CP Rail soit abandonnée le 31 décembre 1977. Ce faisant, nous supposons qu'une bonne part du grain sera camionnée à Justice, et nous demandons au Canadien National de fournir l'assurance qu'il mettra en application le règlement sur la limite de temps pendant lequel un train peut obstruer le passage à niveau public de l'endroit.

Canadien National - Subdivision de Pleasant Point

- De la jonction Brandon à Edwin, au Manitoba - 40.9 milles.

Construite par le Western Extension Railway entre 1903 et 1904, cette ligne est équipée de rails d'acier de 85 livres à la verge, et sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

La subdivision en cause, qui, autrefois, allait de Portage-la-Prairie à Brandon a été disjointe par l'aménagement du canal de dérivation de la rivière Assiniboine, en amont de Portage. C'est pourquoi cette subdivision est exploitée à rebours de la circulation ferroviaire normale.

La subdivision dessert présentement un seul point de livraison, soit Edwin.

Avec des réceptions de grain dont la moyenne annuelle s'est établie à 175 milliers de boisseaux pour la période décennale terminée en 1974-75, ce point a un avenir économique très restreint. La

densité du trafic sur la subdivision équivaut à quatre milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que la subdivision de Pleasant Point soit abandonnée le 31 décembre 1977.

TABLEAU XI-4
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 4

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RESEAU DE BASE	À TRANSFERER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DÉC.				
CP RUSSELL	RUSSELL	BINSCARTH	11.0				11.0				
	RUSSELL	INGLIS	12.9		12.9(1)						
CN TONKIN	RUSSELL	MACNUTT	32.7			32.7					
	MACNUTT	WROXTON	15.7		15.7						
CN ROSSBURN	ROSSBURN JCT.	RUSSELL	104.3		104.3(3)						
CN NEEPAWA	MUIR	HELSTON	11.5					11.5			
	CARBERRY JCT.	NEEPAWA	9.6					9.6			
	NEEPAWA	ROSSBURN JCT.	4.7		4.7(3)						
	ROSSBURN JCT.	NEEPAWA JCT.	32.8					32.8			
CN CARBERRY	CARBERRY JCT.	PETREL JCT.	10.0					10.0			
CN RAPID CITY	HALLBORO	BEULAH	74.4					74.4			
CN OAKLAND	DELTA JCT.	AMARANTH	53.3		53.3						
CP VARCOE	WELLWOOD	VARCOE	28.8					28.8			
CN PLEASANT POINT	EDWIN	BRANDON JCT.	40.9					40.9			
CP LENORE	LENORE	KENTON	6.9								6.9
	KENTON	WHEATLAND	15.0		15.4(1)(2)						
	WHEATLAND	FORREST	19.0							19.0	
CP MINIOTA	QUADRA	HAMIOTA	11.4		11.4(1)						
	QUADRA	MINIOTA	8.8								8.8
	HAMIOTA	BRANDON	55.0								55.0
TOTAL RÉGION 4			558.7		217.7	32.7	80.7	138.3		19.0	70.7

(1) À TRANSFERER AU CNR.

(2) RACCORDEMENT AVEC LA SUBDIVISION DE RIVERS (WHEATLAND À RIVERS).

(3) LE CNR DEVRAIT AVOIR DES DROITS DE CIRCULATION SUR LA SUBDIVISION DE MINNEDOSA (CP) ENTRE PORTAGE ET NEEPAWA.

REGION 5

LÉGENDE

— Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000

Recommandations de la Commission

- - - Adjonction au réseau de base

— Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies

— Abandon recommandé, 1977-1981

— Nouvelle Construction

- - - Transfert du CP Rail au CNR

+++++ Transfert du CNR au CP Rail

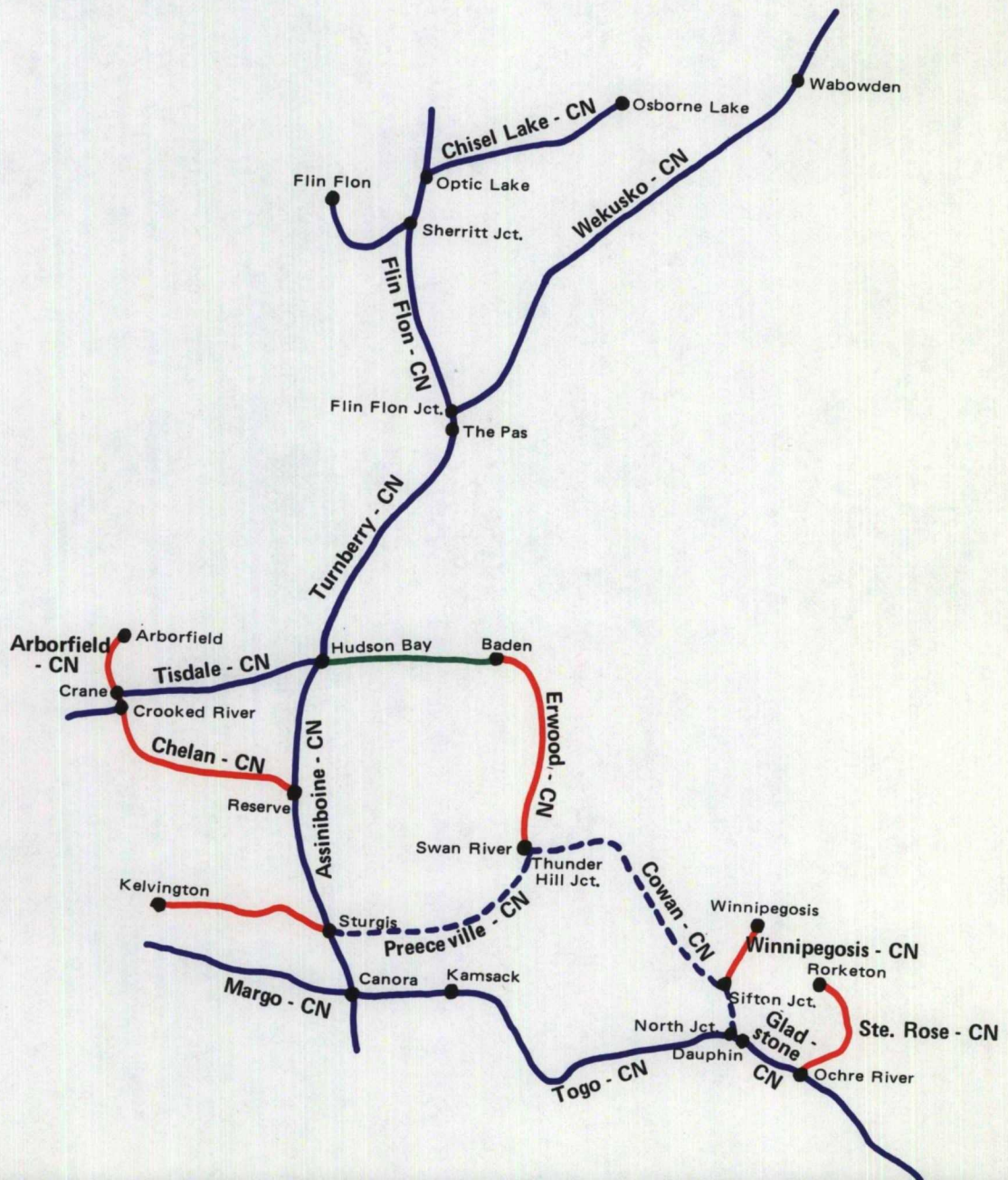


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



REGION 5

Canadien National - Subdivision de Ste-Rose

- De Ochre River à Rorketon, au Manitoba - 37.1 milles.

Construite par le Canadien Northern Railway entre 1909 et 1924, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 55, 56 et 60 livres respectivement. Sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

Il existe deux points de livraison de grain sur la ligne: Ste-Rose et Rorketon à la borne milliaire 37.1. Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 763 milliers de boisseaux par année, soit l'équivalent de 20 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

On prévoit que plusieurs milliers d'acres de terre situées à l'est de cette subdivision seront mises en culture lorsque le drainage du secteur s'améliorera et qu'une nouvelle technologie sera appliquée à la production agricole sur ces terres.

Même si le maintien en service de la subdivision au complet ne saurait se justifier du point de vue économique, la Commission estime que le point de livraison situé à Rorketon ne peut pas être abandonné à l'heure actuelle, en raison des difficultés que cela créerait à de nombreux producteurs de la région.

Nous recommandons que la subdivision de Ste-Rose demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies. Nous recommandons de plus que cette subdivision

soit desservie par des trains partant du point divisionnaire de Dauphin du Canadien National, au lieu de l'être à partir de Winnipeg.

Canadien National - Subdivision de Winnipegosis

- De la jonction Sifton à Winnipegosis, au Manitoba - 20.1 milles.

Construite en 1897 par la Lake Manitoba Railway and Canal Company, cette ligne est dotée de rails d'un poids de 56 livres à la verge et sa capacité brute de transport est de 177 milliers de livres.

La subdivision dessert deux points de livraison: Fork River et Winnipegosis. Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grains y ont atteint la moyenne de 783 milliers de boisseaux, soit 37 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

C'est un endroit où "le rail prend fin", de sorte que les cultivateurs installés à l'extrémité nord de la subdivision éprouvent déjà beaucoup d'ennuis à cause de l'insuffisance des services. La suppression de Fork River et de Winnipegosis comme points de livraison aggraverait leurs difficultés.

À Winnipegosis, il existe une certaine industrie légère, qui a utilisé environ 80 wagons de matières brutes en 1975. La Commission est d'avis qu'il faudrait encourager le plus possible ce genre d'industrie dans le secteur.

Nous recommandons que la subdivision de Winnipegosis demeure

en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Cowan

- De North Junction à Swan River, au Manitoba - 98.5 milles.

Cette ligne a été construite par le Winnipeg Great Northern Railway entre les années 1896 et 1899, avec des rails d'un poids de 85 livres à la verge. Sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

Les points de livraison desservis par la subdivision comprennent Sifton, Ethelbert, Pine River, Renwer et Minitonas. Il est prévu que l'élévateur de la United Grains Growers à Renwer fermera définitivement à la fin de la campagne agricole 1976-77.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette ligne ont atteint la moyenne annuelle de 1.9 millions de boisseaux, ce qui équivaut à 19 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La subdivision en cause est la principale voie d'accès à la région fortement productive de Swan River.

Elle sert aussi à l'acheminement du grain et du bois à pâte, et fournit en outre un service passagers hebdomadaire entre Winnipeg et Churchill, plus un service de transport marchandises cinq fois par semaine.

L'achalandage considérable de cette subdivision et le fort degré d'isolement qui résulterait de son abandon rendent impératif son maintien en service.

La Commission recommande que la subdivision de Cowan demeure en service et soit ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Canadien National - Subdivision d'Erwood

- De Swan River, au Manitoba, à Hudson Bay, en Saskatchewan - 101.1 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadian Northern Railway entre 1899 et 1903, au moyen de rails d'un poids de 85 livres à la verge. Sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

Il existe des points de livraison à Swan River, Bowsman et Birch River. Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne annuelle de 3.1 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 30 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Outre le trafic grain, des expéditions de 600 à 1,000 wagnonnées de bois à pâte sont mises en route sur cette division chaque année, tandis que 500 wagnonnées de carburant pétrolier et d'articles divers en empruntent la voie montante.

Annuellement, trois milliers de wagnonnées de pierre à chaux concassée sont transportées sur cette division à partir de la carrière située au nord de Mafeking. Un nouveau gisement récemment mis en exploitation sera productif durant 25 ans, estime-t-on.

On a préconisé que le trafic qui, à l'heure actuelle, est acheminé vers l'ouest à partir de la carrière soit détourné par le sud sur la subdivision de Preeceville jusqu'à sa destination (Regina).

Le chemin de fer qui relie Hudson Bay à la mine est en bon état. Dans le cas du segment septentrional de la subdivision, l'activité liée à la présence du chemin de fer n'a guère de potentiel.

La Commission recommande:

- 1) que les 50.5 milles de la subdivision compris entre Swan River et Baden demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 2) que les 50.6 milles de la subdivision compris entre Baden et Hudson Bay soient abandonnés en 1978.

Canadien National - Subdivision de Preeceville

- De la jonction Thunderhill, au Manitoba, à Kelvington, en Saskatchewan - 113.6 milles.

La subdivision d'Assiniboine sert, sur une longueur de 2.02 milles, depuis la jonction Sturgis jusqu'à Lilian, de voie de communication entre les tronçons ouest et est de la subdivision de Preeceville. La première partie de la subdivision, comprise entre la borne milliaire 0 et Benito, a été construite en 1905-06 par le Western Extension Railway. Le reste de la ligne a été aménagé par le Canadian Northern Railway entre les années 1909 et 1921.

Equipée de rails d'un poids de 56 à 60 livres à la verge, cette ligne a une capacité brute de transport de 177 milliers de livres.

On compte 12 points de livraison du grain sur la subdivision

en cause: Kenville, Durban, Benito, Arran, Pelly, Norquay, Hyes, Stenen, Preeceville, Lintlaw, Nut Mountain et Kelvington. La moyenne décennale des réceptions de grain sur cette division s'établit à 8.3 millions de boisseaux, soit 73 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le segment de la subdivision compris entre la jonction Thunderhill et Sturgis demeure en service et ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000; et
- 2) que le tronçon allant de Lilan (West Sturgis) à Kelvington demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Chelan

- De Reserve à Crooked River, en Saskatchewan - 60.1 milles.

Cette ligne a été construite dans les années 1928-29. Ses rails ont un poids respectif de 80 et de 85 livres et sont en bon état. La capacité brute de transport de la ligne ne dépasse pas 220 milliers de livres.

Les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de deux millions de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75. Les réceptions moyennes équivalent à 35 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Deux compagnies céréalières, le Saskatchewan Wheat Pool et la United Grain Growers exploitent treize élévateurs répartis en six

points: Weekes, Sommé, Carragana, Porcupine Plain, Chelan et Bjorksedale. Ces compagnies jugent comme il suit l'état de leurs élevateurs situés sur la subdivision: trois bons, sept passables et trois mauvais.

Le secteur que la subdivision dessert est isolé du reste des régions productrices de grain de la Saskatchewan. La forêt provinciale Porcupine forme barrière au sud et à l'est. D'autre part, la forêt septentrionale de la province dresse sa muraille à une distance de 15 à 20 milles au nord de la ligne.

Il existe d'autres points de livraison accessibles sur la subdivision de Tisdale du CN; il sont éloignés de 11 à 27 milles des stations de la subdivision de Chelan.

Une usine de déshydratation de la luzerne, située au nord de Porcupine Plain, compte sur le service ferroviaire pour l'acheminement de sa production.

D'après certaines estimations avancées lors de l'audience locale, quelque 15 à 18 pour cent des terres à vocation agricole n'ont pas encore été mises en culture.

La Commission recommande que la subdivision de Chelan demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision d'Arborfield

- De la jonction Crane à Arborfield, en Saskatchewan - 19.4 milles.

Cette ligne a été construite en 1929. Ses rails sont en bon état et, sauf un segment dont le poids est de 60 livres à la verge,

tout le reste de la voie est en acier de 80 livres. Sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette division se sont chiffrées à la moyenne de 1.2 millions de boisseaux par année, soit l'équivalent de 64.5 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Les tendances de la production agricole de cette région se sont récemment modifiées; la luzerne en agglomérés a remplacé les céréales comme produit dominant, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après:

WAGONNÉES PAR PRODUIT

<u>Année</u>	<u>Grain</u>	<u>Luzerne en agglomérés</u>
1971	866	478
1972	934	703
1973	594	563
1974	439	829

La subdivision compte deux points de livraison: Arborfield et Zenon Park. Trois compagnies céréalieres exploitent six élévateurs à ces deux endroits. Ils sont en bon état. En améliorant les balances et les allées d'accès de certaines installations, les élévateurs en question offriront un service satisfaisant pendant de nombreuses années.

La région desservie par la subdivision d'Arborfield est quelque peu isolée. Les monts Pasquia, à l'est de la forêt provinciale du nord, font obstacle au passage vers l'est. Par ailleurs, la rivière Carrot, qui coule entre cette subdivision et la subdivision

de Brooksby du Canadien National, empêche d'accéder aisément au nord et à l'ouest.


La Commission recommande que la subdivision d'Arborfield demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

TABLEAU XI-5
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 5


SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFÉRER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVAIT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DÉC.				
CN ARBORFIELD	CRANE	ARBORFIELD	19.4		19.4						
CN CHELAN	RESERVE	CROOKED RIVER	60.1		60.1						
CN PREECEVILLE	THUNDERHILL JCT.	STURGIS JCT.	65.1	65.1							
		STURGIS JCT.	48.5		48.5						
CN WINNIPEGOSIS	SIFTON	WINNIPEGOSIS	20.1		20.1						
CN STE. ROSE	OCHRE RIVER	RORKETON	37.1		37.1						
CN COWAN	NORTH JCT.	SWAN RIVER	98.5	98.5							
CN ERWOOD	SWAN RIVER BADEN	BADEN	50.5		50.5						
		HUDSON BAY	50.6						50.6		
TOTAL RÉGION 5			449.9	163.6	235.7				50.6		


REGION 6


LÉGENDE


 Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000


Recommandations de la Commission


 Adjonction au réseau de base

 Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies

 Abandon recommandé, 1977-1981

 Nouvelle Construction

 Transfert du CP Rail au CNR

 Transfert du CNR au CP Rail

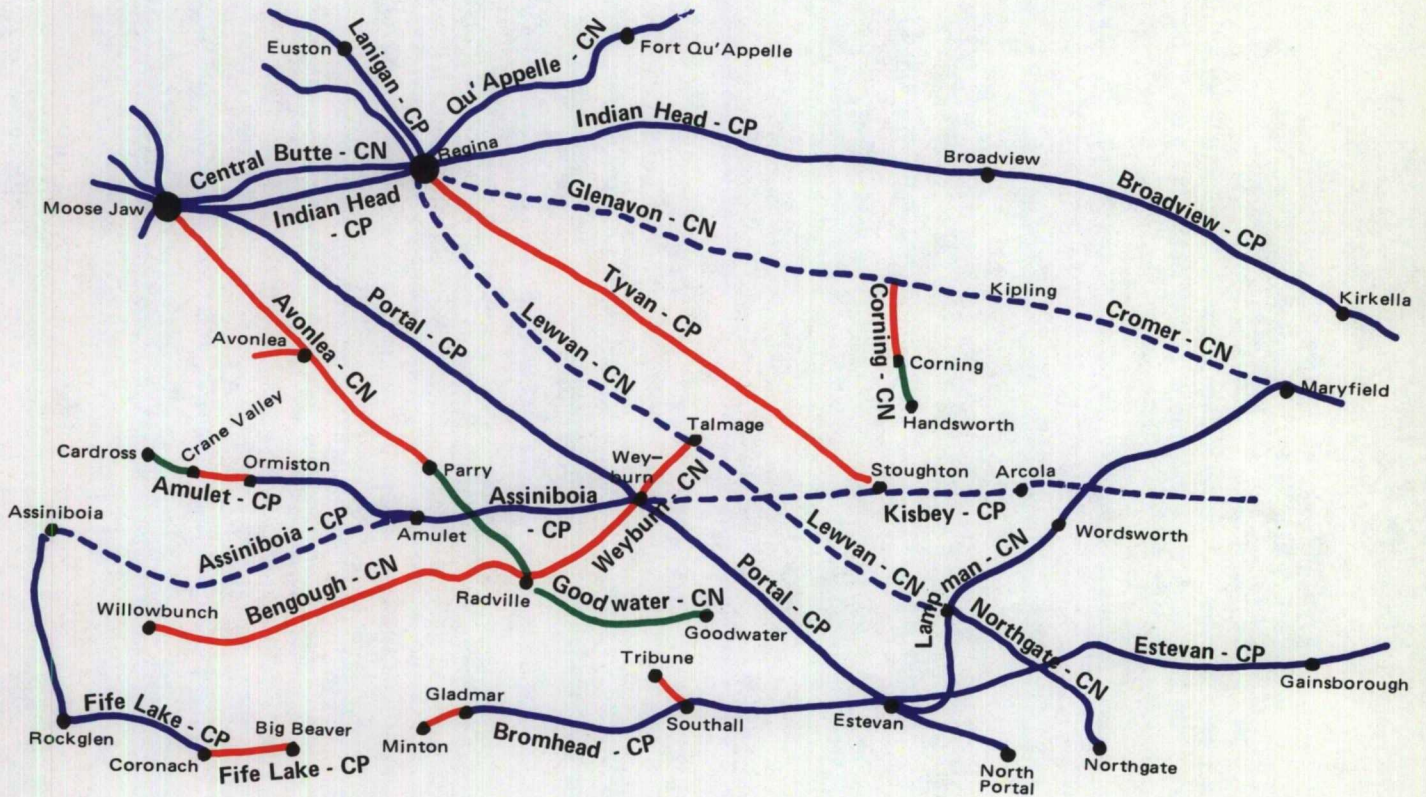


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 6

Subdivision d'Assiniboia de CP Rail

- De Amulet à Assiniboia, en Saskatchewan - 64.2 milles.

Construite en 1911-12, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et de 85 livres à la verge, et sa capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Sept points de livraison jalonnent la subdivision: Willows, Readlyn, Verwood, Viceroy, Horizon, Glasnevin et Ogema.

De 1965 à 1975, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 2.8 millions de boisseaux par année, ce qui représente 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Cette subdivision fait partie d'une ligne secondaire continue qui traverse le sud des Prairies, assurant la liaison entre le sud de l'Alberta, le sud de la Saskatchewan et la tête des Grands lacs.

La Commission recommande que le tronçon de la subdivision d'Assiniboia allant de Amulet à Assiniboia demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Subdivision de Fife Lake de CP Rail

- De Coronach à Big Beaver, en Saskatchewan - 19.8 milles.

Cette ligne a été aménagée en 1929 avec des rails d'acier de 80 livres. Sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

On trouve deux points de livraison du grain sur cette subdivision: Big Beaver et East Poplar.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette ligne ont atteint la moyenne annuelle de 738 milliers de boisseaux, soit 37 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La région que cette ligne dessert est bornée au sud par la frontière canado-américaine, et elle se situe à une distance de 20 à 25 milles au sud de la subdivision de Bengough du Canadien National. La présence du lac Big Muddy au nord et à l'est empêche l'accès à d'autres points de livraison.

La Commission recommande que la subdivision de Fife Lake, depuis Coronach jusqu'à Big Beaver, demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision d'Amulet

- De Ormiston à Cardross, en Saskatchewan - 13.1 milles.

Construite en 1926, cette ligne se compose de rails d'un poids de 80 et de 85 livres, et sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

On y compte deux points de livraison: Cardross et Crane Valley.

Sur ce tronçon de la subdivision en cause, la moyenne décennale des réceptions de grain pour la période terminée en 1974-75 a atteint 576 milliers de boisseaux, ce qui représente 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon Ormiston-Crane Valley de la subdivision

d'Amulet demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

2) que le tronçon Crane Valley-Cardross de la subdivision d'Amulet soit abandonné le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de Bengough

- De la jonction Bengough à Willowbunch, en Saskatchewan - 71.5 milles.

Cette subdivision a été construite en deux étapes. Les 43 premiers milles furent aménagés en 1910-11, tandis que les 29 derniers milles l'ont été en 1925-26. Ses rails ont un poids de 60, 80 et 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

Cinq points de livraison du grain s'échelonnent sur cette subdivision. Ce sont Willowbunch, Harptree, Bengough, Hardy et Ceylon.

Cette subdivision dessert une région qui s'étend entre la subdivision d'Assiniboia de CP Rail et la subdivision de Fife Lake de la même compagnie. Le lac Big Muddy empêche l'accès au sud, tandis que le lac Willowbunch et Missouri Couteau forment obstacle au nord et à l'est.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions moyennes de grain sur la ligne en question ont été de 2.6 millions de boisseaux, ou 36 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que la subdivision de Bengough demeure

en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Goodwater

- De la jonction Radville à Goodwater, en Saskatchewan - 26.8 milles.

Construite en 1910, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 60 livres, et sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

On y compte deux points de livraison: Colgate et Goodwater.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, le trafic grain s'y est chiffré à une moyenne de 704 milliers de boisseaux, ce qui représente 26 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

L'utilisation des points de livraison situés sur la subdivision de Portal de CP Rail, sur la subdivision de Bromhead de la même compagnie ou sur la subdivision de Weyburn du Canadien National, allongera la distance de camionnage de 6.8 à 11 milles.

La Commission recommande que la subdivision de Goodwater, entre la jonction Radville et Goodwater, soit abandonnée le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision d'Avonlea

- De Radville à un point situé près de Moose Jaw, en Saskatchewan - 88.3 milles.

Cette ligne a été construite entre 1910 et 1918. Elle est équipée de rails d'acier d'un poids de 60, 80 et 85 livres à la

verge, dont la capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

La subdivision d'Avonlea compte sept points de livraison du grain: Tilney, Briercrest, Hearne, Avonlea, Truax, Dummer et Parry. Il n'existe pas de point de livraison sur le parcours de 28.8 milles qui sépare Parry de la subdivision de Bengough du Canadien National.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur cette subdivision a été de 3.2 millions de boisseaux, soit 37 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon entre Parry et Moose Jaw demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que le tronçon entre Radville et la borne milliaire 1.4 (jonction avec la subdivision de Bengough) demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 3) que le tronçon entre Parry et la borne milliaire 1.4 soit abandonné le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Weyburn

- De Talmage à Radville, en Saskatchewan - 38 milles.

Cette ligne a été aménagée en diverses étapes de 1910 à 1928. Equipée de rails d'acier d'un poids de 60, 80 et 85 livres, sa

capacité brute de transport est de 177 milliers de livres.

Les trois points de livraison de la subdivision en cause sont Radville, Grassdale et Weyburn. Ce dernier point est également desservi par la subdivision de Portal de CP Rail. La subdivision de Weyburn relie les subdivisions de Bengough, Goodwater et Lewvan, facilitant ainsi le trafic jusqu'à Régina. Par suite de la fermeture du tronçon sud de la subdivision d'Avonlea, la subdivision de Weyburn constitue l'unique voie d'acheminement du grain au-delà de la subdivision de Bengough.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur la ligne s'est chiffrée à 2.2 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 57 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que le tronçon Talmage-Radville de la subdivision de Weyburn demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Bromhead

- De Gladmar à Minton, en Saskatchewan - 6.4 milles.

Ce segment de la subdivision de Bromhead a été construit par le Canadien Pacifique. Equipé de rails d'acier d'un poids de 85 livres, sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

La ligne compte un seul point de livraison, Minton. La subdivision en cause se situe à 21 milles au sud de la subdivision de Bengough du Canadien National. La région desservie par le point

de livraison Minton est bornée au sud par la frontière canado-américaine et, à l'ouest, par le lac Big Muddy. L'unique autre point de livraison situé à une distance raisonnable est Gladmar.

La moyenne annuelle des livraisons de grain sur la ligne a été de 445 milliers de boisseaux pour la période décennale terminée en 1974-75, ce qui représente 70 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que le tronçon Gladmar-Minton de la subdivision de Bromhead demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Bromhead

L'embranchement de Tribune

- De Southall à Tribune, en Saskatchewan - 7 milles.

Équipée de rails d'acier d'un poids de 80 livres, cette ligne a été construite en 1913 et a une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

Tribune est l'unique point de livraison du grain sur cet embranchement. Il dessert une vaste région céréalière.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des livraisons de grain y a atteint 717 milliers de boisseaux, soit 102 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que l'embranchement de Tribune, compris entre Southall et Tribune, demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Lewvan

- De la jonction Minard à North Regina, en Saskatchewan - 116.8 milles.

Construite en 1912-13 cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 60, 80 et 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

La subdivision de Lewvan assure au Canadien National une voie directe depuis Régina jusqu'aux États-Unis, via Northgate. Environ 50 pour cent de la circulation sur cette subdivision constituent un trafic "de transit" arrivant d'autres lignes ou y aboutissant, en provenance ou à destination des États-Unis. La traversée de Northgate, qui appartient au Canadien National, est l'unique voie ferrée des Prairies donnant accès aux États-Unis, à l'ouest d'Emerson au Manitoba.

La subdivision dessert 12 points de livraison du grain: Rowatt, Estlin, Gray, Riceton, Bechard, Lewvan, Colfax, Cedoux, Talmage, Griffin, Huntoon et Benson.

La moyenne annuelle des livraisons de grain pour la période décennale terminée en 1974-75 a atteint sur cette ligne 6.2 millions de boisseaux, soit 53 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Le trafic non céréalier et général représente 50 pour cent du volume global de marchandises transportées par cette voie.

La Commission recommande que la subdivision de Lewvan du Canadien National, depuis la jonction Minard jusqu'à Régina, demeure en service et soit ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Lorsque le programme de déplacement des voies de Régina sera approuvé, l'extrémité nord de la subdivision en cause pourra être réorientée vers Rowatt, de façon qu'elle se raccorde avec la subdivision de Tyvan de CP Rail, près de Richardson, pour donner accès aux gares du Canadien National à Régina.

CP Rail - Subdivision de Tyvan

- De Stoughton à Régina, en Saskatchewan - 87.2 milles.

Construite en 1903-04, cette ligne est dotée de rails d'acier d'un poids de 80, 85 et 100 livres, et sa capacité brute de transport atteint 220 milliers de livres.

Elle dessert dix points de livraison du grain, situés respectivement à Richardson, Kronau, Lajord, Sedley, Francis, Tyvan, Osage, Fillmore, Creelman et Heward.

Au cours de la période terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des livraisons de grain sur ce chemin de fer a été de 5.8 millions de boisseaux, ce qui représente 66 milliers de boisseaux par mille de voie. Le trafic non céréalier et le trafic "transitaire" forment une large proportion du volume de marchandises transportées sur cette ligne.

La Commission recommande que la subdivision de Tyvan de CP Rail, depuis Stoughton jusqu'à Régina, demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Kisbey

- De Arcola à Weyburn, en Saskatchewan - 61.8 milles.

Cette ligne a été construite par le Canadien Pacifique en 1904-08, au moyen de rails d'un poids de 85 et de 100 livres, et sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

On y trouve cinq points de livraison du grain: Kisbey, Forget, Stoughton, Froude et Griffin.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain y a atteint 2.2 millions de boisseaux, soit 35 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Cette subdivision fait partie d'une ligne secondaire continue qui traverse le sud des Prairies, assurant ainsi une liaison entre le sud de l'Alberta, le sud de la Saskatchewan et la tête des Grands lacs.

La Commission recommande que la subdivision de Kisbey demeure en service et soit ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Canadien National - Subdivision de Glenavon

- De Kipling à McCallum, en Saskatchewan - 87.4 milles.

Cette ligne a été construite en 1907 avec des rails d'acier d'un poids de 85 livres, dont la capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

Neuf points de livraison du grain s'échelonnent sur cette subdivision: Davin, Vibank, Odessa, Kendal, Montmartre, Candiak, Glenavon, Peebles et Dalzel.

Pour le période terminée en 1974-75, la moyenne décennale des

réceptions de grain sur la subdivision en cause s'est établie à 4.4 millions de boisseaux, ce qui représente 50 millions de boisseaux par mille de voie ferrée.

Cette subdivision forme, avec celle de Cromer du Canadien National, une partie de la ligne du Canadien National qui va de Winnipeg à Régina.

La Commission recommande que la subdivision de Glenavon du Canadien National demeure en service et soit comprise dans le réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Canadien National - Subdivision de Cromer

- De Maryfield à Kipling, en Saskatchewan - 52.8 milles.

Construite en 1907, cette ligne est équipée de rails d'acier 85 livres, d'une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

On y compte sept points de livraison du grain: Kipling, Inchkeith, Langbank, Vandura, Kelso, Fairlight et Maryfield.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur cette ligne s'est chiffrée à 4.1 millions de boisseaux, l'équivalent de 77 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Avec la subdivision de Glenavon du Canadien National, la subdivision susmentionnée fait partie de la ligne est-ouest du Canadien National qui relie Régina à Winnipeg.

La Commission recommande que la subdivision de Cromer du

Canadien National demeure en service et soit ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Canadien National - Subdivision de Corning

- De Peebles à Handsworth, en Saskatchewan - 22.3 milles.

Cette ligne a été construite en 1924. Équipée de rails d'acier d'un poids de 60, 70 et 80 livres respectivement, elle a une capacité brute de transport de 177 milliers de livres.

Cette subdivision comporte deux points de livraison du grain: Corning, desservi par deux compagnies d'élévateurs, et Handsworth, desservi par une compagnie d'élévateurs.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur la ligne a atteint 911 milliers de boisseaux, c'est-à-dire 41 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon Peebles-Corning de la subdivision de Corning demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.
- 2) que le tronçon Corning-Handsworth de la subdivision de Corning soit abandonnée en 1978.

TABLEAU XI-6
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 6

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RESEAU DE BASE	À TRANSFERER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DEC.				
CN GLENAVON	KIPLING	McCALLUM	87.4	87.4							
CN CROMER	MARYFIELD	KIPLING	52.8	52.8							
CN CORNING	HANDSWORTH	CORNING	7.9					7.9			
	CORNING	PEEBLES	14.4		14.4						
CN GOODWATER	RADVILLE JCT.	GOODWATER	26.8				26.8				
CN BENGOUGH	BENGOUGH JCT.	WILLOWBUNCH	71.5		71.5						
CN WEYBURN	WEYBURN	RADVILLE	25.1		25.1						
	TALMAGE	WEYBURN	12.9		12.9						
CN AVONLEA	BENGOUGH JCT.	RADVILLE	1.4		1.4						
	BENGOUGH JCT.	PARRY	28.8			28.8					
	PARRY	MOOSE JAW	58.1		58.1						
CP ASSINIBOIA	AMULET	ASSINIBOIA	64.2	64.2							
CP KISBEY	ARCOLA	WEYBURN	61.8	61.8							
CP BROMHEAD	MINTON	GLADMAR	6.4		6.4						
	TRIBUNE	SOUTHALL	7.0		7.0						
CP FIFE LAKE	BIG BEAVER	CORONACH	19.8		19.8						
CP AMULET	ORMISTON	CRANE VALLEY	6.3		6.3						
	CRANE VALLEY	CARDROSS	6.8				6.8				
CP TYVAN	STOUGHTON	REGINA	87.2		87.2						
CN LEWVAN	MINARD JCT.	REGINA	116.8	116.8							
TOTAL, RÉGION 6			763.4	383.0	310.1	28.8	33.6	7.9			