

REGION 7

LÉGENDE

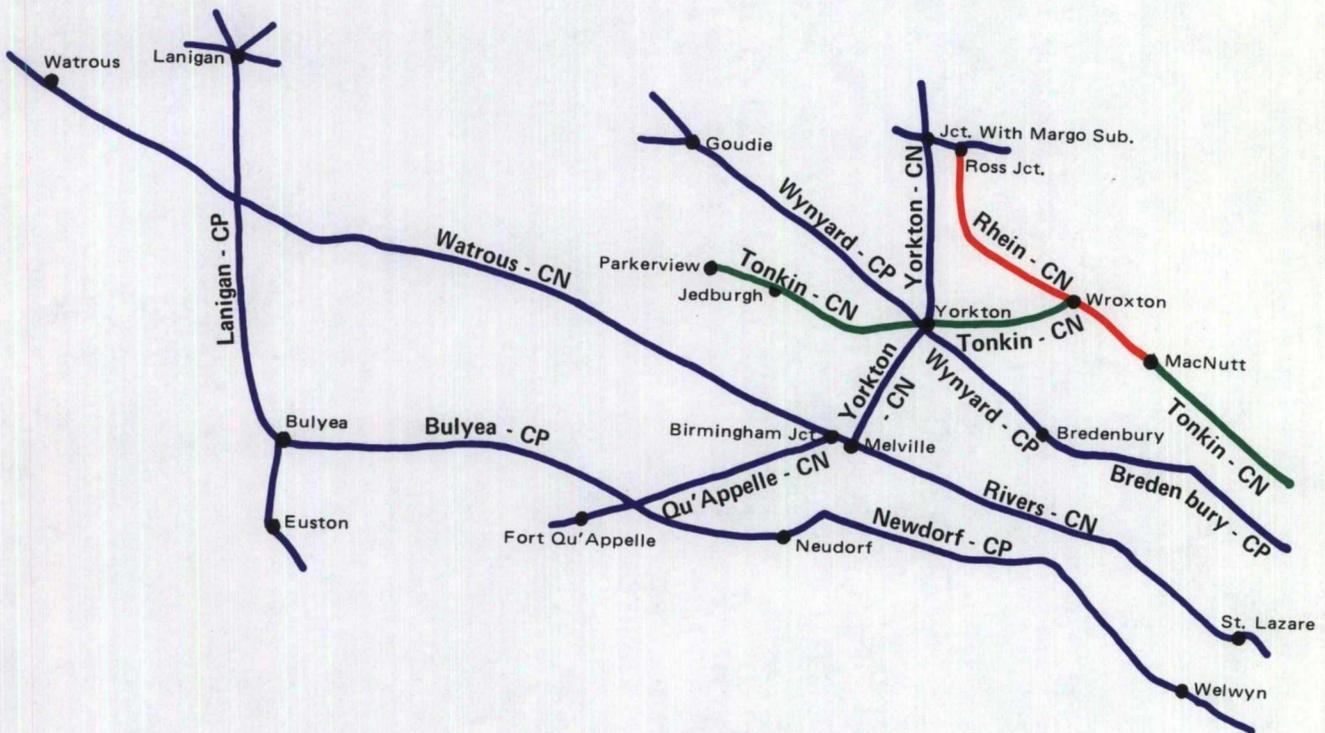
-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
- Recommandations de la Commission**
-  Adjonction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR au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

Gouvernement
du Canada

Commission Hall

Government
of Canada

Hall Commission



REGION 7

Canadien National - Subdivision de Tonkin

- De Wroxton à Parkerview, en Saskatchewan - 63.7 milles.

Construite par la Canadian Northern Railway Company entre 1908 et 1928, cette ligne est dotée de rails d'acier d'un poids de 60 livres; sa capacité brute de transport s'élève à 177 milliers de livres. Russell, au Manitoba, est le point de départ de l'ensemble de la subdivision. Le tronçon Russell-Wroxton est examiné avec le cas de la région 5.

Le tronçon de cette subdivision compris entre Wroxton et la jonction Fonehill (Yorkton) ne compte qu'un seul point de livraison: Wroxton. La moyenne décennale des livraisons de grain pour la période terminée en 1974-75 s'y est établie à 200 milliers de boisseaux, soit 9 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le tronçon Yorkton-Jedburgh dessert deux points de livraison: Willowbrook et Jedburgh. La moyenne décennale des livraisons de grain sur ce segment est 900 milliers de boisseaux, équivalant à 34 milliers par mille de voie ferrée.

Les élévateurs de Parkerview sont fermés. Il n'y a pas de circulation sur cette division à l'ouest de Jedburgh.

La Commission recommande:

- 1) que les 10.9 milles de cette subdivision compris entre Jedburgh et Parkerview soient abandonnés le 30 juin 1977;
- 2) que les 26.8 milles de cette subdivision compris entre

la jonction Fonehill (Yorkton) et Wroxton soient abandonnés le 31 décembre 1977;

3) que les 26 milles de cette subdivision compris entre Yorkton et Jedburgh soient abandonnés en 1981.

Canadien National - Subdivision de Rhein

- De la jonction Ross à Wroxton, en Saskatchewan - 37.8 milles.

Construite entre les années 1909 et 1911, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 60 livres, dont la capacité brute s'établit à 177 milliers de livres.

Cette subdivision se situe à l'est de la subdivision de Yorkton et à environ 23 milles au nord de la subdivision de Wynyard; elle sert de voie de raccordement entre la subdivision de Tonkin et la subdivision de Margo. À l'est, la rivière Assiniboia et ses affluents forment une barrière naturelle.

La subdivision compte trois points de livraison: Hampton, Rhein et Stornoway. Quatre compagnies céréalières exploitent les dix élévateurs desservis par cette subdivision. À un des points de livraison, le chiffre de la population dépasse la centaine.

Pour la période 1967-75, le trafic grain y a atteint la moyenne de 1.6 millions de boisseaux, ce qui représente 42 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que la subdivision de Rhein allant de la jonction Ross à Wroxton demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

TABLEAU XI-7

RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 7

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 TONKIN	YORKTON	JEDBURGH	26.0								
	YORKTON	WROXTON	26.8								26.0
CN RHEIN	JEDBURGH	PARKERVIEW	10.9			10.9	26.8				
	WROXTON	ROSS JCT.	37.8		37.8						
TOTAL RÉGION 7			101.5		37.8	10.9	26.8				26.0

REGION 8

LÉGENDE

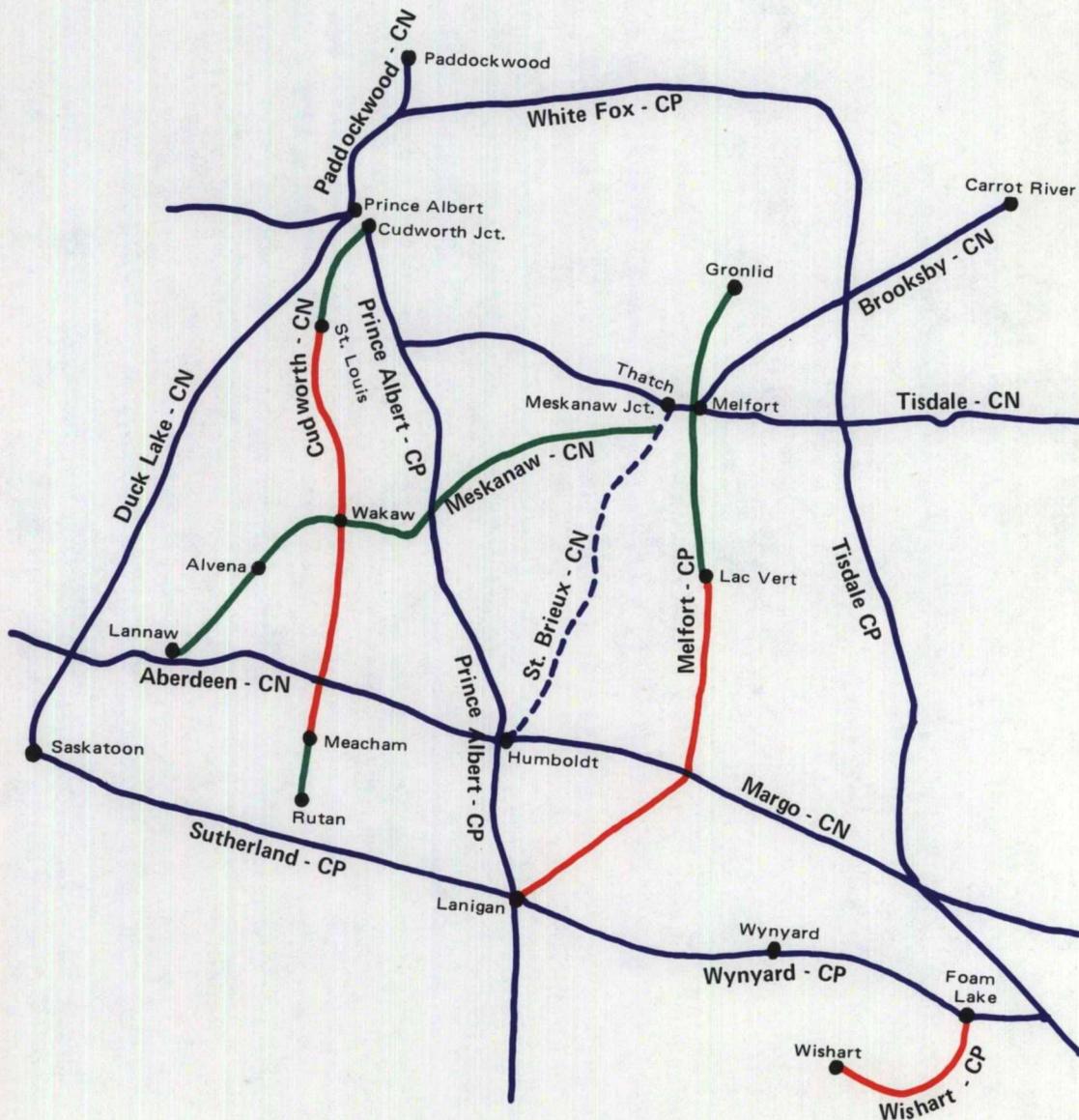
-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
 - Recommandations de la Commission**
 -  Adjonction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR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

Gouvernement
du Canada

Commission Hall

Government
of Canada

Hall Commission



RÉGION 8

CP Rail - Subdivision de Wishart

- De Foam Lake à Wishart, en Saskatchewan - 26.9 milles.

Cette ligne a été construite par la Northwestern Railway company dans la période 1927-1929. Apparemment, la Northwestern Company l'a aménagée en vue d'intercepter l'actuelle subdivision de Tonkin du Canadien National, qui avait atteint Parkerview en 1928 et qui devait se continuer jusqu'à Watrous. La grande dépression intervint, de sorte que les travaux de construction s'arrêtèrent à Parkerview dans le cas du Canadien National, et à Wishart dans le cas du Canadien Pacifique.

Cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 72 et de 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

Elle dessert trois points de livraison du grain: West Bend, Bankend et Wishart.

Durant la décennie terminée en 1974-75, les livraisons sur cette ligne se sont établies à la moyenne de 1.7 millions de boisseaux par année, l'équivalent de 64 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Dix élévateurs autorisés jalonnent la subdivision en question. Neuf d'entre eux sont considérés comme passables, tandis que l'autre est en piètre état. Le plus récent de ces élévateurs a été érigé en 1947, tandis que tous les autres ont été construits en 1928.

Sur ce tronçon, c'est à Wishart et West Bend que le trafic est le plus important (moyenne annuelle de 846 milles et de 511 milles boisseaux respectivement pour la décennie 1965-75). Pour la même période, les réceptions à Bankend s'établissent à une moyenne annuelle de 373 milles boisseaux.

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

CP Rail - Subdivision de Melfort

- De Lanigan à Gronlid, en Saskatchewan - 101.4 milles.

La subdivision de Melfort commence à Lanigan, point de jonction avec la subdivision de Sutherland. Elle se continue en direction nord-est jusqu'à Watson, où elle croise la subdivision Margo du Canadien National. Elle se prolonge ensuite vers le nord jusqu'à Melfort, le dernier 1.14 milles s'accomplissant sur la subdivision de Tisdale du Canadien National grâce à des droits de circulation commune donnant accès à Melfort. La ligne se termine à Gronlid.

Construite entre les années 1920 et 1927, cette ligne est équipée de rails d'acier de 80 et 85 livres, d'une capacité brute de transport de 220 milliers de livres. Elle comporte sept ponts de plus de 50 pieds de long. Un important ouvrage (329 pieds), enjambant la rivière Carrot devra être remplacé bientôt, au coût estimatif de \$108,000.

Cette subdivision dessert huit points de livraison du grain: Sinnett, Leroy, Spalding, Naicam, Lac Vert, Melfort, Fairy Glen

et Gronlid.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les livraisons y ont atteint la moyenne annuelle de 4.5 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 45 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Pour la même période, les réceptions de grain sur le tronçon Lanigan-Lac Vert ont donné la moyenne de 56.5 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur le tronçon Melfort-Gronlid, la moyenne a été de 35 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Aucun trafic n'est mis en route entre le Lac Vert et Melfort.

Sur la ligne en question, l'état des élévateurs est supérieur à la moyenne. 15 des 23 élévateurs qui s'y échelonnent sont classés bons, tandis que les trois autres sont classés passables.

Avec des réceptions de plus de deux millions de boisseaux en 1975-76, Melfort (CP Rail) a été le point le plus actif de la subdivision. Naicam et Spalding, qui ont reçu plus d'un million de boisseaux et Leroy, presque 700 milliers de boisseaux, sont aussi d'importantes stations de collecte du grain. Dans le cas de Sinnett, Lac Vert, Fairy Glen et Gronlid, les réceptions de grain ont varié entre quelque 200 milliers et 300 milliers de boisseaux.

Comparée au chiffre de 3.15 millions de boisseaux atteint en 1975-76, la moyenne décennale des réceptions de grain d'à peine plus d'un million de boisseaux aux élévateurs desservis par le Canadien National et CP Rail à Melfort, indique l'importance croissante de Melfort en tant que lieu de collecte.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite trois élévateurs à Fairy Glen et trois autres à Gronlid. L'une des installations de Gronlid a été construite en 1949 et est en bon état. Aucun programme de rénovation ou de reconstructions n'est prévu dans le cas des élévateurs situés le long du tronçon Melfort-Gronlid.

Les producteurs desservis par le tronçon Melfort-Gronlid pourraient amener leur grain à Melfort, ou à Brooksby et Ridgedale situés sur la subdivision de Brooksby du Canadien National. Si le service ferroviaire était discontinué sur ce tronçon, l'accroissement estimatif de la distance de camionnage pour les producteurs serait de 9.9 milles.

La Commission recommande:

- 1) que les 55.2 milles entre Lanigan et Lac Vert demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que les 19.1 milles de voie entre Melfort et Gronlid soient abandonnés en 1980, sauf le segment qui, à l'heure actuelle, dessert les élévateurs de Melfort. Que le service ferroviaire entre Melfort et Gronlid soit assuré par le Canadien National jusqu'à l'abandon de la voie. Après l'abandon du tronçon Melfort-Gronlid, il conviendrait que le service ferroviaire fourni aux élévateurs présentement situés la ligne de CP Rail soit assuré par le Canadien National, et
- 3) que les 27.1 milles compris entre Lac Vert et Melfort soient abandonnés le 30 juin 1977.

La Commission a recommandé que la compagnie d'élevateurs à Gronlid, de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir Page 161, Chapitre 5.

Canadien National - Subdivision de St.-Brieux

- De Thatch à Humboldt Junction, en Saskatchewan - 52.9 milles.

Construite entre les années 1912 et 1920, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 60 et 80 livres respectivement, dont la capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

La subdivision en cause dessert six points de livraison du grain: Lipsett, Pathlow, St-Brieux, Daylesford, Lake Lenore et Moseley. Elle dessert également la cailloutière du Canadien National située près de St-Brieux, d'où 1,627 wagnées de gravier et de cailloux concassés servant de ballast ont été expédiées en 1975.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur cette ligne ont atteint la moyenne annuelle de trois millions de boisseaux, soit l'équivalent de 59 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Dix-sept élévateurs sont exploités le long de la subdivision. Six d'entre eux sont considérés comme étant en bon état, six dans un état passable et cinq en mauvais état. Ces élévateurs ont été érigés au cours de la période 1921 à 1957. Bon nombre devront être améliorés pour demeurer en service.

Lake Lenore, avec des réceptions de plus d'un million de boisseaux

en 1975-76, et St-Brieux, avec des réceptions de 780 milliers de boisseaux, ont été les deux points de collecte les plus actifs. Moseley, Pathlow et Lipsett ont enregistré des réceptions variant entre 257 milliers et 396 milliers de boisseaux.

La Continental Grain exploite à Daylesford deux élévateurs qui avaient été fermés par leurs anciens propriétaires. On peut dire qu'il s'agit d'élévateurs spécialisés, puisque sur un total de 402 milliers de boisseaux qui y ont été apportés, 348 milliers étaient constitués de graine de colza.

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

Canadien National - Subdivision de Meskanaw

- De la jonction Meskanaw à la jonction Lannaw, en Saskatchewan - 89.5 milles.

Construite entre 1912 et 1929, la ligne a été initialement équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et de 85 livres respectivement. Sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

Sur la subdivision en cause, un autorail assure un service passagers trois jours par semaine entre Saskatoon, en Saskatchewan, et Le Pas, au Manitoba. Si l'on maintient le service passagers de Saskatoon à Le Pas, on pourrait lui faire emprunter les subdivisions de Aberdeen et de St.-Brieux dans le cas où un segment quelconque de la subdivision de Meskanaw serait abandonné.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu une moyenne de 1.6 millions de boisseaux de grain par année, ce qui représente un trafic de seulement 18.5 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le cas de cette subdivision est un exemple typique des effets de la rationalisation du réseau d'élévateurs. Initialement, on y comptait dix stations pourvues d'élévateurs en service. À l'heure actuelle, les points de livraison sont au nombre de quatre: Alvena, Yellow Creek, Meskanaw et Ethelton.

Onze élévateurs sont exploités le long de la ligne. Seulement deux se trouvent en bon état, un à Alvena et l'autre à Yellow Creek.

Avec des réceptions de 470 milliers de boisseaux, Alvena a été le point de collecte le plus actif de la subdivision. En tant que partie intégrante du réseau de manutention des grains, l'avenir de Yellow Creek, de Meskanaw et de Ethelton paraît incertain; en 1975-76 les réceptions s'y sont chiffrées respectivement à 382, 331 et 369 milliers de boisseaux.

Compte tenu du piètre état des élévateurs de cette ligne et du faible volume de réception de grain qu'ils enregistrent, il ne serait sans doute pas prudent d'investir de nouveaux capitaux pour la rénovation de ce chemin de fer. La compagnie qui l'exploite a estimé que sa remise à neuf coûterait \$6.5 millions en utilisant les vieux rails.

Il existe d'autres points de livraison, à des distances raisonnables pour la plupart des producteurs (8 à 17 milles), sur les subdivisions de Aberdeen, Cudworth, St.-Brieux et Tisdale du Canadien National, de même que sur la subdivision de Prince Albert de CP Rail.

Entre Alvena et Wakaw, une nouvelle route est en construction suivant un tracé parallèle au chemin de fer. On s'attend que cette route atteigne éventuellement Melfort, pour desservir les collectivités de Yellow Creek, Meskanaw et Ethelton.

La Commission recommande:

- 1) que le segment de 1.94 milles entre la jonction Meskanaw et Thatch demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000;
- 2) que les 26.8 milles allant de Thatch à Yellow Creek soient abandonnés en 1980;
- 3) que les 26.8 milles allant de Yellow Creek à Wakaw soient abandonnés le 31 décembre 1977;
- 4) que les 15.1 milles allant de Wakaw à Alvena soient abandonnés en 1980; et
- 5) que les 18.5 milles allant de Alvena à la jonction Lannaw soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Cudworth

- De Rutan à la jonction Cudworth, en Saskatchewan - 90.6 milles.

Construite entre 1910 et 1917, cette subdivision est pourvue de rails d'un poids de 60, 65 et 79 livres respectivement; un tronçon de .1 mille fait de rails de 85 livres est en mauvais état. La capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres sur l'ensemble de la subdivision.

La ligne comporte neuf points de livraison: Meacham, Peterson, Bremen, Cudworth, Wakaw, Domremy, Hoey, St.-Louis et Red Deer Hill.

En moyenne, elle a reçu 4.3 millions de boisseaux de grain par année, durant la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 48 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur les 62.3 milles compris entre Meacham et St. Louis, les réceptions se sont établies en moyenne à 67 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur les 21.6 milles compris entre St. Louis et la jonction Cudworth la moyenne correspondante est de sept milliers de boisseaux. Aucun trafic n'est mis en route sur le tronçon Rutan-Meacham.

Quatre compagnies exploitent 25 élévateurs le long de la subdivision. Sur ce nombre, sept sont en bon état, sept dans un état passable, tandis que les 11 autres sont en piètre condition.

La Commission recommande:

- 1) que les 62.3 milles entre Meacham et St. Louis demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que le tronçon de 6.7 milles qui relie Rutan à Meacham soit abandonné le 30 juin 1977; et

3) que les 21.6 milles de la subdivision Cudworth compris entre St-Louis et la jonction Cudworth soient abandonnés le 31 décembre 1977.

TABLEAU XI-8
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 8

SUBDIVISION	DE	A	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFÉRER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONNÉE					
						1977 30 JUIN	1977 31 DÉC.	1978	1979	1980	1981
CP WISHART	FOAM LAKE	WISHART	26.9		26.9						
CN ST. BRIEUX	HUMBOLDT	THATCH	52.2	52.2							
CN CUDWORTH	RUTAN	MEACHAM	6.7		6.7						
	MEACHAM	ST. LOUIS	62.3								
	ST. LOUIS	CUDWORTH JCT.	21.6				21.6				
CN MESKANAW	WAKAW	ALVENA	15.1							15.1	
	ABERDEEN	ALVENA	18.5			18.5					
	MESKANAW JCT.	THATCH	1.9	1.9							
	THATCH	YELLOW CREEK	26.8							26.8	
	WAKAW	YELLOW CREEK	26.8					26.8			
CP MELFORT	LANIGAN	LAC VERT	55.2		55.2						
	LAC VERT	MELFORT	27.1			27.1					
	MELFORT	GRONLID	19.1							19.1	
TOTAL RÉGION 8			360.2	54.1	144.4	52.3	48.4			61.0	

REGION 9

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

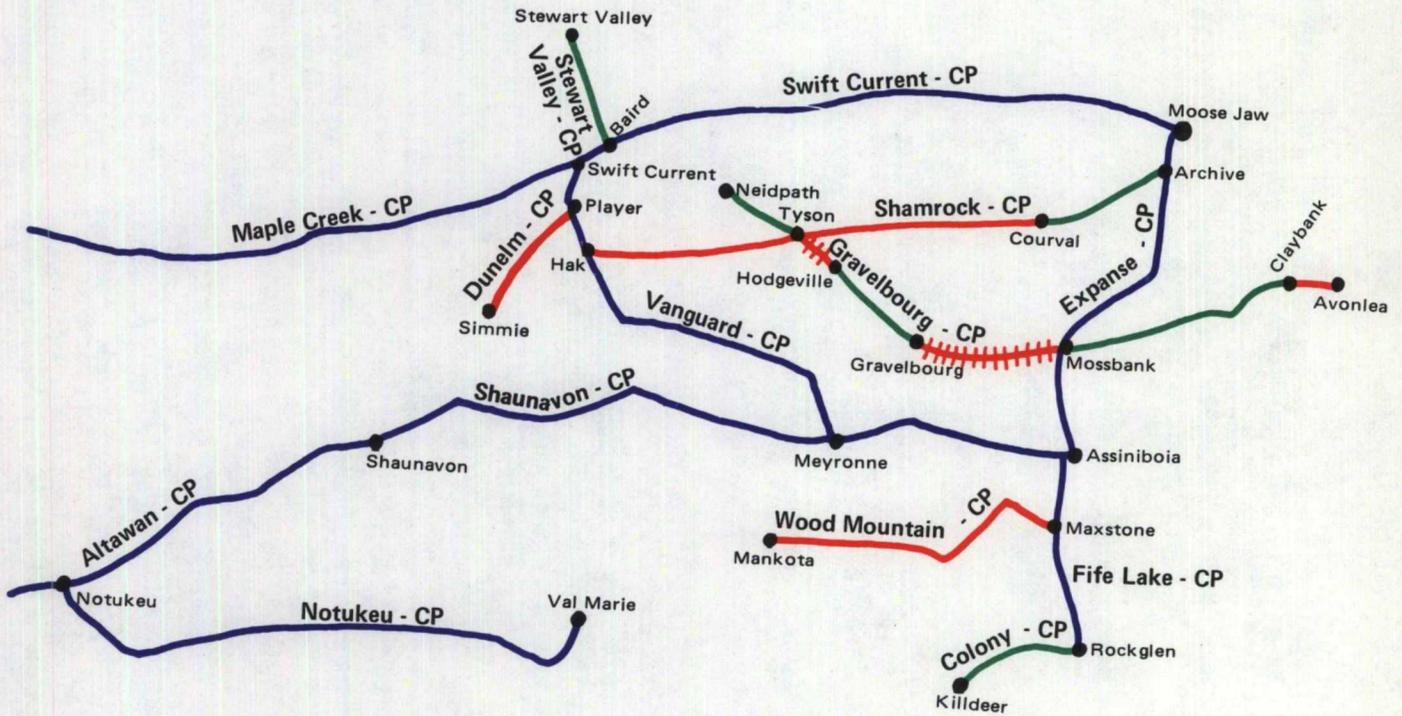


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 9

CP Rail - Subdivision de Colony

- De Rockglen à Killdeer, en Saskatchewan - 25 milles.

Construite en 1931, cette ligne est dotée de rails d'acier d'un poids de 73, 80 et 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

On y trouve deux points de livraison du grain: Killdeer et Canopus.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu une moyenne de 449 milliers de boisseaux, ce qui représente 18 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Elle dessert une région de culture du grain et d'élevage, bornée au sud par la frontière canado-américaine. Divers obstacles en rendent l'accès difficile: bassins hydrographiques des rivières Poplar ouest et Poplar est, de nombreux terrains d'alluvions, des dépressions et la ligne de partage des eaux au nord de la voie ferrée.

Les autres points de livraison accessibles se situent sur les subdivisions de Wood Mountain et Fife Lake de CP Rail, et leur utilisation allongera les distances de camionnage jusqu'à concurrence de 40 milles lorsque la voie ferrée sera abandonnée.

Il existe de vastes gisements de lignite dans la région que traverse la subdivision en cause. Des sources porteuses d'hélium ainsi que des dépôts d'argile à poterie de haute qualité se trouvent également dans le voisinage de la ligne. En raison des possibilités

de mise en valeur de ces ressources, la Commission recommande que la subdivision de Colony, entre Rockglen et Killdeer, ne soit pas abandonnée avant 1981, et qu'on la place sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Wood Mountain

- De Ogle à Mankota, en Saskatchewan - 64.9 milles.

Construite par le Canadien Pacifique en 1929, cette ligne est faite de rails d'acier d'un poids de 70, 72, 80 et 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

Huit points de livraison du grain s'y échelonnent: Stonehenge, Flintoft, Wood Mountain, Fir Mountain, Glentworth, McCord, Ferland et Mankota. Cette ligne a été très importante pour le transport de marchandises autres que le grain. En 1974, on y a expédié 194 wagons d'animaux, 136 wagons d'argile et 34 wagons d'autres articles.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne annuelle de 3.6 millions de boisseaux, ce qui équivaut à 77 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que la subdivision de Wood Mountain de CP Rail demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Gravelbourg

- De la jonction Gravelbourg à Neidpath, en Saskatchewan - 118.9 milles.

Construite entre 1912 et 1924, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 56, 60 et 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Sur le tronçon Avonlea-Mossbank de cette subdivision, il existe deux points de livraison du grain: Spring Valley et Mitchellton. Les livraisons de grain y ont atteint la moyenne de 406 milliers de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, soit huit milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Les autres points de livraison accessibles sont Avonlea, Tilney, Briercrest, Crane Valley et Ormiston. À la suite de l'abandon de ce tronçon, les distances de camionnage supplémentaires seront de 9.7 et 11.2 milles.

De Mossbank à Gravelbourg, la subdivision compte trois points de livraison: Mazonod, Palmer et Gravelbourg. Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne annuelle de 2.7 millions de boisseaux, c'est-à-dire 88 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le tronçon Gravelbourg-Hodgeville comporte un seul point de livraison du grain, Bateman, où les réceptions ont atteint la moyenne décennale de 458 milliers de boisseaux, équivalant à 18 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Entre Hodgeville et Tyson, il n'y a également qu'un seul point de livraison: Hodgeville. Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont totalisé 640 milliers de boisseaux par année, ou 145 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Neidpath est l'unique point de livraison situé sur le segment de la subdivision compris entre Tyson et Neidpath. Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain s'y sont chiffrées, en moyenne, à 415 milliers de boisseaux par année, soit l'équivalent de 40 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Par suite de l'abandon des tronçons Tyson-Neidpath et Gravelbourg-Hodgeville, les distances supplémentaires de camionnage seront d'environ cinq milles, puisque les producteurs utiliseront les points de livraison situés sur les subdivisions de Swift Current, Shamrock et Gravelbourg de CP Rail.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de la ligne compris entre Avonlea et Claybank demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que le tronçon Claybank-Mossbank soit abandonné le 31 décembre 1977;
- 3) que le tronçon Mossbank à Gravelbourg soit transféré à CP Rail, qu'il demeure en service et qu'il soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 4) que le tronçon Gravelbourg-Hodgeville soit abandonné en 1979;
- 5) que le tronçon Hodgeville-Tyson soit transféré à CP Rail,

qu'il demeure en service et qu'il soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

6) que le tronçon Tyson-Neidpath soit abandonné le 31 décembre 1977.

CP Rail - Subdivision de Shamrock

- De Archive à Hak, en Saskatchewan - 103 milles.

La subdivision de Shamrock a été aménagée par le Canadien Pacifique au cours de la période 1924-1930. Équipée de rails d'acier d'un poids de 65, 72, 73, 80 et 85 livres respectivement, sa capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

Sept points de livraison s'échelonnent le long de cette subdivision: Courval, Coderre, Shamrock, Kelstern, Vogel, Hallonquist et McMahon. Il n'existe pas de point de livraison entre Courval et Archive.

La moyenne décennale des livraisons de grain pour la période terminée en 1974-75 a atteint 3.1 millions de boisseaux par année, ce qui équivaut à 30 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. En 1974, 2,244 wagnées de pierres concassées et de gravier ont été mises en route sur cette subdivision, depuis l'embranchement Redi-Mix, à Old Wives.

La Commission recommande:

1) Que le segment de la subdivision Shamrock compris entre Courval et Hak demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

2) Que le tronçon Courval-Archive soit abandonné le 31 décembre 1977.

CP Rail - Subdivision de Dunelm

- De Player à Simmie, en Saskatchewan - 25.2 milles.

Construite par le Canadien Pacifique en 1932, cette ligne est pourvue de rails d'acier d'un poids de 65, 80 et 85 livres respectivement et offre une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

La subdivision en cause dessert trois points de livraison: Simmie, Vesper et Duncairn.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne des réceptions de grain s'y est établie à 1.1 millions de boisseaux par année, c'est-à-dire 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. La ligne assure le service à une vaste région bornée au nord par la subdivision de Maple Creek de CP Rail, à l'est par la subdivision de Shaunavon, et à l'ouest par la subdivision de Vanguard. Le barrage Duncairn, le lac Reid et la rivière Swift Current forment des obstacles latéraux qui bloquent l'accès à d'autres lignes.

La Commission recommande que le tronçon Player-Simmie de la subdivision de Dunelm de CP Rail demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Stewart Valley

- De Baird à Stewart Valley, en Saskatchewan - 20.4 milles.

Construite par le Canadien Pacifique en 1929, cette ligne est

équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres offrant une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

Elle compte deux points de livraison: Stewart Valley et Leinan.

La moyenne annuelle des livraisons de grain pour la période décennale terminée en 1974-75 s'est établie à 819 milliers de boisseaux sur cette subdivision, soit l'équivalent de 40 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Les compagnies céréalières n'envisagent pas de reconstruire ni de rénover leurs installations situées sur la ligne en question. Les autres points de livraison possibles se trouvent sur les subdivisions de Swift Current et d'Empress de CP Rail. On a calculé que par suite de l'abandon du service ferroviaire, les distances supplémentaires de camionnage vers les lignes susmentionnées seraient de 10.4 et 15.1 milles. Stewart Valley est situé directement au nord de Swift Current, sur la route asphaltée numéro 4.

La Commission recommande que la subdivision de Stewart Valley, entre Baird et Stewart Valley, soit abandonnée le 31 décembre 1977.

La Commission a recommandé que la compagnie d'élevateurs à Stewart Valley de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir page 161, Chapitre 5.

TABLEAU XI-9
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 9

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
						30 JUIN	31 DÉC.			
CP COLONY	ROCKGLEN	KILLDEER	25.0							
CP WOOD MOUNTAIN	MAXSTONE	MANKOTA	64.9		64.9					25.0(2)
CN GRAVELBOURG	AVONLEA	CLAYBANK	7.3		7.3					
	CLAYBANK	MOSSBANK	40.9				40.9			
	MOSSBANK	GRAVELBOURG	30.3		30.3(1)					
	GRAVELBOURG	HODGEVILLE	25.5						25.5	
	HODGEVILLE	TYSON	4.4		4.4(1)					
CP SHAMROCK	TYSON	NEIDPATH	10.5				10.5			
	COURVAL	HAK	70.0		70.0					
CP STEWART VALLEY	ARCHIVE	COURVAL	33.0				33.0			
	BAIRD	STEWART VALLEY	20.4				20.4			
CP DUNELM	PLAYER	SIMMIE	25.2		25.2					
TOTAL RÉGION 9			357.4		202.1		104.8		25.5	25.0

(1) À TRANSFÉRER À CP RAIL.
(2) À MAINTENIR EN SERVICE JUSQU'EN 1981, ANNÉE OÙ LES PERSPECTIVES QU'OFFRE L'EXPLOITATION DU CHARBON, DE L'ARGILE ET DE L'HELIUM SERONT EXAMINÉES.

REGION 10

LÉGENDE

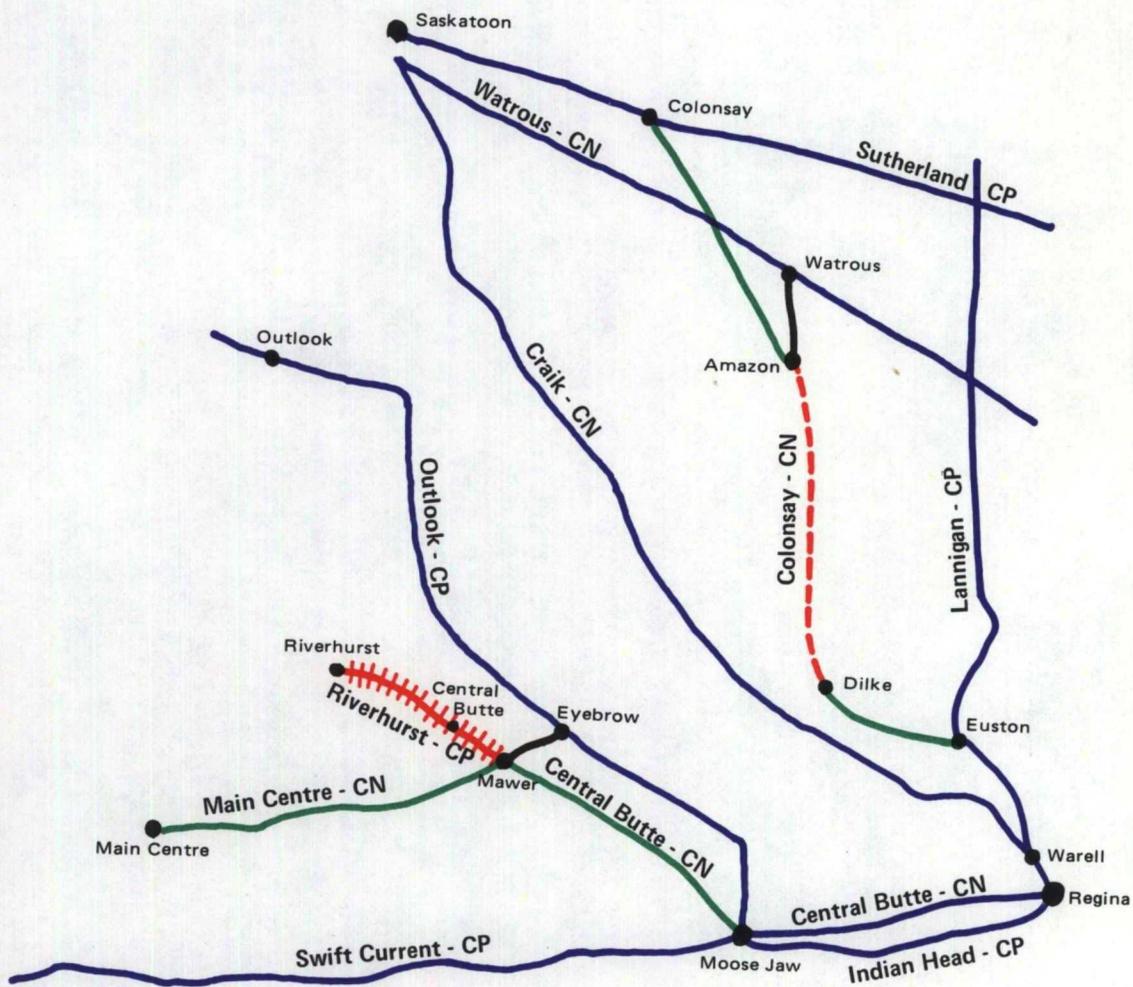
-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
 - Recommandations de la Commission**
 -  Adjunction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR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

Gouvernement
du Canada

Commission Hall

Government
of Canada

Hall Commission



RÉGION 10

CP Rail - Subdivision de Colonsay

- De la jonction Euston à Colonsay, en Saskatchewan - 108.5 milles.

Construite en 1911, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 65 et de 85 livres; sa capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

L'extrémité sud de la subdivision est dans un état déplorable. Une chaussée de 3,020 pieds, qui s'étendait entre les bornes milliaires 0.7 et 1.3 à travers Last Mountain Lake a été balayée par la crue au printemps 1974, et elle se trouve encore hors de service. Il existe également trois ponts aux bornes milliaires 0.7, 10 et 12.5, qui sont érodés ou inondés. Ce n'est pas la première fois que ces ouvrages sont bousculés par les eaux. Toute tentative de reconstruire ces tronçons équivaldrait à une pure perte, puisqu'ils seraient de nouveau emportés par les hautes eaux de Last Mountain Lake et les vents qui y soufflent. Lors de l'audience tenue à Régina le 20 octobre 1975, CP Rail a déclaré qu'il lui faudrait consacrer environ cinq à six millions de dollars pour remettre en état l'extrémité sud de cette ligne et pour reconstruire la chaussée.

La subdivision de Colonsay compte huit points de livraison: Dilke, Holdfast, Penzance, Liberty, Stalwart, Imperial, Simpson et Amazon.

Depuis l'inondation de 1974, CP Rail exploite cette ligne à

partir de l'extrémité nord de Colonsay. Il n'existe pas de point de livraison du grain entre Colonsay et Amazon; les trains roulent donc à vide sur une distance de 33 milles avant de commencer à prendre des wagons en remorque ou à en distribuer.

La subdivision en cause croise la ligne principale du Canadien National à l'ouest de Young. CP Rail est tenu d'entretenir une "traversée oblique" à la hauteur de ce croisement. L'entretien de cette traversée coûte environ neuf milliers de dollars par année, y compris l'enlèvement des rails chaque hiver et leur remise en place au printemps, car le service de la ligne est interrompu de la mi-décembre à la mi-avril.

La Commission a étudié diverses options possibles dans le cas de cette ligne, sur laquelle le trafic grain est considérable, les réceptions y atteignant 5.1 millions de boisseaux par année. Elle est donc indispensable au transport du grain. Sans elle, les distances de camionnage atteindraient jusqu'à 35 milles, ce qui est déraisonnable. La construction d'un raccordement de huit milles entre Amazon et Young est la solution la plus logique au problème de maintien du service. La longueur de la ligne passerait de 108.5 milles à 59.4 milles. Le terrain entre Amazon et Watrous est plat et ne présente aucun obstacle physique. La voie ferrée y sera exploitée par le Canadien National à partir de Watrous.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de 51.4 milles entre Amazon et Dilke demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

- 2) qu'un nouveau raccordement de huit milles soit aménagé entre Amazon et Watrous et que les 33.3 milles de voie entre Amazon et Colonsay soient abandonnés en 1978;
- 3) que la subdivision de Colonsay, entre Dilke et Watrous soit transférée au Canadien National;
- 4) que les 21.8 milles de voie entre Euston et Dilke soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Main Centre

- De Mawer à Main Centre, en Saskatchewan - 48.6 milles.

Cette ligne a été construite en 1929 et 1930 au moyen de rails d'acier d'un poids de 60 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

On y compte cinq points de livraison: Main Centre, Gouldtown, Calderbank, Halvorgate et Thunder Creek.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur la subdivision en cause a atteint un million de boisseaux, c'est-à-dire 21 milliers de boisseaux par milles de voie ferrée.

Gouldtown, Calderbank, Halvorgate et Thunder Creek sont des points de livraison peu achalandés, la moyenne des réceptions y étant inférieure à 200 milliers de boisseaux. Les autres points de livraison possibles se situent sur la subdivision de Swift Current de CP Rail, de même que sur le segment de la subdivision de Central Butte

maintenu en service. L'abandon de la ligne allongerait les distances de camionnage de 8.8 à 10.4 milles.

La Commission recommande que la subdivision de Main Centre soit abandonnée en 1979.

La Commission a recommandé que la compagnie d'élévateurs à Main Centre de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir Page 161, Chapitre 5.

Canadien National - Subdivision de Central Butte

- De la jonction Moose Jaw à Central Butte, en Saskatchewan - 53.3 milles.

Construite en 1913, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 60 et de 85 livres respectivement, et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Elle dessert six points de livraison: Central Butte, Mawer, Darmody, Lake Valley, Rowletta et Grayburn.

Pour la période terminée en 1974-75, la moyenne décennale des réceptions de grain s'y est établie à 1.7 millions de boisseaux par année. Ce chiffre correspond à 31 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Les quatre points de livraison compris entre Mawer et Moose Jaw sont peu achalandés. La moyenne décennale des réceptions à Lake Valley et Rowletta a été inférieure à 200 milliers de boisseaux. À Darmody et Grayburn, la moyenne des volumes de grain manutentionnés

s'établit respectivement à 217 et 214 milliers de boisseaux. Les 45.9 milles compris entre Moose Jaw et Mawer ont enregistré des réceptions de grain équivalant à seulement 18 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. De bonnes routes conduisent à d'autres points de livraison, et les distances de camionnage vers ces points sont raisonnables.

La Commission recommande:

- 1) qu'un raccordement de 11 milles soit aménagé entre Mawer et Eyebrow, sur la subdivision d'Outlook de CP Rail;
- 2) que le tronçon de 7.4 milles compris entre Mawer et Central Butte demeure en service, qu'il soit transféré à CP Rail et placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 3) que les 45.9 milles de voie entre Moose Jaw et Mawer soient abandonnés en 1979, après la construction du raccordement.

Canadien National - Subdivision de Riverhurst

- De Central Butte à Riverhurst, en Saskatchewan - 18 milles.
Construite entre 1914 et 1916, cette ligne équipée de rails d'acier d'un poids de 60 livres présente une capacité brute de transport de 177 milliers de livres.

On y trouve deux points de livraison: Riverhurst et Lawson.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur la ligne en cause a été de 967 milliers de boisseaux, soit 54 milliers de boisseaux par mille de

voie ferrée.

La Commission recommande que la ligne entre Central Butte et Riverhurst demeure en service, qu'elle soit transférée à CP Rail et placée sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

TABLEAU XI-10
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 10

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 DEC.				
CN CENTRAL BUTTE	MOOSE JAW	MAWER	45.9							45.9	
	MAWER	CÉNTAL BUTTE	7.4		7.4(1)						
	MAWER	EYEBROW (CP)			11.0(1)						
CN RIVERHURST	CENTRAL BUTTE	RIVERHURST	18.0		18.0(1)						
CN MAIN CENTRE	MAWER	MAIN CENTRE	48.6							48.6	
CP COLONSAY	EUSTON	DILKE	21.8			21.8					
	DILKE	AMAZON	51.4		51.4(2)						
	AMAZON	WATROUS			8.0(2)						
	AMAZON	COLONSAY	33.3						33.3		
TOTAL RÉGION 10			226.4		95.8	21.8		33.3		94.5	

(1) À TRANSFÉRER À CP RAIL APRES LA CONSTRUCTION DU RACCORDEMENT - DE MAWER À EYEBROW (11.0 MILLES)
(2) À TRANSFÉRER AU CNR APRES LA CONSTRUCTION DU RACCORDEMENT - D'AMAZON À WATROUS (8.0 MILLES).

REGION 11

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

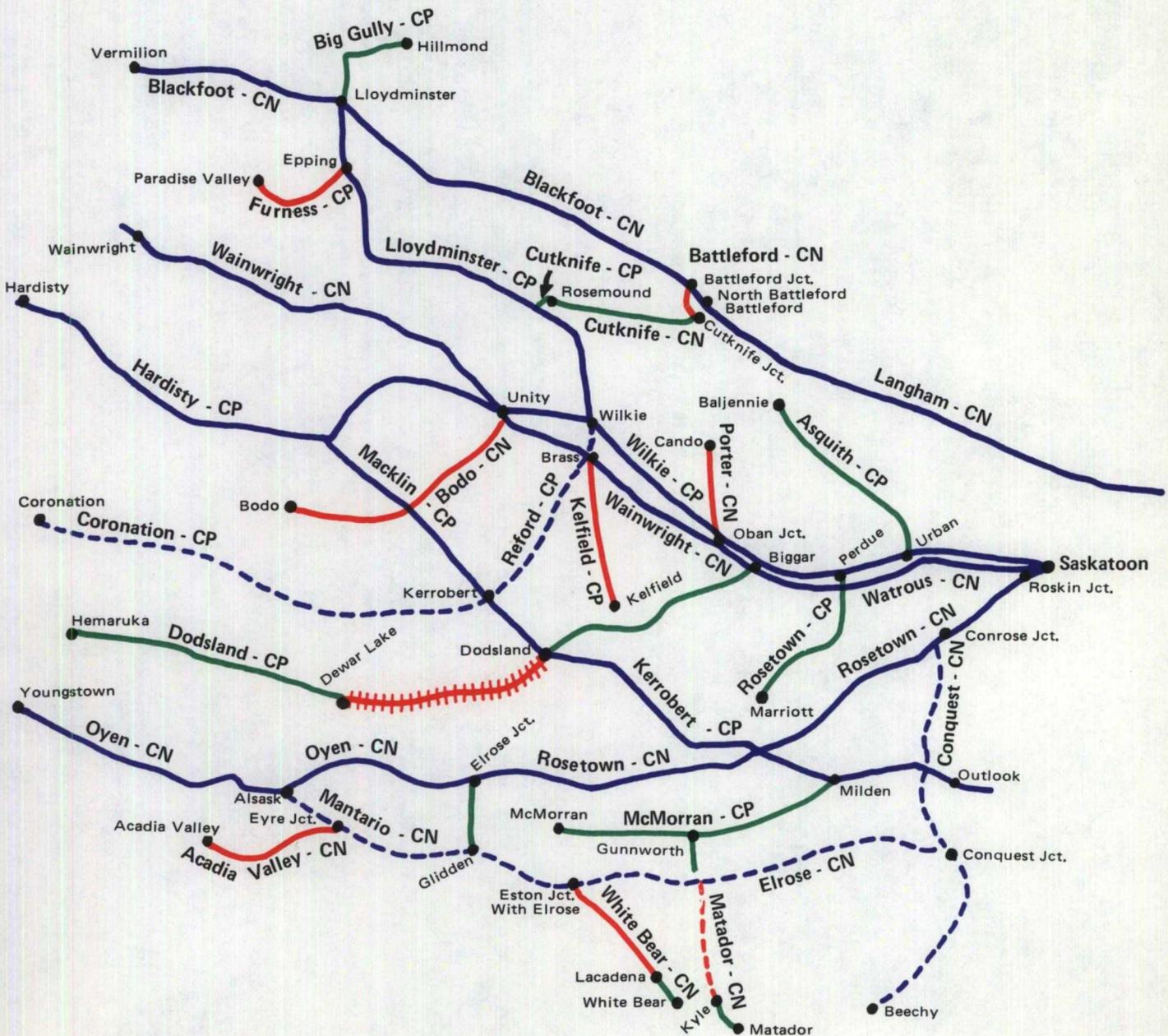


Government
of Canada
- 

Commission Hall



Hall Commission



RÉGION 11

Canadien National - Subdivision de Conquest

- De la jonction Conrose à Beechy, en Saskatchewan - 94.3 milles.

Construite dans la période 1911-1921, la ligne est équipée de rails d'un poids de 60 livres qui sont dans un état acceptable. Sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

Cette subdivision dessert dix points de livraison: Donavon, Ardath, Benny, Macrorie, Dunblane, Birsay, Tullis, Lucky Lake, Demaine, Beechy, ainsi qu'un gisement de gravier ferroviaire à Dunblane.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision ont atteint la moyenne annuelle de cinq millions de boisseaux, c'est-à-dire 53 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite 19 élévateurs le long de cette subdivision. Sur ce nombre, sept sont en bon état, trois dans un état passable, tandis que l'état des neuf autres est considéré comme médiocre. La Pioneer Grain exploite deux élévateurs à Beechy et un à Dunblane. Celui de Beechy fait présentement l'objet d'une rénovation générale. D'autre part, l'élevateur de la Pioneer Grain à Dunblane est en bon état. La United Grain Growers exploite deux élévateurs à Beechy et un à Lucky Lake. L'état d'un des élévateurs de Beechy est considéré comme bon. L'autre est jugé passable. Cette compagnie se propose de construire une annexe à Beechy, ainsi qu'une nouvelle balance et une nouvelle allée d'accès à Lucky Lake.

Le barrage Gardiner sur la rivière Saskatchewan-Sud a formé le lac Diefenbaker, qui constitue un formidable obstacle à l'est et à l'ouest de la subdivision. La chaîne de Coteau Lake, située entre Macrorie et Dinsmore, ne permet que cinq passages carrossables, ce qui réduit les possibilités d'accès au nord comme au sud par voie routière.

Certain producteurs de la région sont déjà obligés de camionner leur grain sur des distances de 20 à 25 milles. Si le service ferroviaire était retiré, l'accroissement moyen des distances de camionnage serait, estime-t-on, de 13.8 milles.

Le maintien du tronçon nord de la subdivision, depuis Conquest jusqu'à Delisle, se justifie non pas par le trafic céréalier qu'on y achemine, mais parce qu'il constitue une voie essentielle de raccordement avec la subdivision Rosetown du Canadien National.

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

Canadien National - Subdivision d'Elrose

- De la jonction Conquest à Glidden, en Saskatchewan - 120.6 milles.

Construite durant la période 1912-1928, cette ligne ne s'est pas trop détériorée, l'état des rails varie de médiocre à bon. De la borne milliaire 0 à la borne milliaire 101, le poids des rails est de 60 livres à la verge, et sur le reste de la voie jusqu'à la borne

milliaire 120, il est de 80 ou de 85 livres. La capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres sur l'ensemble de la ligne.

Cette subdivision dessert 12 points de livraison du grain: Dinsmore, Wiseton, Forgan, Hughton, Elrose, Wartime, Plato, Richlea, Eston, Snipe Lake, Madison et Glidden.

Quatre collectivités d'une population de plus de 150 habitants (année 1971) s'échelonnent le long de la ligne: Dinsmore (421), Wiseton (180), Elrose (573) et Eston (1,418).

La subdivision d'Elrose dessert une région hautement productive. Les superficies non cultivées ne représentent que neuf pour cent du nombre total d'acres. Les emblavures (y compris les jachères d'été) par livret de permis de la Commission du blé sont considérables, atteignant 855 acres (1975-76). Le volume des livraisons aux éleveurs est également élevé, s'établissant en moyenne à près de 13 milliers de boisseaux par livret de permis (1975-76). Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain sur la subdivision s'est établie à 9.1 millions de boisseaux, soit 76 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

En général, les élévateurs érigés le long de la ligne sont en bon état. Sur 48 élévateurs, 17 sont en bonne condition et 14 sont jugés passables. Aucun élévateur n'est en activité sur le tronçon Glidden-Kindersley.

La Commission recommande:

- 1) que les 104.3 milles compris entre la jonction Conquest

et Glidden demeurent en service et soient ajoutés au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000; et

2) que les 16.3 milles compris entre Glidden et la jonction Elrose soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Mantario

- De Glidden à Alsask, en Saskatchewan - 43.8 milles.

Cette ligne a été construite entre les années 1918 et 1920. Ses rails ont un poids de 80 livres et sont en assez bon état. Leur capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

En 1974, le trafic grain (1,858 wagoonnées) a représenté 82 pour cent du trafic global. Les expéditions de sulfate de sodium se sont élevées à 394 wagoonnées (17 pour cent). Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision ont atteint, en moyenne, 2.9 millions de boisseaux par année, ce qui équivaut à 66 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La subdivision de Mantario dessert trois points de livraison du grain: Eatonia, Laporte et Mantario.

Les installations d'entreposage y sont en bon état, huit sur 13 étant considérées comme étant en bonne condition.

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

Canadien National - Subdivision d'Acadia Valley

- De la jonction Eyre, en Saskatchewan, point de rencontre avec la subdivision de Mantario, jusqu'à Acadia Valley, en Alberta - 24.3 milles.

Construite au cours des années 1921 à 1926, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 85 livres et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Acadia Valley y est l'unique point de livraison. L'Alberta Wheat Pool et la Pioneer Grain Company ont des installations à cet endroit. Les trois élévateurs ont été érigés respectivement en 1928, 1948 et 1968; les deux derniers sont en bon état.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision d'Acadia Valley se sont chiffrées, en moyenne, à 880 milliers de boisseaux par année, c'est-à-dire l'équivalent de 36 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. À Acadia Valley, les réceptions ont atteint 1.3 millions de boisseaux en 1975-76.

D'autres installations sont disponibles à Oyen, une distance de 21 milles, et à Empress, une distance de 25 milles.

La route dont la construction est prévue à l'ouest d'Acadia Valley détournera un certain volume supplémentaire de grain de Oyen vers Acadia Valley, où les livraisons augmenteront d'autant.

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

CP Rail - Subdivision de McMorran

- De Milden à McMorran, en Saskatchewan - 60.5 milles.

Construite entre 1919 et 1923, cette ligne est en assez bon état. Ses rails, d'un poids de 80 ou 85 livres, ont été posés partiellement usés au moment de l'aménagement de la voie, dont la capacité brute de transport se limite à 220 milliers de livres.

Par suite de la fermeture récente de l'élévateur de Thrasher, la subdivision en cause dessert les points suivants: Glamis, Gunnworth, Bickleigh, Totnes et McMorran.

À ces cinq stations, le Syndicat du blé de la Saskatchewan, la Pioneer Grain et la United Grain Growers exploitent, au total, neuf élévateurs. Ces entreprises ont classé l'état de leurs installations comme il suit: quatre passables et cinq médiocres. Ces installations ont été mises en place au début des années 1920. Leur durée estimative de service varie de cinq à dix ans. Aucune des compagnies exploitantes n'envisage de construire de nouveaux élévateurs ou de procéder à des rénovations majeures de ceux qui existent déjà.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision de McMorran se sont élevées en moyenne à 1.4 millions de boisseaux par année, c'est-à-dire 24 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Le volume de grain manutentionné à chacune des stations est faible, ayant varié d'un minimum de 86 milliers de boisseaux à Thrasher à un maximum de 313 milliers de boisseaux à Glamis durant la campagne agricole 1975-76.

Il existe d'autres points de livraison à Rosetown, Fiske, Darcy et Brock, situés à des distances de 9 à 14 milles au nord, sur la subdivision de Rosetown du Canadien National. Milden et Sovereign, sur la subdivision de Kerrobert de CP Rail seraient des points de livraison commodes pour les producteurs installés à l'extrémité est de la subdivision de McMorran. Les éleveurs de Dinsmore, Wiseton, Forgan, Hughton, Elrose, Plato, Richlea et Eston, qui se situent entre 7 et 11 milles au sud sur la subdivision d'Elrose du Canadien National, pourraient desservir les producteurs de la zone sise au sud de la ligne, si la subdivision de McMorran était abandonnée.

La Commission recommande:

- 1) que les 30 milles compris entre Gunnworth et McMorran soient abandonnées le 31 décembre 1977; et
- 2) que les 30.5 milles compris entre Milden et Gunnworth soient abandonnés le 31 décembre 1977 ou plus tôt, après la construction d'un raccordement à Wartime, sur la subdivision d'Elrose du Canadien National, qui permettra de relier Wartime au tronçon Kyle de la subdivision de Matador.

CP Rail - Subdivision de Matador

- De Gunnworth à Matador, en Saskatchewan - 43 milles.

Construite entre 1919 et 1923, cette ligne partait initialement de Rosetown. Le tronçon Rosetown-Gunnworth a été abandonné en 1962. D'un poids de 72 livres à la verge, les rails de la subdivision en cause ont été laminés en 1893 et posés à l'état d'usure partielle.

Leur capacité brute de transport ne dépasse pas 220 milliers de livres.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision de Matador ont atteint la moyenne annuelle de deux millions de boisseaux, c'est-à-dire l'équivalent de 48 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La subdivision dessert présentement cinq points de livraison: Mondou, Sanctuary, Tuberose, Kyle et Matador.

Avec une population de 509 habitants (année 1971), Kyle est la plus grosse des collectivités qui jalonnent la ligne.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite, en tout, onze élévateurs aux cinq stations susmentionnées. Deux d'entre eux sont jugés en bon état, tandis que les neuf autres sont dans un état médiocre. De son côté, la Pioneer Grain exploite des élévateurs à trois stations. L'état de ces élévateurs est considéré comme passable dans deux cas; et mauvais dans l'autre.

La Commission recommande:

- 1) que les 30.4 milles compris entre Wartime et Kyle demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) qu'un raccordement soit construit à Wartime pour relier la subdivision d'Elrose du Canadien National à la subdivision de Matador;
- 3) que l'exploitation de la subdivision de Matador soit transférée au Canadien National;

4) que les 7.5 milles compris entre Gunnworth et Wartime soient abandonnés le 31 décembre 1977 ou plus tôt, si le raccordement de Wartime est achevé avant cette date; et

5) que les 5.1 milles compris entre Kyle et Matador soient abandonnés le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de White Bear

- De Eston à White Bear, en Saskatchewan - 34.3 milles.

Cette ligne a été construite en 1925. Ses rails, d'un poids de 60 livres à la verge, sont en mauvais état et ont une capacité brute de transport limitée à 177 milliers de livres.

Les 10.1 milles de voie compris entre Lacadena et White Bear comprennent sept ponts sur chevalet, dont voici l'emplacement et la description:

	<u>Emplacement</u>	<u>Nombre de Chevalets</u>	<u>Longueur en pieds</u>	<u>Hauteur en pieds</u>
Borne				
Milliaire	27.5	7	83	12
	28.8	8	98	24
	29.9	25	341	51
	30.9	18	236	63
	31.1	18	247	60
	32.6	18	247	41
	33.9	21	256	58

Ces ouvrages ont causé des ennuis au Canadien National. L'instabilité du sol qui provoque le déplacement des pilotis a nécessité, dans

certains cas, la mise en place de pilotis supplémentaires pour bien appuyer les tréteaux. Le Canadien National a déclaré qu'il lui faudra reconstruire les ponts sur tréteaux de cette subdivision, ou les remplacer par des remblais et des ponceaux avant 1983, et commencer les travaux probablement dès 1977, au coût estimatif de cinq millions de dollars.

La subdivision de White Bear dessert quatre points de livraison du grain: Isham, Tyner, Lacadena et White Bear.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite six élévateurs répartis entre quatre stations, soit White Bear, Lacadena, Tyner et Isham, qui toutes sont classées comme stations secondaires. Selon le Syndicat, l'état des élévateurs susmentionnées est bon dans un cas et médiocre dans les cinq autres. Aux mêmes stations, la Pioneer Grain Company exploite six élévateurs, dont quatre sont jugés acceptable à médiocres, un en état allant de passable à bon, et un en état passable.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 2.2 millions de boisseaux de grain par année, soit 64 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La rivière Saskatchewan-Sud, qui coule à une distance de 10 à 15 milles au sud de la subdivision, empêche l'accès routier vers le sud. Un traversier en service à Lancer, 17 milles au sud-ouest de Eston, est le premier passage disponible sur la rivière à l'est du pont de Saskatchewan Landing, sur la route numéro 4.

La Commission recommande:

- 1) que les 24.2 milles compris entre Eston et Lacadena demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 2) que les 10.1 milles compris entre Lacadena et White Bear soient abandonnés en 1979.

CP Rail - Subdivision d'Asquith

- De Urban à Baljennie, en Saskatchewan - 43.8 milles.

Les tronçons de cette ligne ont été aménagés et mis en service à diverses époques, de 1909 à 1931. Leurs rails, d'un poids respectif de 54, 72, 73, 80 et 85 livres à la verge, ont été installés en partie usés au moment de la construction de la subdivision, dont la capacité brute de transport se limite à 220 milliers de livres.

La subdivision d'Asquith dessert trois points de livraison du grain: Arelee, Struan et Sonningdale.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y atteignent de 1.1 millions de boisseaux par année, soit l'équivalent de 25 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Aucun trafic n'est mis en route entre Sonningdale et Baljennie.

Sept élévateurs autorisés jalonnent la subdivision. Ils ont été érigés au cours de la période 1926-1931. Cinq d'entre eux sont considérés comme dans un état acceptable. Les deux autres sont en piètre condition. Aucune des compagnies exploitantes n'envisage de construire de nouveaux élévateurs ni de rénover ceux qu'elles possèdent

déjà à l'une ou l'autre station de la ligne.

Durant la période décennale 1965-1975, la moyenne des réceptions de grain à Arelee, Struan et Sonningdale s'est établie respectivement à 477, 341, et 318 milliers de boisseaux.

La United Grain Growers et le Syndicat du blé de la Saskatchewan se partagent le marché de la manutention à Arelee. La United Grain Growers exploite deux élévateurs à Struan, tandis que le Syndicat du blé de la Saskatchewan en exploite deux à Sonningdale.

Lorsque les installations actuelles seront complètement usées, il sera probablement impossible de les remplacer en raison du faible volume de grain qu'enregistrent toutes les stations en cause. Un ou deux bons élévateurs situés à Arelee ou Struan pourraient peut-être assurer un meilleur service aux producteurs de la région que les sept élévateurs actuels des trois stations susmentionnées.

Des élévateurs existent à Maymont, 13 milles au nord de Sonningdale, ainsi qu'à Asquith, Kinley, Leney et Perdue, situés entre 12 et 18 milles d'Arelee; les producteurs de l'extrémité sud de la ligne pourraient y recourir dans le cas où le service ferroviaire serait abandonné. La distance supplémentaire de camionnage serait alors de 9.2 milles en moyenne.

Les routes de la région sont généralement bonnes.

Une certaine partie du grain récolté aux alentours de la subdivision est maintenant transportée à Saskatoon par camion. Les besoins des minoteries de Saskatoon, y compris celle qui transforme la graine de colza, augmenteront probablement à l'avenir, ce qui fera

baisser les volumes de grain confiés aux élévateurs de la subdivision pour y être acheminés.

La Commission recommande:

- 1) que les 28.7 milles compris entre Urban et Sonningdale soient abandonnés en 1980; et
- 2) que les 15.1 milles compris entre Sonningdale et Baljennie soient abandonnés le 30 juin 1977.

La Commission a aussi recommandé que la compagnie d'élévateurs à Arelee de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir page 161, Chapitre 5.

CP Rail - Subdivision de Rosetown

- De Perdue à Marriott, en Saskatchewan - 30.7 milles.

Cette ligne est entrée en service en 1929. Initialement, elle s'étendait jusqu'à Rosetown Nord, point de jonction avec la subdivision de Kerrobert. Le 18 août 1975, le Comité des chemins de fer autorisait l'abandon de 14 milles de voie entre Rosetown et Marriott. Ce tronçon a été enlevé.

D'un poids mixte de 72, 73, 80 et 85 livres à la verge, les rails de cette subdivision ont été posés partiellement usés au moment de la construction. Leur capacité brute de transport ne dépasse pas 220 milliers de livres.

La subdivision dessert trois points de livraison du grain: Feudal, Valley Centre et Marriott.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite un élévateur à Feudal et deux à Valley Centre. De son côté, la United Grain Growers possède trois élévateurs à Marriott. Deux d'entre eux servent uniquement à l'entreposage. Sur les six élévateurs situés le long de la subdivision, seulement deux sont considérés comme passables, les autres étant en mauvais état. Aucune des compagnies exploitantes ne se propose d'aménager de nouvelles installations ni de faire des travaux majeurs de rénovation aux élévateurs dont elles disposent déjà.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision ont atteint la moyenne de 736 milliers de boisseaux par année, soit 24 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Le volume total des réceptions de grain a baissé à 529 milliers de boisseaux lors de la campagne agricole 1975-76.

Les producteurs qui utilisent encore cette subdivision pourraient transporter leur grain à Rosetown, Zealandia, Harris, Tessier, Perdue et Biggar, c'est-à-dire sur des distances variant de 12 à 16 milles. En cas d'abandon du service ferroviaire, la moyenne estimative des distances supplémentaires de camionnage serait de 7.6 milles.

À l'origine, la subdivision de Rosetown a été aménagée en vue d'accaparer le trafic de la subdivision de Rosetown du Canadien National. Elle est entrée en service en 1929, alors que de nombreux producteurs avaient déjà délaissé la traction animale en faveur des camions motorisés. Il fut d'autant plus facile aux producteurs de renoncer au service ferroviaire que les routes furent améliorées, surtout après la Seconde Guerre mondiale. Le grain qui, autrefois, était livré aux points

de collecte de la subdivision est maintenant transporté à Rosetown, Zealandia, Harris, Tessier, Perdue, Biggar et Saskatoon.

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

Canadien National - Subdivision de Dodsland

- De Biggar, en Saskatchewan, à Hemaruka, en Alberta - 154 milles.

Construite en 1912, cette ligne est équipée de rails de 60 livres dont l'état varie de passable à médiocre, et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

La subdivision de Dodsland dessert 14 points de livraison du grain: Duperow, Springwater, Ruthlida, Downe, Dodsland, Millerdale, Beaufield, Coleville, Smiley, Dewar Lake et Loverna en Saskatchewan; Esther, Newbrigden et Sedalia, en Alberta.

Les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 4.9 millions de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, ce qui représente 32 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur la partie est de la ligne, depuis Biggar jusqu'à Downe, les réceptions se sont chiffrées en moyenne à 38 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Durant la même période, les réceptions sur le tronçon Dodsland-Dewar Lake ont été de 85 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. De Dewar Lake, en Saskatchewan, à Sedalia, en Alberta, la moyenne correspondante s'est établie à 21 milliers de boisseaux. Aucun trafic n'est mis en route sur les 19.8 milles compris entre Sedalia, en Alberta, et Hemaruka, en Alberta.

En général, les élévateurs situés sur cette ligne sont en piètre état. Sur un total de 25, quatre sont considérés comme bons, six comme passables, tandis que les autres sont très détériorés. Les faibles réceptions de grain aux stations comprises entre Biggar et Dodsland, ainsi qu'entre Dewar Lake, en Saskatchewan, et Sedalia, en Alberta, placent ces élévateurs dans une situation douteuse en tant qu'installations permanentes du système de manutention des grains, même si le service ferroviaire était maintenu.

Les producteurs installés dans le voisinage du tronçon ouest de la ligne peuvent apporter leur grain aux points de collecte de la subdivision de Coronation de CP Rail, soit une distance de 15 à 20 milles au nord de la subdivision de Dodsland, ou aux points de collecte de la subdivision d'Oyen du Canadien National, éloignés de 10 à 25 milles au sud de la subdivision de Dodsland.

Dans la partie albertaine de la subdivision, les routes ont été améliorées ou sont en passe de l'être.

Les fermes de la région desservie par la subdivision en cause sont plus vastes que la moyenne et elles disposent, en général, de bons camions. La moyenne des emblavures (y compris les jachères d'été) par livret de permis de la Commission du blé s'est chiffrée à 910 acres en 1975-76. Pendant la même année, les livraisons aux élévateurs ont atteint en moyenne 8,600 boisseaux par permis.

La Commission recommande:

- 1) que les 32.6 milles compris entre Dodsland et Dewar Lake demeurent en service et soient placés sous l'autorité de

1) Administration des chemins de fer des Prairies;

2) qu'un raccordement soit construit à Dodsland ou près de Dodsland pour donner accès à la subdivision de Kerrobert de CP Rail;

3) que le service de trains entre Dodsland et Dewar Lake en Saskatchewan, soit assuré par CP Rail;

4) que les 53.3 milles compris entre Biggar et Dodsland soient abandonnés en 1979;

5) que les 48.3 milles compris entre Dewar Lake, en Saskatchewan, et Sedalia, en Alberta, soient abandonnés en 1978; et

6) que les 19.8 milles compris entre Sedalia, en Alberta, et Hemaruka, en Alberta, soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Porter

- De Oban à Cando, en Saskatchewan - 18 milles.

Construite en 1912, la subdivision de Porter s'étendait initialement jusqu'à Oban, au nord de Battleford, sur une distance de 48.2 milles. En 1974, l'abandon de 4.3 milles entre Dacer et Battleford, était autorisé. En 1975, un autre tronçon de 25.8 milles fut abandonné entre Cando et Dacer.

Les rails, d'un poids de 60 livres, les traverses ainsi que la fondation sont en piètre état. La capacité brute de transport de la

ligne ne dépasse par 177 milliers de livres.

La subdivision de Porter dessert trois points de livraison du grain: Lett, Salter et Cando.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain se sont chiffrées en moyenne à 785 milliers de boisseaux par année, soit 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite, en tout, cinq élévateurs aux trois stations de la ligne. L'élévateur de Cando est en assez bon état, tandis que les autres laissent beaucoup à désirer. Avec des réceptions moyennes de 498 milliers de boisseaux, Cando a été le point de collecte le plus actif de la ligne durant la période décennale 1965-75. Dirigés par un seul et même exploitant, les élévateurs de Lett et de Salter ont reçu, dans la même période, une moyenne de 165 milliers et de 122 milliers de boisseaux.

Les producteurs de la région pourraient utiliser les élévateurs de Landis, à 22 milles de Cando, et de Biggar, à 29 milles de Cando. En cas d'abandon du service ferroviaire, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage serait de 10.2 milles. Quelques producteurs seraient obligés de camionner leur grain sur une distance de plus de 25 milles.

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

CP Rail - Subdivision de Kelfield

- De Brass à Kelfield, en Saskatchewan - 27.9 milles.

Construite dans les années 1911 et 1912, cette ligne est maintenant en très mauvais état. Ses rails, qui n'ont pas été changés, pèsent 65 livres la verge, et leur capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de boisseaux.

La subdivision de Kelfield dessert trois points de livraison du grain: Leipzig, Handel et Kelfield.

Les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 1.2 millions de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75, ce qui représente 42 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite, en tout, neuf élévateurs aux trois endroits susmentionnés; seulement trois d'entre eux sont jugés passables, tandis que les autres ont été déclarés médiocres.

La présence du lac Tramping à environ six milles à l'ouest de la subdivision empêche d'accéder directement à l'ouest.

Les producteurs servis par cette subdivision pourraient utiliser les points de collecte de Landis, Wilkie, Plenty, Druid et Dodsland, situés à des distances de 10 à 24 milles (point à point). Si le service ferroviaire était abandonné, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage serait de 10.1 milles pour les producteurs installés à l'extrémité nord de la ligne, et de 5.6 milles dans le cas des producteurs de l'extrémité sud.

La Commission recommande que la subdivision de Kelfield demeure en service et soit placée sous l'autorité de l'Administration des chemins

de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Reford

- De Wilkie à Kerrobert, en Saskatchewan - 42.8 milles.

Cette ligne a été construite dans les années 1911 à 1913, comme embranchement nord-est de Kerrobert. Ses rails ont un poids mixte de 80 et 85 livres à la verge, et leur capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

La subdivision de Reford dessert trois points de livraison du grain: Broadacres, Tramping Lake et Revenue.

Avec une population de 241 habitants (année 1971), le village de Tramping Lake est la plus grosse des collectivités situées sur la ligne.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision en cause ont atteint la moyenne annuelle de 1.4 millions de boisseaux, c'est-à-dire 33 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite neuf élévateurs aux trois stations susmentionnées. Il évalue l'état de ces élévateurs comme il suit: deux bons, un passable et six médiocres. Tramping Lake est désigné comme station primaire, les réceptions de grain y atteignant la moyenne de 700 milliers de boisseaux par année.

Les autres points de livraison auxquels les producteurs pourraient recourir sont Scott, Wilkie, Luseland et Kerrobert, éloignés de 12 à 22 milles des stations de la ligne. Si le service

cessait sur la subdivision de Reford, la moyenne estimative des distances supplémentaires de camionnage serait de 11.5 milles.

Le lac Tramping, à l'est de la ligne, constitue une barrière de 24 milles de long au trafic routier se dirigeant vers l'est.

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

CP Rail - Subdivision de Coronation

- De Kerrobert, en Saskatchewan, à Coronation, en Alberta -
116.5 milles.

Cette ligne a été mise en service graduellement, entre octobre 1912 et juillet 1914. Son état actuel varie de mauvais à passable. Ses rails ont un poids mixte de 80 et 85 livres; dans les courbes comprises entre les bornes milliaires 93 et 115.2, certains tronçons sont équipés de rails d'un poids de 100 livres. La capacité brute de transport de la ligne ne dépasse pas 263 milliers de livres au maximum.

La subdivision de Coronation dessert dix points de livraison du grain: Superb, Major, Fusilier, Compeer en Saskatchewan; Altario, Kirriemuir, Consort, Loyalist, Veteran et Coronation en Alberta.

Les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 1.4 millions de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, ce qui équivaut à 35 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

L'état des élévateurs de cette ligne n'est que passable.

Une partie de la région desservie par la subdivision de Coronation est un secteur d'élevage et de culture mixte, où la production céréalière cède le pas à l'élevage. Cependant, il y a de grosses stations de collecte du grain aux deux extrémités de la ligne. Superb et Major, en Saskatchewan, enregistrent des réceptions dont le volume varie de 500 à un peu plus de 700 milliers de boisseaux par année. Consort, avec des réceptions de 817 milliers de boisseaux en 1975-76, et Veteran ainsi que Coronation, avec des réceptions de 940 milliers et de 1.4 millions de boisseaux respectivement, sont les principales stations de l'Alberta. Les élevateurs de Fusilier, en Saskatchewan, et de Loyalist, en Alberta, seront peut-être obligés de fermer en raison des faibles volumes de grain qui y sont manutentionnés.

Dans sa partie albertaine, la subdivision de Coronation dessert un vast territoire compris entre la subdivision d'Oyen (catégorie A) du Canadien National, à 40 milles au sud, et la subdivision d'Hardisty (catégorie A), située entre 30 et 40 milles au nord.

En Saskatchewan, la subdivision de Bodo (catégorie B) du Canadien National est éloignée de 18 à 20 milles au nord, tandis que la subdivision de Dodsland (catégorie B), de la même compagnie, se situe entre 13 et 20 milles au sud.

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

Canadien National - Subdivision de Bodo

- De Unity, en Saskatchewan, à Bodo, en Alberta - 51.5 milles.

Construite entre 1929 et 1931, cette ligne est équipée de rails d'un poids mixte de 80 et 85 livres, et sa capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Elle dessert cinq points de livraison du grain: Reward, Hearts Hill, Cactus Lake, Cosine et Bodo.

Les réceptions de grain y ont atteint la moyenne de 2.3 millions de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, ce qui correspond à 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Quatre compagnies se partagent l'exploitation des 14 élévateurs de la ligne, dont sept sont considérés comme passables et sept comme médiocres. Ces élévateurs ont été érigés entre 1930 et 1932. Sans les réparations majeures qui s'imposent dans de nombreux cas, la durée de service des élévateurs en cause ne dépassera pas cinq années, selon les estimations de leurs propriétaires. Avec des réceptions annuelles respectives de 602 et 564 milliers de boisseaux par année, Reward et Cactus Lake sont les principales stations de la ligne. Hearts Hill a enregistré une moyenne décennale de 487 milliers de boisseaux. Par contre, les élévateurs de Bodo, à l'extrémité de la ligne, qui n'ont reçu qu'une moyenne annuelle de 432 milliers en dix ans, ne seront probablement pas remplacés une fois mis au rancart.

La Commission recommande que la subdivision de Bodo demeure en

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

CP Rail - Subdivision de Cutknife

- De Cutoff à la jonction Rosemound, en Saskatchewan - 3.5 milles.

Cette ligne permet à CP Rail de rallier la subdivision de Cutknife du Canadien National et lui assure l'accès à Battlefords.

CP Rail n'a pas exprimé le désir de conserver ses droits de circulation sur la subdivision de Cutknife du Canadien National.

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

Canadien National - Subdivision de Cutknife

- De la jonction Cutknife à Rosemound, en Saskatchewan - 26.8 milles.

CP Rail jouit de droits de circulation sur les subdivisions de Cutknife et Battleford du Canadien National, ce qui lui donne accès à Battleford et à North-Battleford, depuis sa subdivision de Lloydminster via les 3.5 milles de sa subdivision de Cutknife. Étant donné que la subdivision de Cutknife du Canadien National ne sert de point de départ ou d'arrivée à aucun trafic, il semble qu'elle n'a pas d'avenir en tant qu'élément d'un réseau ferroviaire. Par ailleurs, CP Rail n'a pas exprimé le désir de conserver ses droits de circulation sur la voie du Canadien National.

La Commission recommande que la subdivision de Cutknife du Canadien National soit abandonnée le 30 juin 1977.

CP Rail - Subdivision de Furness

- De Epping, en Saskatchewan, point de jonction avec la subdivision de Lloydminster, jusqu'à Paradise Valley, en Alberta - 19.5 milles.

Construite par le Canadien Pacifique en 1928-29, cette ligne est équipée de rails d'un poids respectif de 72, 73 et 85 livres dont la capacité nominale s'élève à 220 milliers de livres.

L'Alberta Wheat Pool est l'unique compagnie à y exploiter des élévateurs, qui sont situés à Rivercourse, McLaughlin et Paradise Valley.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Furness a reçu, en moyenne, 1.2 millions de boisseaux de grain par année, c'est-à-dire l'équivalent de 60 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Si cette ligne était abandonnée, les distances de camionnage vers les autres élévateurs disponibles dépasseraient vingt milles dans le cas de certains producteurs.

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

CP Rail - Subdivision de Big Gully

- De Lloydminster à Hillmond, en Saskatchewan - 24.4 milles.

Construite dans la période 1928-1930, cette ligne est entrée en service le 25 juin 1930. Elle est équipée de rails d'un poids

respectif de 72, 73 et 85 livres qui ont été posés partiellement usés. Sa capacité brute de transport ne dépasse pas 220 milliers de livres.

La subdivision de Big Gully dessert trois points de livraison du grain: Rex, Greenstreet et Hillmond.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les receptions moyennes de grain s'y sont chiffrées à 638 milliers de boisseaux par année, ce qui équivaut à 26 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Pioneer Grain exploite deux élévateurs à Rex. Construits en 1930 et 1947, ces élévateurs sont considérés comme en bon état. La moyenne décennale des réceptions de grain à Rex s'établit à 156 milliers de boisseaux. La Pioneer Grain exploite également un élévateur à Hillmond. À cet endroit, la moyenne décennale des réceptions de grain a été de 215 milliers de boisseaux. L'élévateur du Syndicat du blé de la Saskatchewan à Hillmond est maintenant fermé. Ce syndicat exploite un élévateur à Greenstreet, dont la moyenne décennale des réceptions s'est établie à 267 milliers de boisseaux.

Les autres points de livraison possibles seraient Lloydminster pour les producteurs installés dans le sud de la subdivision, et Paradise Hill (subdivision de Bolney) pour ceux de l'extrémité nord de la ligne. Si le service ferroviaire était interrompu, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage serait de 8.6 milles.

La Commission n'ignore pas les accidents de terrain qui caractérisent la région, et elle en connaît les effets sur le camionnage

et les coûts routiers. Toutefois, le faible volume des réceptions de grain aux trois stations de la ligne fait douter de l'avenir des élévateurs en cause, même si le service ferroviaire était maintenu. De plus, les nouvelles distances de camionnage ne seront pas déraisonnables pour la plupart des producteurs.

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

Canadien National - Subdivision de Battleford

- De la borne milliaire 0.09 à la jonction Battleford, en Saskatchewan - 7.8 milles.

Construite en 1906, cette ligne est équipée de rails d'un poids de 60 livres, dont l'état se révèle passable. Sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision de Battleford ont atteint la moyenne de 632 milliers de boisseaux par année, soit l'équivalent de 81 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Syndicat du blé de la Saskatchewan et la United Grain Growers exploitent chacun un élévateur à Battleford. Tous deux sont considérés comme en bon état. Ces installations ont été érigées en 1960 et 1967.

La rationalisation des élévateurs de la région a donné lieu à un spectaculaire accroissement des réceptions de grain à Battleford. Comparé à une moyenne décennale de 632 milliers de boisseaux, le chiffre de 1.2 millions de boisseaux qui fut enregistré à Battleford en 1975-76 laisse voir le changement qui s'est produit à cet endroit.

Si le service ferroviaire était discontinué sur la subdivision de Battleford, le grain pourrait être transporté à North Battleford soit une distance supplémentaire de camionnage de deux milles.

L'accroissement du trafic augmenterait l'encombrement dans le centre de North Battleford, étant donné qu'un bon nombre des élévateurs sont situés presque en plein centre de la ville. On peut aussi se demander si les actuels élévateurs de North Battleford suffiraient, sans congestion sérieuse, à l'entreposage du grain présentement livré à Battleford.

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

TABLEAU XI-11
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 11

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 DEC.				
CP ASQUITH	URBAN	SONNINGDALE	28.7								28.7
	SONNINGDALE	BALJENNIE	15.1			15.1					
CN BATTLEFORD	BATTLEFORD	BATTLEFORD JCT.	7.8		7.8						
CP BIG GULLY	LLOYDMINSTER	HILLMOND	24.4					24.4			
CN BODO	UNITY	BODO	51.5		51.5						
CN CONQUEST	CONROSE JCT.	BEECHY	94.3	94.3							
CP CORONATION	KERROBERT	CORONATION	116.5	116.5							
CP CUTKNIFE	CUTOFF	ROSEMOUND	3.5			3.5					
CN CUTKNIFE	CUTKNIFE JCT.	ROSEMOUND	26.8			26.8					
CN DODSLAND	BIGGAR	DODSLAND	53.3							53.3(3)	
	DODSLAND	DEWAR LAKE	32.6		32.6(1)						
	DEWAR LAKE	SEDALIA	48.3					48.3			
	SEDALIA	HEMARUKA	19.8			19.8					
CN ELROSE	CONQUEST JCT.	GLIDDEN	104.3	104.3							
	GLIDDEN	ELROSE JCT.	16.3			16.3					
CN MANTARIO	GLIDDEN	ALSASK	43.8	43.8							
CP KELFIELD	BRASS	KELFIELD	27.9		27.9						
CP MATADOR	GUNNORTH	WARTIME	7.5					7.5(4)			
	WARTIME	KYLE	30.4		30.4(2)						
	KYLE	MATADOR	5.1					5.1			
CP McMORRAN	MILDEN	GUNNORTH	30.5					30.5(4)			
	GUNNORTH	McMORRAN	30.0					30.0			
CN PORTER	OBAN	CANDO	18.0		18.0						
CP REFORD	KERROBERT	WILKIE	42.8	42.8							
CP ROSETOWN	PERDUE	MARRIOTT	30.7					30.7			
CN WHITE BEAR	ESTON	LACADENA	24.2		24.2						
	LACADENA	WHITE BEAR	10.1							10.1	
CN ACADIA VALLEY	EYRE	ACADIA VALLEY	24.3		24.3						
CP FURNESS	EPPING	PARADISE VALLEY	19.5		19.5						
TOTAL RÉGION 11			988.0	401.7	236.2	81.5	103.8	72.7	63.4	28.7	

- (1) A TRANSFERER A CP RAIL.
(2) A TRANSFERER A CNR.
(3) APRES LE TRANSFERT DE DODSLAND DE LA SECTION DEWAR LAKE A CP RAIL.
(4) APRES LA CONSTRUCTION DE LA JONCTION A CN WARTIME POUR WARTIME - SECTION DE KYLE DE LA SUBDIVISION MATADOR.

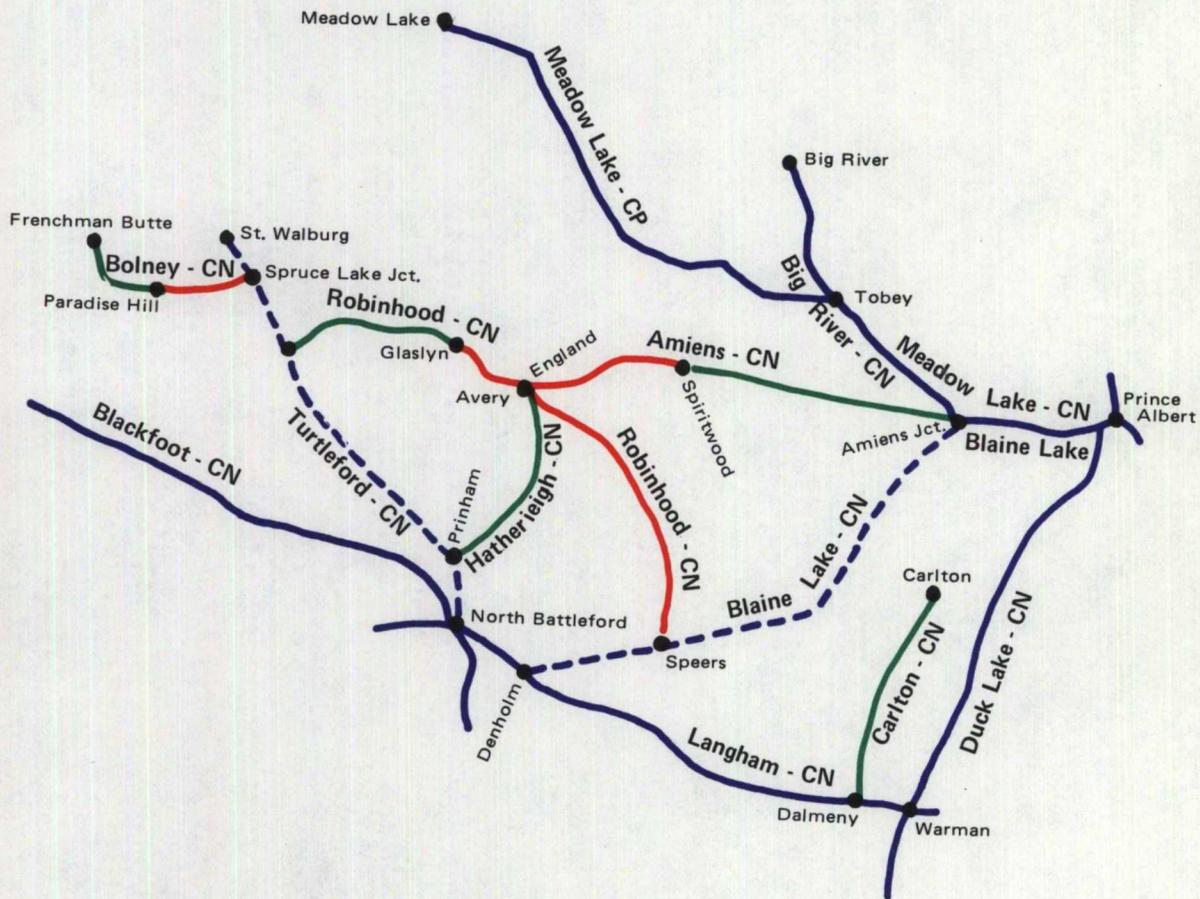
REGION 12

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 12

Canadien National - Subdivision de Carlton

- De Dalmeny à Carlton, en Saskatchewan - 35.8 milles.

Construite entre 1908 et 1914, cette ligne est maintenant en mauvais état. Sa capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres. Le service y a été suspendu à diverses reprises, à cause de l'enneigement ou du ramollissement de la voie causés par un excès d'humidité.

La subdivision de Carlton dessert cinq points de livraison: Mennon, Hepburn, Waldheim, Laird et Carlton.

Avec une population de 609 habitants (année 1971), la ville de Waldheim est la plus importante collectivité de la ligne, les deux autres étant le village de Laird (218 habitants), et Hepburn (305 habitants).

La subdivision de Carlton compte 15 élévateurs, qui ont été construits entre 1909 et 1928. Leurs propriétaires déclarent que leur état varie de passable à médiocre. La plupart de ces installations ont une durée de service prévue allant de trois à cinq années. Autant que nous le sachions, les élévateurs de la ligne ne sont pas censés être rénovés ou améliorés.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision en cause ont atteint la moyenne de 2.1 millions de boisseaux par année, ou 58 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

À Carlton, la Pioneer Grain Company se partage avec le Syndicat du blé de la Saskatchewan et la United Grain Growers un marché global de 463 milliers de boisseaux. Les faibles réceptions de grain à Mennon (211 milliers de boisseaux) entraîneront peut-être la fermeture de ce point de collecte exploité par le Syndicat du blé de la Saskatchewan. La Cargill Grain Company et le Syndicat du blé de la Saskatchewan se partagent le marché de 484 milliers de boisseaux à Hepburn, où la Cargill Grain Company a subi, en 1973-74 et 1974-75, des coûts dépassant 20 cents par boisseau de grain manutentionné. Waldheim (504 milliers de boisseaux) et Laird (413 milliers de boisseaux) sont des points de collecte exploités respectivement par une seule compagnie, soit la United Grain Growers et le Syndicat du blé de la Saskatchewan.

L'existence de bonnes routes dans la région, la proximité de celles-ci relativement à Saskatoon et le versement de primes aussi élevées que 13 cents par boisseaux pour la livraison du grain directement aux minoteries sont autant de facteurs qui ont fait augmenter considérablement le volume de grain amené aux minoteries de Saskatoon par camion. Les frais actuels d'arrêt en cours de route, soit 18 cents par quintal, défavoriseront le mouvement du grain par cette ligne à destination des minoteries de Saskatoon.

Duck Lake, Rosthern et Hague sur la subdivision de Duck Lake (catégorie A), qui sont des points éloignés de 14 à 17 milles de Carlton, Laird, Waldheim et Hepburn, peuvent aussi être utilisés par les producteurs de l'extrémité nord de la ligne. Dalmeny, situé huit milles plus loin, pourrait servir de point de livraison aux producteurs

de Mennon advenant que d'autres élévateurs ferment ou que le service ferroviaire soit abandonné. Si la ligne cessait de fonctionner, l'accroissement estimatif moyen des distances supplémentaires de camionnage pour les producteurs serait de 8.4 milles.

En raison de la disponibilité d'autres points de livraison à des distances raisonnables, et compte tenu de l'existence de bonnes routes dans la région, du volume considérable acheminé vers Saskatoon, de l'état des élévateurs de la ligne, de la somme élevée qu'il en coûterait pour rénover la ligne en question, soit trois millions de dollars (\$83,495 per mille) en conservant la voie actuelle, ou huit millions de dollars (\$222,655 par mille) pour la rendre conforme aux normes qu'exige la circulation des wagons-trémie.

La Commission recommande que la subdivision de Carlton soit abandonnée en 1980.

La Commission a recommandé que la compagnie d'élévateurs à Waldheim de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir page 161, Chapitre 5.

Canadien National - Subdivision de Blaine Lake

- De la jonction Big River à Denholm, en Saskatchewan - 87.8 milles.

Cette ligne a été construite entre les années 1911 et 1913. Ses rails d'un poids de 60 livres sont dans un état passable, et leur capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

La ligne dessert huit points de livraison du grain: Parkside, Leask, Marcelin, Blaine Lake, Krydor, Hafford, Speers et Richard.

Trois villes jalonnent la ligne: Leask, Blaine Lake et Hafford, dont le chiffre de la population en 1971 allait de 437 à 672; les villages de Parkside, Marcelin, Krydor et Speers, dont la population varie de 112 à 307 habitants, se trouvent également le long de cette ligne.

L'état des élévateurs de la subdivision de Blaine Lake est supérieur à la moyenne. Sur un total de 28, six sont considérés comme bons et dix comme passables.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des réceptions de grain y a atteint 4.9 millions de boisseaux, ou 57 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que le tronçon de la subdivision de Blaine Lake compris entre la jonction Big River et Denholm demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000.

Canadien National - Subdivision de Robinhood

- De Speers à Turtleford, en Saskatchewan - 101.5 milles.

Construite entre les années 1925 et 1928, cette ligne est maintenant en mauvais état. Ses rails ont un poids respectif de 56, 60 et 85 livres, et leur état varie de passable à bon. Leur capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

Par suite de la fermeture des élévateurs de Mullingar le 17 août 1976, la subdivision de Robinhood dessert aujourd'hui huit points de livraison: Keatley, Mayfair, Rabbit Lake, Glenbush, Medstead,

Glaslyn, Fairholme et Livelong.

On y compte cinq villages: Mayfair, Mullingar, Rabbit Lake, Medstead et Livelong, dont la population en 1971 atteignait le chiffre respectif de 134, 206, 179, et 126 habitants. La ville Glaslyn, avec une population de 355 habitants en 1971, est la plus grosse collectivité de la ligne.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Robinhood a reçu en moyenne 2.6 millions de boisseaux de grain par année, soit 25 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur le tronçon Speers-Glaslyn la moyenne correspondante a été de 33 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Avec des réceptions moyennes de 576 milliers de boisseaux et 449 milliers de boisseaux, Rabbit Lake et Glaslyn sont les points de collecte les plus actifs de la subdivision. Fairholme et Livelong, qui ne reçoivent que 122 et 172 milliers de boisseaux, n'offrent quère de perspectives d'avenir en tant qu'éléments d'un réseau permanent de collecte du grain.

Le grain de Livelong pourrait être acheminé par la route numéro 3 jusqu'à Turtleford, soit sur une distance de 14 milles. Entre Fairholme et Turtleford la distance est de 21 milles par la route numéro 3, et de neuf milles jusqu'à Glaslyn par la même route ou 20 milles jusqu'à Mervin par la route du réseau quadrillé. Si l'actuel service ferroviaire était abandonné, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage serait de 7.8 milles.

La géographie de la région, l'étendue du secteur desservi et les distances à parcourir pour atteindre les autres voies ferrées rendent

indispensable le maintien d'un certain service ferroviaire dans cette partie de la Saskatchewan.

La Commission recommande:

- 1) que les 69.6 milles compris entre Speers Junction et Glaslyn demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 2) que les 31.9 milles compris entre Glaslyn et la jonction de Turtleford soient abandonnés le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de Amiens

- De la jonction Amiens à England, en Saskatchewan - 75 milles.

Construite dans la période 1927-1929, cette ligne est dans un état passable. Ses rails d'un poids de 80 livres assurent normalement une capacité brute de transport de 220 milliers de livres. Toutefois, l'état actuel de la voie limite sa capacité brute de transport à 177 milliers de livres.

La subdivision d'Amiens dessert quatre points de livraison du grain: Mont Nebo, Shell Lake, Spiritwood et Bapaume.

Six collectivités jalonnent la ligne; en 1971, leur population atteignait les chiffres suivants: Mont Nebo (53), Shell Lake (254) Mildred (54), Spiritwood (714), Bapaume (28) et Belbutte (38).

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 1.3 millions de boisseaux par année, c'est-à-dire

l'équivalent de 18 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur le tronçon Spiritwood-Medstead, la moyenne équivalente a été de 36 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Avec une moyenne décennale de 702 milliers de boisseaux, Spiritwood a été le point de collecte le plus actif de la subdivision. Bapaume, qui a reçu 228 milliers de boisseaux, et Shell Lake, qui en a reçu 253 milliers ainsi que Mont Nebo, avec 146 milliers de boisseaux, ne semblent guère avoir d'avenir en tant que stations céréalières en raison du faible volume de grain qu'on y transporte.

Sur les 10 élévateurs que la subdivision compte au total, celui de la Pioneer Grain Company à Spiritwood est l'unique installation considérée comme en bon état.

D'autres élévateurs sont disponibles dans la région, soit à Canwood, qui est à 16 milles de Mont Nebo et à 23 milles de Shell Lake. Spiritwood et Bapaume, à 21 et 23 milles de Leoville sur la subdivision de Meadow Lake, disposent également d'installations d'entreposage. Si le service ferroviaire était discontinué, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage serait de 12.2 milles.

La Commission recommande:

- 1) que les 25.6 milles compris entre Spiritwood et England demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 2) que les 49.4 milles compris entre Amiens Junction et Spiritwood soient abandonnés en 1979.

Canadien National - Subdivision de Hatherleigh

- De Prinham à Avery, en Saskatchewan - 31.6 milles.

Construite entre les années 1929 et 1931, cette ligne est équipée de rails d'un poids de 80 et 85 livres respectivement, dont l'état acceptable permet une capacité brute de transport de 177 milliers de livres. Elle comprend sept ponts sur tréteaux de bois. Celui qui se trouve à la hauteur de la borne milliaire 19.3 est l'un des plus longs ponts de chevalets sur pilotis de l'Ouest canadien; il mesure 848 pieds de long et sa hauteur s'élève à 63 pieds.

Une entente conclue avec le Canadien National autorise CP Rail à circuler sur la subdivision de Hatherleigh. À l'origine, cette entente s'imposait pour assurer le service sur les subdivisions de Whitkow et Medstead. Par suite de l'abandon de la subdivision de Whitkow, autorisé en septembre 1975, et d'une décision différée concernant l'abandon de la subdivision de Medstead, CP Rail n'a plus besoin de droits de circulation sur la division de Hatherleigh. Les élévateurs de Iffley et de Scentgrass ayant été fermés, la subdivision de Hatherleigh ne dessert plus qu'un élévateur, à Sandwith.

Le transport du grain qui a nécessité 152 wagnonnées en 1974, représentait 99.3 pour cent du trafic global. Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne des réceptions totales de grain sur la ligne a atteint 113 milliers de boisseaux par année, soit 13.5 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

L'élévateur de Sandwith appartenant à la Pioneer Grain est jugé en bon état.

Il existe d'autres élévateurs à Glenbush et à Medstead, qui se trouvent respectivement à 10 et 15 milles de Sandwith. Si le service ferroviaire actuel était discontinué, l'accroissement estimatif moyen des distances de camionnage pour les producteurs de l'extrémité sud de la ligne serait de 7.4 milles, et pour ceux du nord de la région, l'accroissement moyen serait de 5.3 milles approximativement.

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

Canadien National - Subdivision de Turtleford

- De North Battleford à St. Walburg, en Saskatchewan - 77 milles.

Construite entre 1910 et 1921, cette ligne est maintenant en mauvais état et sa capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

Elle dessert une vaste région et son tracé est presque parallèle à la rivière Saskatchewan-Nord, qui empêche d'accéder facilement au sud par voie carrossable.

La subdivision de Turtleford dessert dix points de livraison du grain: Hamlin, Prince, Meota, Cavalier, Vawn, Edam, Mervin, Turtleford, Spruce Lake et St. Walburg.

Le long de cette ligne, on trouve également trois villages, Meota, Vawn et Spruce Lake, dont la population en 1971 atteignait respectivement le chiffre de 233, 119 et 106 habitants, de même que les villes d'Edam, Turtleford et St. Walburg qui comptent 334, 419 et 656 habitants.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 4.3 millions de boisseaux de grain par année, soit 56 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Vingt élévateurs s'y échelonnent. Cinq d'entre eux sont considérés comme en bon état, six sont jugés passables et neuf sont déclarés en mauvais état, selon l'évaluation des compagnies exploitantes.

Étant donné que la subdivision dessert une vaste région du nord-ouest de la Saskatchewan, et compte tenu du volume de grain qu'elle collecte ainsi que l'absence de tout autre point de livraison attrayant, la Commission recommande que la subdivision de Turtleford demeure en service et soit ajoutée au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Canadien National - Subdivision de Bolney

- De Spruce Lake Junction à Frenchman Butte, en Saskatchewan -
28.2 milles.

Cette ligne a été construite en 1928 et 1929. Elle est équipée de rails d'un poids de 60 livres et sa capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

Paradise Hill en est l'unique point de livraison du grain.

La Cargill Grain Company exploite deux élévateurs à cet endroit dont un a été récemment doté d'une nouvelle balance en plus d'avoir fait l'objet de diverses autres améliorations. Le Syndicat du blé de la Saskatchewan exploite également un élévateur à Paradise Hill.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions

de grain sur le tronçon compris entre Spruce Lake Junction et Paradise Hill se sont chiffrées en moyenne à 492 milliers de boisseaux par année. De faible densité, le trafic n'a pas dépassé la moyenne de 32 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée pendant la période 1965-1975, mais il s'est accru à 51 milliers de boisseaux par mille de voie lors de la campagne agricole 1975-76.

Paradise Hill est l'unique point de livraison d'un très grand secteur du nord-ouest de la Saskatchewan. Pour se rendre compte de son importance croissante comme point de collecte du grain, il suffit de comparer la moyenne annuelle des réceptions qu'il a enregistrées entre 1965 et 1975 (492 milliers de boisseaux) aux 779 milliers de boisseaux qui y ont été transportés en 1975-76. Certaines superficies sont encore en état de défrichage. Lorsque toutes les terres susceptibles de produire du grain seront mises en exploitation, les réceptions à Paradise Hill pourraient atteindre le million de boisseaux par année.

La Commission recommande:

- 1) que les 15.4 milles compris entre Spruce Lake Junction et Paradise Hill demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies; et
- 2) que les 12.8 milles compris entre Paradise Hill et Frenchman Butte soient abandonnés le 30 juin 1977.

TABLEAU XI-12
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 12

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 DEC.				
CN AMIENS	AMIENS JCT.	SPIRITWOOD	49.4	87.8	25.6			49.4			
	SPIRITWOOD	ENGLAND	25.6								
CN BLAINE LAKE	BIG RIVER JCT.	DENHOLM	87.8		69.6						
CN ROBINHOOD	SPEERS	GLASLYN	69.6								
	GLASLYN	TURTLEFORD	31.9			31.9					
CN HATHERLEIGH	SANDWITH	AVERY	8.4								
	SANDWITH	PRINHAM	23.2		23.2						
CN TURTLEFORD	N. BATTLEFORD	ST. WALBURG	77.0	77.0							
CN BOLNEY	SPRUCE LAKE JCT.	PARADISE HILL	15.4		15.4						
	PARADISE HILL	FRENCHMAN BUTTE	12.8			12.8					
CN CARLTON	DALMENY	CARLTON	35.8							35.8	
TOTAL RÉGION 12			436.9	164.8	110.6	36.0	40.3	49.4	35.8		

REGION 13

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

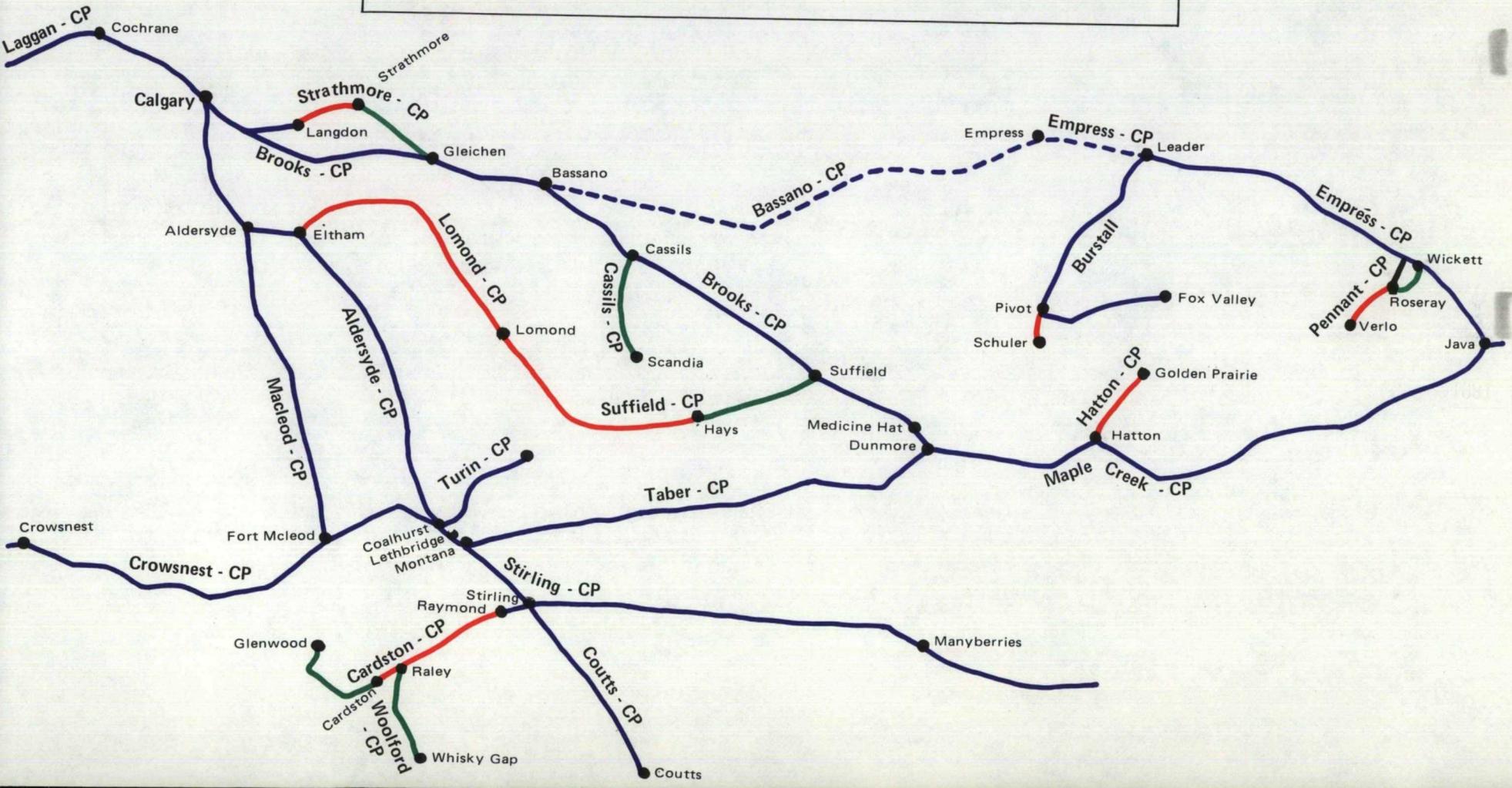


Government
of Canada
- 

Commission Hall



Hall Commission



RÉGION 13

CP Rail - Subdivision de Pennant

- De Wickett à Verlo, en Saskatchewan - 24.5 milles.

Construite en 1929, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Trois points de livraison du grain, Verlo, Hazlet et Roseray, sont desservis par la subdivision de Pennant.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, la moyenne annuelle des livraisons de grain s'y est chiffrée à 1.6 millions de boisseaux, ce qui représente 65 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Il existe une usine de sulfate de sodium à Snakehole Lake, sur un embranchement privé, environ trois milles à l'ouest de Roseray. La construction d'un raccordement depuis Grant Spur jusqu'à Roseray permettrait l'abandon de 12.2 milles sur cette ligne sans nuire aux trois points de livraison.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon Roseray-Verlo demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) qu'un raccordement de trois milles soit construit entre Roseray et Grant Spur de CP Rail, à la hauteur de la mine Francana de Snakehole Lake;
- 3) après la construction du raccordement, que les 12.2 milles

de la subdivision Pennant compris entre Roseray et Wickett soient abandonnés en 1980.

CP Rail - Subdivision de Hatton

- De Hatton à Golden Prairie, en Saskatchewan - 17.1 milles.

Construite en 1929, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport est de 220 milliers de livres.

La subdivision de Hatton dessert un seul point de livraison, à Golden Prairie.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain ont atteint la moyenne de 743 milliers de boisseaux par année, ce qui équivaut à 43 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Il existe d'autres points de livraison sur la subdivision de Maple Creek de la ligne principale de CP Rail, et sur la subdivision Burstall de la même compagnie, à 22 milles au nord.

Il y a des sources inexploitées de sulfate de sodium dans le voisinage de cette ligne, à Bitter Lake.

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

CP Rail - Embranchement de Schuler

- De Pivot à Schuler, en Alberta - 6.8 milles.

Cette ligne a été aménagée en 1924. Ses rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres ont une capacité brute de transport de 220 milliers

de livres.

L'unique point de livraison de la ligne est Schuler, où la Pioneer Grain Company Limited et l'Alberta Wheat Pool sont représentés. Les deux compagnies ont indiqué qu'elles amélioreraient leurs élévateurs si la ligne demeure en service.

Les réceptions de grain sur cette subdivision ont atteint la moyenne de 774 milliers de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 114 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Lors de la campagne agricole 1975-76, les réceptions ont dépassé le million de boisseaux.

Certaines années, une bonne partie du grain de Schuler est camionnée jusqu'aux minoteries de Medicine Hat et aux parcs d'engraissement; toutefois, dans la période quinquennale 1970-1974, une moyenne de 287 wagonnées ont été expédiées à partir de cet embranchement, ce qui correspond à une moyenne de 85 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La Commission recommande que l'embranchement de Schuler demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision d'Empress

- De Leader, en Saskatchewan, à Empress, en Alberta - 23.6 milles.

Ce tronçon de la subdivision a été mis en service en 1914. Ses rails d'acier d'un poids de 85 livres ont une capacité brute de transport de 263 milliers de livres.

On y trouve deux points de livraison: Empress et Estuary. À ce dernier endroit, l'Alberta Wheat Pool exploite deux élévateurs, tandis que la N.M. Paterson & Sons Limited en exploite trois. Récemment, la United Grain Growers Limited a fermé ses élévateurs de Westerham.

Sur ce tronçon de la subdivision, les réceptions de grain ont atteint la moyenne de 937 milliers de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 40 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Dans le passé, les subdivisions d'Empress et Bassano ont servi de voies détournées vers la ligne principale, entre Swift Current et Bassano. Le tronçon Leader-Empress sert à l'acheminement des marchandises générales depuis les stations situées à l'est de Leader jusqu'à la subdivision de Bassano, vers l'ouest.

La Commission recommande que ce tronçon de la subdivision Empress de CP Rail demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

CP Rail - Subdivision de Bassano

- D'Empress à Bassano, en Alberta - 118.4 milles.

Mise en service en 1914, cette ligne est dotée de rails d'acier d'un poids de 85 et 100 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 263 milliers de livres.

Les points de livraison qui jalonnent la ligne sont: Bindloss, Buffalo, Jenner, Iddeleigh, Duchess et Rosemary. L'Alberta Wheat Pool exploite des élévateurs à tous ces points, tandis que la Pioneer Grain Company en exploite à Bindloss et Rosemary.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Bassano a reçu en moyenne 1.4 millions de boisseaux de grain par année, soit l'équivalent de 12 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Elle sert aussi au transport de marchandises générales expédiées en direction ouest depuis les subdivisions d'Empress et Burstall.

Il existe un dépôt de pétrole brut à Princess, et 80 pour cent des départs et des arrivées de marchandises sur la ligne en question sont constitués de pétrole brut.

L'abandon de cette ligne laisserait sans service ferroviaire une zone atteignant jusqu'à 100 milles du nord au sud.

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

CP Rail - Subdivision de Strathmore

- De Langdon à Gleichen, en Alberta - 34.8 milles.

Mise en service en 1883, cette ligne est dotée de rails d'acier d'un poids de 100 livres dont la capacité brute de transport est de 263 milliers de livres.

Stobart, Namaka, Strathmore et Cheadle en sont les points de livraison du grain. L'Alberta Wheat Pool possède des élévateurs à tous ces points, tandis que la Cargill Grain Company Limited en exploite un à Namaka. L'Alberta Wheat Pool se propose de fermer son élévateur de Stobart avant le 31 juillet 1977.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision

a reçu en moyenne 1.4 millions de boisseaux de grain par année, c'est-à-dire une moyenne de 40 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Le tronçon Strathmore-Namaka a enregistré pour sa part 56 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

À cause de l'instabilité du sol, la ligne a été impracticable à la hauteur de la borne milliaire 9.7 entre Stobart et Namaka, pendant un certain nombre d'année.

Dans la région, les routes sont adéquates.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de 14.1 milles compris entre Langdon et Strathmore demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que le tronçon de 7.8 milles compris entre Strathmore et Namaka soit abandonné en 1980;
- 3) que le tronçon de 12.9 milles entre Namaka et Gleichen soit abandonné le 31 décembre 1977.

CP Rail - Subdivision de Cassils

- De Cassils à Scandia, en Alberta - 23.4 milles.

Cette ligne a été construite en 1928, et ses rails d'acier d'un poids de 60 et 85 livres ont une capacité brute de 177 milliers de livres.

Il n'y a pas d'élévateurs de long de cette ligne.

La Commission a reçu une pétition portant la signature de 101

producteurs qui demandent que la voie ferrée en cause soit enlevée, pour permettre l'installation de systèmes d'irrigation montés sur pivots.

La Commission recommande que la subdivision de Cassils soit abandonnée le 30 juin 1977.

CP Rail - Subdivision de Suffield

- De Suffield à Lomond, en Alberta - 83.9 milles.

Construite entre 1913 et 1914, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Il existe des points de livraison à Hays, Grantham, Vauxhall, Retlaw, Enchant, Travers et Lomond. L'Alberta Wheat Pool est présent à tous les points, tandis que la Pioneer Grain Company Limited et la United Grain Growers ne sont présentes qu'à Lomond.

Pendant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 3.2 millions de boisseaux de grain par année. Les réceptions moyennes équivalent à 66 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée du tronçon Hays-Lomond. Depuis quelques années, aucun trafic n'est mis en route sur le tronçon Hays-Suffield.

Les travaux d'irrigation se multiplient dans la région, et la production de blé tendre et blanc de printemps augmente. Vauxhall possède des usines de transformation de la luzerne et de préparation de légumes, qui ont besoin d'un service ferroviaire pour leur expéditions.

La Commission recommande:

- 1) que le tronçon de la subdivision compris entre Lomond

et Hays (48.6 milles) demeure en service et soit placé sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

- 2) que les 35.3 milles de la subdivision compris entre Hays et Suffield soient abandonnés le 30 juin 1977.

CP Rail - Subdivision de Lomond

- De Lomond à Eltham, en Alberta - 63.2 milles.

Cette ligne a commencé de fonctionner entre Lomond et Arrowwood en 1925, puis elle fut prolongée d'Arrowwood à Eltham en 1930. Ses rails d'acier d'un poids de 80 et 85 livres ont une capacité brute de transport de 220 milliers de livres.

La subdivision de Lomond dessert huit points de livraison: Armada, Milo, Queenstown, Shouldice, Arrowwood, Mossleigh, Farrow et Herronton. L'Alberta Wheat Pool, la United Grain Growers Limited et la Pioneer Grain Company Limited ont tous trois des élévateurs sur cette subdivision. La United Grain Growers Limited a déclaré qu'elle envisage de fermer ses installations de Farrow et d'Arrowwood.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain sur la subdivision de Lomond ont atteint la moyenne de 3.5 millions de boisseaux par année, c'est-à-dire l'équivalent de 56 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

L'irrigation prend de l'ampleur le long de cette ligne, en sorte qu'une plus grande superficie est mise en exploitation, et selon l'état des marchés, la région pourrait connaître une croissance considérable.

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

CP Rail - Subdivision de Cardston

- De Raymond à Glenwood, en Alberta - 66.7 milles.

En 1905, le Canadien Pacifique a pris le contrôle du tronçon Stirling-Cardston qui appartenait à la St. Mary's River Railroad Company, tandis que le tronçon Cardston-Glenwood est entré en service en 1927. Les rails de la subdivision ont un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Les points de livraison sont situés à Welling, Magrath, Spring Coulee, Cardston, Glenwood et Hill Spring. L'Alberta Wheat Pool a des élévateurs à toutes les stations; la United Grain Growers Limited en a à Cardston et Glenwood, tandis que la Parrish and Heimbecker Limited en exploite un à Cardston.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Cardston a reçu en moyenne trois millions de boisseaux de grain par année, ce qui correspond à 44 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. Sur le tronçon Raymond-Cardston, la moyenne serait d'environ 60 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Il y a des dépôts d'engrais sur la ligne à Welling et Cardston.

Le grain constitue 72 pour cent du trafic total.

Dans la région, les routes sont adéquates.

La Commission recommande:

- 1) que les 39 milles de cette subdivision compris entre

Raymond et Cardston demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

- 2) que les 27.7 milles de cette subdivision compris entre Cardston et Glenwood soient abandonnés en 1980.

CP Rail - Subdivision de Woolford

- De Raley à Whiskey Gap, en Alberta - 21 milles.

Le Canadien Pacifique a pris le contrôle du tronçon Raley-Woolford qui appartenait à la St. Mary's River Railroad Company; une fois son écartement élargi, ce tronçon est entré en service en 1912. Sur le segment Woolford-Whiskey Gap, les opérations ont débuté en 1929. Les rails de cette subdivision ont un poids de 56 à 85 livres, dont la capacité brute de transport s'élève à 220 milliers de livres.

On y trouve deux points de livraison du grain: Woolford et Whiskey Gap, qui appartiennent tous deux à l'Alberta Wheat Pool.

Les quatre élévateurs, deux à chaque point, ont été érigés entre 1923 et 1948, et leur durée estimative de service se situe entre 5 et 10 ans. L'Alberta Wheat Pool a déclaré qu'elle ne rénoverait pas ces élévateurs.

Pendant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Woolford a reçu en moyenne 402 milliers de boisseaux de grain par année, soit l'équivalent de 19 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

D'autres installations d'entreposage sont disponibles à Cardston et Magrath. La distance supplémentaire de camionnage vers ces points

est d'environ 9.5 à 13.8 milles. Pour quelques producteurs, la distance de camionnage pourrait dépasser 20 milles.

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

TABLEAU XI-13
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 13

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 DEC.				
CP PENNANT	ROSERAY	VERLO	12.3		12.3						
	WICKETT	ROSERAY	12.2							12.2	
	ROSERAY	GRANT SPUR			3.0(1)						
CP HATTON	HATTON	GOLDEN PRAIRIE	17.1		17.1						
CP SCHULER SPUR	PIVOT	SCHULER	6.8		6.8						
CP WOOLFORD	RALEY	WHISKY GAP	21.0				21.0				
CP CARDSTON	RAYMOND	CARDSTON	39.0		39.0						
	CARDSTON	GLENWOOD	27.7							27.7	
CP SUFFIELD	LOMOND	HAYS	48.6		48.6						
	HAYS	SUFFIELD	35.3			35.3					
CP LOMOND	LOMOND	ELTHAM	63.2		63.2						
CP CASSILS	CASSILS	SCANDIA	23.4			23.4					
CP STRATHMORE	LANGDON	STRATHMORE	14.1		14.1						
	STRATHMORE	NAMAKA	7.8							7.8	
	NAMAKA	GLEICHEN	12.9				12.9				
CP EMPRESS	LEADER	EMPRESS	23.6	23.6							
CP BASSANO	EMPRESS	BASSANO	118.4	118.4							
TOTAL RÉGION 13			483.4	142.0	204.1	58.7	33.9			47.7	

(1) NOUVELLE CONSTRUCTION 3.0 MILLES.

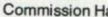
REGION 14

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

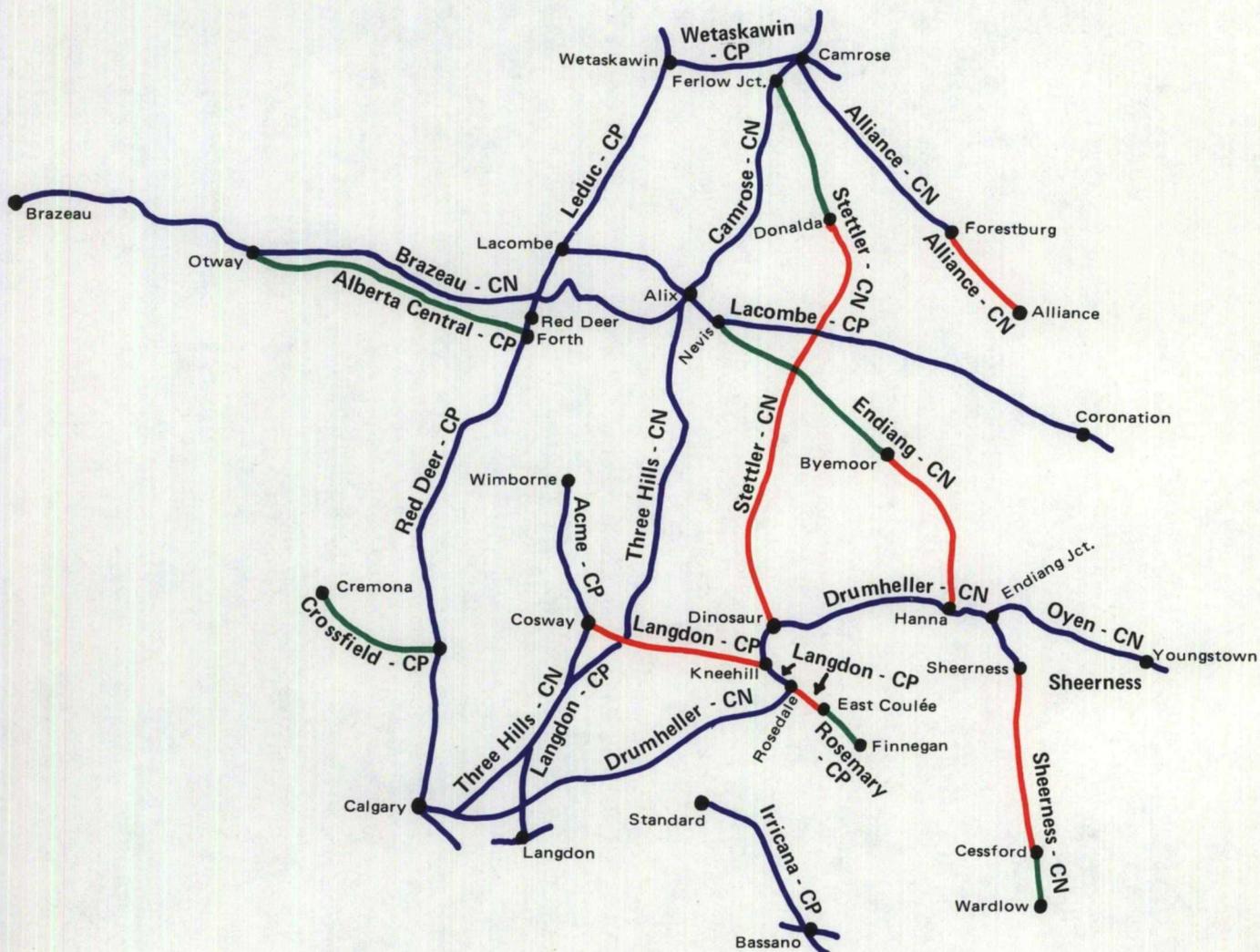


Government
of Canada
- 

Commission Hall



Hall Commission



RÉGION 14

CP Rail - Subdivision de Crossfield

- De Crossfield à Cremona, en Alberta - 27.1 milles.

Construite par le Canadien Pacifique en 1931, cette ligne est entrée en service la même année. Ses rails d'acier d'un poids de 72, 73, 80 et 85 livres ont une capacité brute de transport de 177 milliers de livres. Des points de livraison s'y trouvent à Nier, Madden, Dogpound et Cremona. L'Alberta Wheat Pool et la Pioneer Grain exploitent des installations le long de cette ligne. De son côté, la Parrish & Heimbecker Limited exploite un élévateur à Nier. La Pioneer Grain Company Limited a déclaré qu'elle entend fermer définitivement son élévateur de Cremona en 1977.

Les livraisons de grain sur cette subdivision ont atteint la moyenne de 725 milliers de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, soit l'équivalent de 27 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée. On estime que plus de la moitié du grain de la région est camionnée vers les marchés intérieurs.

D'autres élévateurs sont disponibles à Crossfield, Carstairs et Didsbury, l'éloignement maximum d'un point à l'autre étant de 14.2 milles.

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

La Commission a recommandé que la compagnie d'élévateurs à Cremona de même que l'Administration des chemins de fer des Prairies donnent la priorité à l'établissement d'un élévateur hors-ligne à cet endroit. Voir Page 161, Chapitre 5.

CP Rail - Subdivision Alberta Central

- De Forth à Otway, en Alberta - 58 milles.

Construite par l'Alberta Central Railway en 1913, cette subdivision a été achetée par le Canadien Pacifique en 1914. Ses rails ont un poids de 65, 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport est de 177 milliers de livres. L'unique point de livraison de la ligne est Benalto. L'Alberta Wheat Pool et la United Grain Growers y possèdent des installations. Les quatre élévateurs de l'endroit ont été construits entre 1918 et 1934. La United Grain Growers a déclaré qu'elle fermerait ses élévateurs de Benalto avant le 31 juillet 1977.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 474 milliers de boisseaux de grain par année, ce qui équivaut à seulement huit milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

À Benalto, il existe également un dépôt d'engrais Cominco, qui est desservi presque exclusivement par camion.

Les autres élévateurs disponibles pour l'entreposage du grain de la région se trouvent à Eckville, une distance de sept milles, et à Sylvan Lake, une distance de dix milles. Une quantité considérable de grain de la région est maintenant acheminée par camion jusqu'à Red Deer, située à environ 22 milles plus loin.

La Commission recommande que la subdivision Alberta Central de CP Rail soit abandonnée le 31 décembre 1977.

CP Rail - Subdivision de Langdon

- De Cosway à Kneehill, en Alberta - 37 milles.

- De Rosedale à East Coulee, en Alberta - 8.7 milles.

Cette ligne est entrée en service par étapes dont voici le détail: de Cosway à Kirkpatrick en 1921; de Kirkpatrick à Kneehill en 1923, et de Rosedale à East Coulee en 1929. Ses rails ont un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres. Les points de livraison en sont Carbon, Sharples, Hesketh et Kirkpatrick, où l'Alberta Wheat Pool, la Pioneer Grain Company Limited et la Parrish & Heimbecker Limited sont présents.

Durant la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 1.7 millions de boisseaux de grain par année, c'est-à-dire l'équivalent de 46 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La subdivision de Langdon traverse une excellente région céréalière. Il est également possible que la Century Coal Mine, située à East Coulee, reprenne ses activités.

La Commission recommande que les deux tronçons de la subdivision Langdon demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

CP Rail - Subdivision de Rosemary

- De East Coulee à Finnegan, en Alberta - 23.1 milles.

Le tronçon de cette ligne compris entre Finnegan et East Coulee est entré en service en 1929. Ses rails ont un poids de 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres. Il n'existe aucun point de livraison du grain sur cette voie ferrée.

La Commission recommande que le tronçon East Coulee-Finnegan

de la subdivision Rosemary de CP Rail soit abandonné le 30 juin 1977.

* Remarque

Il se peut qu'un mille de voie s'étendant en direction est depuis la jonction avec la subdivision de Langdon soit indispensable pour desservir la mine de charbon de la région; le cas échéant, il faudra en tenir compte avant d'enlever les rails.

Canadien National - Subdivision de Sheerness

- De Sheerness à Wardlow, en Alberta - 42.2 milles.

Cette ligne a été construite entre 1918 et 1920 avec des rails d'acier d'un poids de 80 livres, dont la capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres. Elle ne comporte aucun point de livraison.

Du charbon est expédié de Sheerness, de même que du pétrole à d'autres points de la subdivision au sud de Cessford. Aucun trafic n'est mis en route sur la voie ferrée comprise entre Cessford et Wardlow. La centrale thermique que l'on se proposait de construire à Dodds-Roundhill sera aménagée à Sheerness, ou près de Sheerness, et elle aura besoin d'un service ferroviaire. Les volumes d'huile lourde acheminés sur cette ligne sont trop considérables pour qu'on envisage de les transporter par camion.

La Commission recommande:

- 1) que les 34.8 milles de la subdivision de Sheerness compris entre Sheerness et Cessford demeurent en service et

soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;

- 2) que les 7.4 milles de la subdivision de Sheerness compris entre Cessford et Wardlow soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision de Stettler

- De la jonction Furlow à Dinosaur, en Alberta - 108 milles.

Cette ligne a été construite en 1910 avec des rails de 60, 80 et 85 livres, dont la capacité brute de transport est de 177 milliers de livres.

Ses différents points de livraison sont Edberg, Meeting Creek, Donalda, Red Willow, Big Valley, Rumsey, Rowley et Morrin. L'Alberta Wheat Pool, la Cargill Grain Company Limited, la Pioneer Grain company Limited, la United Grain Growers Limited et la Parrish & Heimbecker Limited exploitent des élévateurs à différents points de cette ligne.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision de Stettler a reçu en moyenne 3.6 millions de boisseaux de grain par année, ce qui représente 33 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Edberg et Meeting Creek, les deux points les plus septentrionaux de la ligne, ont une moyenne décennale de 312 et 247 milliers de boisseaux respectivement. Les élévateurs de ces deux endroits ont été construits en 1916, 1918 et 1928.

Il y a un service passagers quotidien entre Drumheller et Edmonton

sur la ligne en question.

La Commission recommande:

- 1) que les 77.1 milles de la subdivision compris entre Dinosaur et Donalda demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que les 30.9 milles de la subdivision compris entre Donalda et Furlow Junction soient abandonnés le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de Endiang

- De Hanna à Nevis, en Alberta - 75.2 milles.

Cette ligne a été aménagée entre 1911 et 1925 avec des rails d'acier d'un poids de 60 et 80 livres, dont la capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres. Scapa, Endiang et Byemoor en sont les points de livraison du grain. L'Alberta Wheat Pool possède des installations à Endiang et à Byemoor, tandis que la United Grain Growers Limited en exploite à Scapa.

Les réceptions de grain sur cette subdivision ont atteint la moyenne de 799 milliers de boisseaux durant la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 23 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée du tronçon Hanna-Byemoor. Depuis plusieurs années, aucun trafic n'a été mis en route entre Byemoor et Nevis, et rien n'indique que le transport marchandises reprendra sur ce tronçon.

La Commission recommande:

- 1) que les 34.3 milles de la subdivision compris entre Hanna et Byemore demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies;
- 2) que les 40.9 milles de la subdivision compris entre Byemore et Nevis soient abandonnés le 30 juin 1977.

Canadien National - Subdivision d'Alliance

- De Forestburg à Alliance, en Alberta - 14.3 milles.

Construite en 1915 et 1916, cette ligne est dotée de rails d'un poids de 60 livres, dont la capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

L'Alberta Wheat Pool, la Pioneer Grain Company Limited et la United Grain Growers Limited possèdent des installations à Galahad et à Alliance. Les élévateurs de l'un et l'autre de ces endroits sont en bon état. Sur le tronçon Forestburg-Alliance, les réceptions de grain se sont chiffrées à la moyenne de 1.7 millions de boisseaux par année pendant la période décennale terminée en 1974-75, ce qui correspond à 115 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le Canadien National a laissé entendre qu'au moment de rénover le segment Camrose-Forestburg faisant partie du réseau de base, il améliorerait le tronçon Forestburg-Alliance pour lui donner une capacité brute de transport de 263 milliers de livres. Trois compagnies céréalières ont aussi fortement recommandé le maintien de cette ligne. En outre, il se peut qu'un certain développement industriel se produise

à Alliance.

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

TABLEAU XI-14
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 14

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 DEC.				
CP ROSEMARY	EAST COULEE	FINNEGAN	23.1			23.1					
CP CROSSFIELD	CREMONA	CROSSFIELD	27.1				27.1				
CP LANGDON	COSWAY	KNEEHILL	37.0		37.0						
	ROSEDALE	EAST COULEE	8.7		8.7						
CN SHEERNESS	SHEERNESS	CESSFORD	34.8		34.8						
	CESSFORD	WARDLOW	7.4			7.4					
CN STETTLER	DONALDA	DINOSAUR	77.1		77.1						
	DONALDA	FURLOW JCT.	30.9				30.9				
CN ENDIANG	HANNA	BYEMOOR	34.3		34.3						
	BYEMOOR	NEVIS	40.9			40.9					
CN ALLIANCE	FORRESTBURG	ALLIANCE	14.3		14.3						
CP ALBERTA CENTRAL	FORTH	OTWAY	58.0				58.0				
TOTAL RÉGION 14			393.6		206.2	71.4	116.0				

REGION 15

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

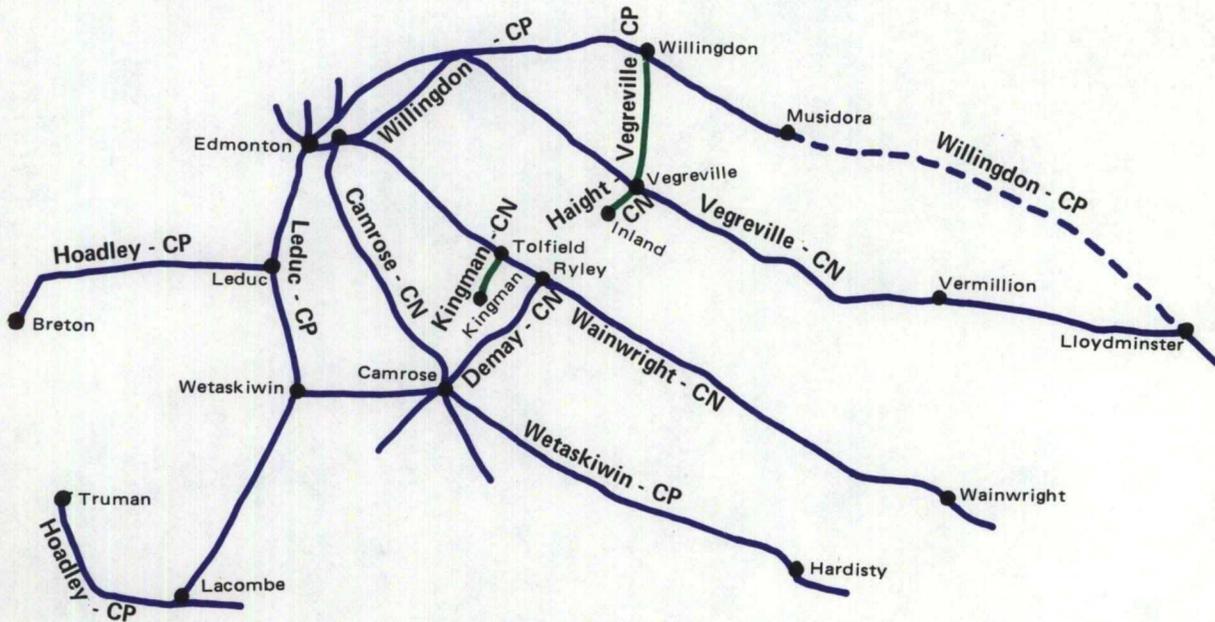


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 15

CP Rail - Subdivision de Willingdon

- De Lloydminster à Musidora, en Alberta - 80.8 milles.

Les rails de cette ligne ont un poids respectif de 80 et 85 livres dont la capacité brute s'établit à 263 milliers de livres.

Les points de livraison en sont Streamstown, Marwayne, Dewberry, Clandonald, Derwent, Myrnam et Beauvallon. L'Alberta Wheat Pool, la United Grain Growers, la Cargill Grain Company et la Pioneer Grain Company possèdent des élévateurs à ces divers points.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne trois millions de boisseaux de grain par année, ce qui représente 37 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Cette subdivision traverse l'une des meilleures régions de cultures mixtes du nord-est albertain.

Si le service ferroviaire en cause était abandonné, les distances de camionnage à partir de deux des principaux points de livraison seraient de 23 et 25 milles jusqu'à un autre point de livraison disponible.

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

CP Rail - Subdivision de Vegreville

- De Willingdon à Vegreville, en Alberta - 24.1 milles.

Construite entre 1929 et 1930, cette ligne est équipée principalement de rails de 72 livres mélangés de 80 et 85 livres. Sa capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

Les deux seuls points de livraison actifs sur la subdivision en cause sont Warwick, où l'Alberta Wheat Pool exploite deux élévateurs, et Vegreville, où la United Grain Growers possède deux élévateurs, et la Cargill Grain un élévateur. Vegreville est également desservi par la subdivision Vegreville du Canadien National.

À Warwick, les réceptions de grain se sont chiffrées à la moyenne de 273 milliers de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75, ce qui équivaut à 11 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Des installations d'entreposage sont disponibles à Willingdon, Hairy Hill et Vegreville.

La Commission recommande que la subdivision de Vegreville soit abandonnée le 31 décembre 1977. Nous proposons qu'une voie de raccordement soit construite à Vegreville de manière que le Canadien National puisse assurer le mouvement du grain des élévateurs situés sur les voies de CP Rail à Vegreville.

Canadien National - Subdivision de Haight

- De Vegreville à Inland, en Alberta - 8.8 milles.

Cette ligne a été construite en 1909 avec des rails d'acier d'un poids de 60 livres dont la capacité brute de transport s'établit à 177 milliers de livres.

L'Alberta Wheat Pool exploite à Inland un élévateur qui fut érigé en 1945 et dont la durée de service se situe entre cinq et dix ans, estime-t-on.

Les livraisons de grain sur cette subdivision se sont établies en moyenne à 249 milliers de boisseaux par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, c'est-à-dire l'équivalent de 28 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

D'autres élévateurs sont disponibles à Vegreville, soit une distance de huit milles. Les routes de la région sont en bon état.

La Commission recommande que la subdivision de Haight du Canadien National soit abandonnée le 31 décembre 1977.

Canadien National - Subdivision de Kingman

- De Tofield à Kingman, en Alberta - 13.0 milles.

Cette ligne construite en 1909 est équipée de rails d'acier d'un poids de 79 livres dont la capacité brute de transport ne dépasse pas 177 milliers de livres.

Il n'existe pas de point de livraison du grain sur la ligne en question, qui n'a connu aucun trafic depuis 1974.

La subdivision de Kingman avoisine un vaste district houillier mais la majeure partie de la production de ces mines est acheminée par la subdivision de Demay du Canadien National.

Autant que nous le sachions, aucun plan n'est prévu pour l'implantation de nouvelles industries le long de cette subdivision.

La Commission recommande que la subdivision de Kingman du Canadien National soit abandonnée le 30 juin 1977.

TABLEAU XI-15
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 15

SUBDIVISION	DE	À	MILLAGE	À AJOUTER AU RÉSEAU DE BASE	À TRANSFÉRER À L'ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES	DEVANT ÊTRE ABANDONÉE					
						1977		1978	1979	1980	1981
						30 JUIN	31 DEC.				
CN KINGMAN	TOFIELD	KINGMAN	13.0			13.0					
CP VEGREVILLE	WILLINGDON	VEGREVILLE	24.1				24.1				
CP WILLINGDON	LLOYDMINSTER	MUSIDORA	80.8	80.8							
CN HAIGHT	INLAND	VEGREVILLE	8.8				8.8				
TOTAL RÉGION 15			126.7	80.8		13.0	32.9				

REGION 16

LÉGENDE

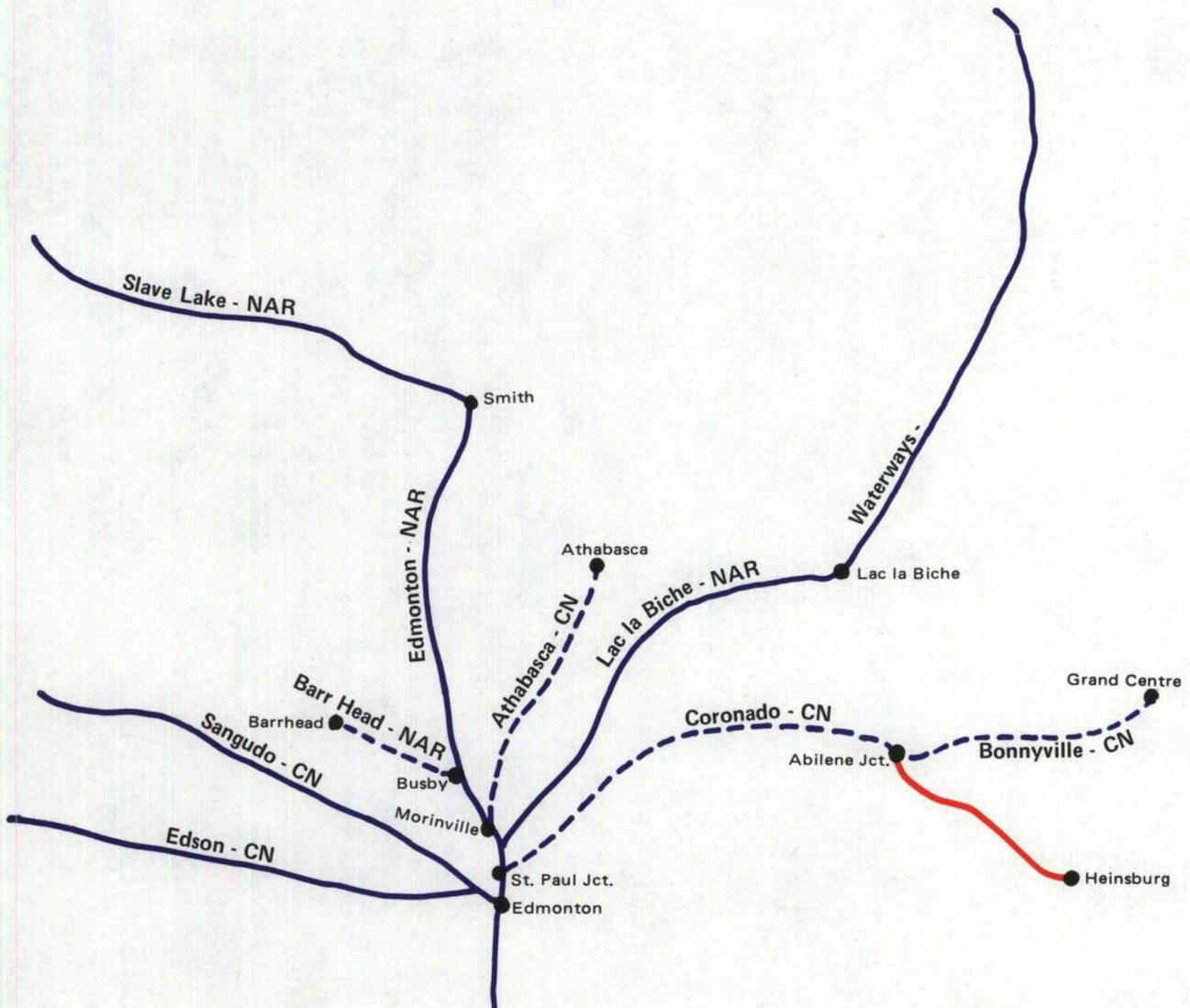
-  Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
 - Recommandations de la Commission**
 -  Adjonction au réseau de base
 -  Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
 -  Abandon recommandé, 1977-1981
 -  Nouvelle Construction
 -  Transfert du CP Rail au CNR
 -  Transfert du CNR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

Gouvernement
du Canada

Commission Hall

Government
of Canada

Hall Commission



RÉGION 16

Canadien National - Subdivision de Coronado

- De St. Paul Junction à Heinsburg, en Alberta - 160 milles.

Cette ligne a été construite entre 1917 et 1928; ses rails sont en bon état et leur capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Il existe des points de livraison du grain à Daugh, Gibbons, Redwater, Radway, Waskatenau, Warspite, Vilna, St. Paul, Elk Point and Heinsburg. Ce sont l'Alberta Wheat Pool et la United Grain Growers qui exploitent ces élévateurs.

Les réceptions de grain sur la subdivision se sont chiffrées à la moyenne de 4.2 millions de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 26 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le grain représente environ la moitié du trafic marchandises global de la ligne. Les autres marchandises expédiées en volume considérable sont le sel, de Lindbergh, et le pétrole. La possibilité d'un développement accru de l'industrie du pétrole lourd dans la région entre également en ligne de compte dans le cas de la subdivision de Coronado. Ce pétrole doit être acheminé par camion ou par rail, car il est impossible de le transporter par oléoduc en raison de sa forte viscosité. La subdivision de Coronado offre un service passagers quotidien sur un de ses tronçons. En outre, elle transporte des marchandises générales jusqu'à la subdivision de Bonnyville, qui dessert la base militaire de Cold Lake.

La Commission recommande:

- 1) que les 108.1 milles de cette subdivision compris entre St. Paul Junction et Abilene Junction demeurent en service et soient ajoutés au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000;
- 2) que les 51.9 milles de cette subdivision compris entre Abilene Junction et Heinsburg demeurent en service et soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Canadien National - Subdivision de Bonnyville

- De Abilene Junction à Grand Centre, en Alberta - 61.1 milles.

Cette ligne a été construite entre 1928 et 1930; ses rails sont en bon état et leur capacité brute de transport s'établit à 220 milliers de livres.

Des élévateurs fonctionnent à Glendon, Bonnyville et Grand Centre. Ceux de Bonnyville et de Grand Centre sont en bon état et leur durée de service serait de 10 à 20 ans. La United Grain Growers et l'Alberta Wheat Pool sont présentes sur cette subdivision.

Les réceptions de grain ont atteint la moyenne de 878 milliers de boisseaux par année durant la période décennale terminée en 1974-75. Ce chiffre équivaut à 14 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Le grain forme environ le tiers du trafic de la subdivision en cause, la majeure partie des marchandises qu'elle achemine étant constituée d'approvisionnements destinés à la base militaire de Cold Lake.

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

Canadian National - Subdivision d'Athabasca

- De Morinville à Athabasca, en Alberta - 72.8 milles.

Construite en 1911 et 1912, cette ligne est équipée de rails d'acier d'un poids respectif de 60 et 85 livres, sauf un court segment doté de rails d'acier de 100 livres; sa capacité brute de transport se limite à 177 milliers de livres.

Il existe des points de livraison du grain à Morinville, Peavey, Legal, Vimy, Clyde, Colinton et Athabasca. Ils sont exploités par la Cargill Grain Company, la United Grain Growers et l'Alberta Wheat Pool.

Pour la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision d'Athabasca a reçu en moyenne 2.8 millions de boisseaux de grain par année, c'est-à-dire 39 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La région sise au nord d'Athabasca offre de grandes possibilités en ce qui concerne l'agriculture et les sciages. Des travaux d'égouttement subventionnés par l'État sont en voie d'exécution dans ce secteur et auront pour effet d'y accroître la production céréalière.

La région compte également deux grosses cailloutières, ainsi qu'un gisement de bentonite. Les Entreprises IXL signalent que la ligne d'Athabasca leur est nécessaire pour alimenter leur usine d'Edmonton en bentonite, le recours au camionnage se révélant trop coûteux en raison de la distance à parcourir, soit 100 milles.

Le Canadien National affirme qu'il lui en coûterait moins cher d'améliorer sa subdivision d'Athabasca que de construire une voie de raccordement entre Colinton et Boyle.

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

Northern Alberta Railways - Subdivision de Barrhead

- De Busby à Barrhead, en Alberta - 26.5 milles.

Équipée de rails d'acier d'un poids de 60, 70 et 100 livres, cette ligne a une capacité brute de transport de 192 milliers de livres.

La United Grain Growers possède des installations à Monola, tandis que l'Alberta Wheat Pool et la United Grain Growers sont toutes deux présentes à Barrhead. Quatre des six élévateurs de cet endroit sont en bon état.

Au cours de la période décennale terminée en 1974-75, la subdivision a reçu en moyenne 1.3 millions de boisseaux de grain par année, soit l'équivalent de 49 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

Barrhead est un centre régional qui connaît une croissance marquée. Des scieries, des entreprises d'abattage et de nombreuses petites industries utilisent la subdivision de Barrhead.

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

Canadien National - Tronçon de Kerensky

La construction d'un raccordement entre la subdivision Coronado du Canadien National et la subdivision du Lac LaBiche de la Northern Alberta Railways, à Kerensky, supprimerait environ 29 milles de voies parallèles appartenant à ces deux compagnies. La Commission leur a demandé d'étudier ce projet de construction. Dans l'exposé des principales conclusions auxquelles ils sont arrivés après l'examen de la proposition du gouvernement albertain concernant l'aménagement ferroviaire dans le nord de la province, les chemins de fer nous ont déclaré à Edmonton: "Le projet de construction d'un nouveau raccordement dans le voisinage de Kerensky en vue d'éliminer quelque 29 milles de voies parallèles CN/NAR, immédiatement à l'est d'Edmonton, se révèle un peu plus intéressant à la lumière des modifications opérationnelles envisagées et des investissements requis; il fera l'objet d'une étude intensive de la part du CN et du CP, conjointement avec la NAR". Un groupe d'étude a été formé pour étudier le projet en question. Dans une lettre du 23 février 1977, M. C.F. Armstrong, vice-président du Canadien National pour la région des montagnes, écrivait:

"L'étude ne doit pas s'arrêter à l'indication à court terme selon laquelle la ligne du NAR devant être bientôt réparée, celle du CN deviendrait peut-être la meilleure route permanente (dans ce cas la ville de Redwater figurerait sur la liste des localités retenues). Il importe de sonder cette hypothèse initiale à la lumière du trafic et des exigences de l'exploitation liées aux possibilités de développement à long terme du nord albertain. Nous devons également intégrer ce projet à nos plans de révision des installations terminales d'Edmonton.

Cela étant, l'étude se révèle complexe, et il est peu probable que nous puissions résoudre définitivement la question avant le début de l'été, en sorte que nous ne pourrions pas faire connaître notre décision assez vite pour qu'elle figure dans le rapport du juge Hall.

"Il convient cependant de signaler que le CN et le CP Rail ont entrepris l'étude voulue pour déterminer si les quelque 29 milles de voies parallèles du CN et de la NAR pourraient être supprimés sans trop nuire aux futurs besoins des expéditeurs, et que les nouvelles dépenses en immobilisations qu'exigeraient les deux tronçons en cause ont été différées en attendant qu'une décision soit prise, etc."

La Commission recommande qu'à la fin de leur étude, qui devra être terminée avant le 31 décembre 1977, les chemins de fer en transmettent les résultats au ministre des Transports.

TABLEAU XI-16
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 16

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 DEC.	1978	1979	1980
NAR BARRHEAD	BUSBY	BARRHEAD	26.5	26.5						
CN ATHABASCA	MORINVILLE	ATHABASCA	72.8	72.8						
CN CORONADO	ST. PAUL JCT.	ABILENE	108.1	108.1	51.9					
	ABILENE JCT.	HEINSBURG	51.9							
CN BONNYVILLE	ABILENE JCT.	GRAND CENTRE	61.1	61.1						
TOTAL RÉGION 16			320.4	268.5	51.9					

REGION 17

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

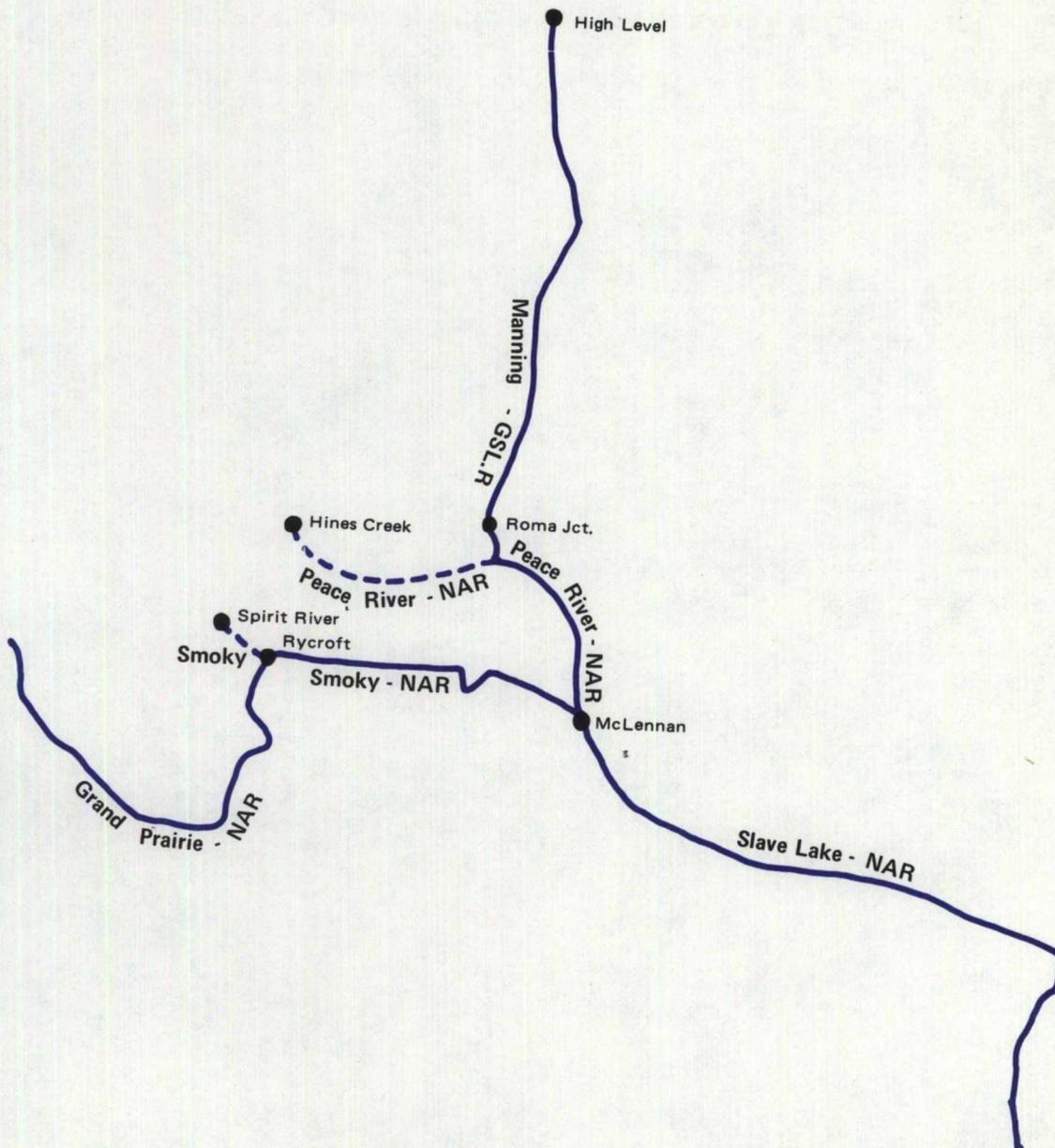


Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Commission Hall

Hall Commission



RÉGION 17

Northern Alberta Railways - Subdivision de Rivière-la-Paix

- De la jonction Roma à Hines Creek, en Alberta, 52.8 milles.

Le poids des rails de cette ligne varie de 60 à 85 livres et leur capacité brute de transport est de 177 milliers de livres. Il existe sept points de livraison du grain sur ce tronçon de la subdivision: Grimshaw, Berwyn, Brownvale, Whitelaw, Bluesky, Fairview and Hines Creek. Ce tronçon de la subdivision de Rivière-la-Paix a reçu, en moyenne, 4.8 millions de boisseaux de grain par année au cours de la période décennale terminée en 1974-75, ce qui équivaut à 91 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La moyenne décennale des manutentions de grain à Fairview et Hines Creek dépasse le million de boisseaux par année.

Il existe à Hines Creek une grosse scierie qui utilise le service ferroviaire. La subdivision se trouve dans l'une des régions en plein développement du secteur de Rivière-la-Paix, et elle est susceptible de connaître une importance accrue.

La Commission recommande que le tronçon de la subdivision de Rivière-la-Paix compris entre la jonction Roma et Hines Creek demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

Northern Alberta Railways - Subdivision de Smoky

- De Rycroft à Spirit River, en Alberta - 5.3 milles.

Équipée de rails d'acier d'un poids de 60 livres, cette ligne a une capacité brute de transport de 177 milliers de livres.

Dans la période décennale terminée en 1974-75, les réceptions de grain y ont atteint la moyenne annuelle de 1.3 millions de boisseaux, soit l'équivalent de 238 milliers de boisseaux par mille de voie ferrée.

La production céréalière de la région s'accroît sans cesse, de nouvelles superficies étant mises en production chaque année.

Les élévateurs de Spirit River sont exploités respectivement par l'Alberta Wheat Pool, la Cargill Grain, la United Grain Growers et la Hanna's Seed Ltd.

La Commission recommande que le tronçon Rycroft-Spirit River de la subdivision de Smoky demeure en service et soit ajouté au réseau de base garanti jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

TABLEAU XI-17
RECOMMANDATIONS TOUCHANT LES LIGNES DE LA CATÉGORIE B - RÉGION 17

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 DEC.				
NAR SMOKY	RYCROFT	SPIRIT RIVER	5.3	5.3							
NAR PEACE RIVER	ROMA JCT.	HINES CREEK	<u>52.8</u>	<u>52.8</u>							
TOTAL RÉGION 17			58.1	58.1							

CHAPITRE 12

CONSEQUENCES DES RECOMMANDATIONS RÉGIONALES

CONSÉQUENCES DES RECOMMANDATIONS RÉGIONALES

Résumé des recommandations

TABLEAU XII-1

Résumé des recommandations de la Commission Voies de la catégorie "B"

Région	Milles	Adjonction au réseau de base	Transfert aux autorités du rail des Prairies	ABANDON					
				1977 30 juin	30 déc.	1978	1979	1980	1981
1	11.4	--	6.9	--	4.5	--	--	--	--
2	508.1	96.0	209.8	127.1	--	29.0	--	6.9	39.3
3	155.2	--	74.3	--	9.4	--	71.5	--	--
4	558.7	--	217.7(1)	32.7	80.7	138.3	--	19.0	70.7
5	449.9	163.6	235.7	--	--	50.6	--	--	--
6	763.4	383.0	310.1	28.8	33.6	7.9	--	--	--
7	101.5	--	37.8	10.9	26.8	--	--	--	26.0
8	360.2	54.1	144.4	52.3	48.4	--	--	61.0	--
9	357.4	--	202.1	--	104.8	--	25.5	--	25.0
10	226.4	--	95.8(2)	21.8	--	33.3	94.5	--	--
11	988.0	401.7	236.2	81.5	103.8	72.7	63.4	28.7	--
12	436.9	164.8	110.6	36.0	40.3	--	49.4	35.8	--
13	483.4	142.0	204.1(3)	58.7	33.9	--	--	47.7	--
14	393.6	--	206.2	71.4	116.0	--	--	--	--
15	126.7	80.8	--	13.0	32.9	--	--	--	--
16	320.4	268.5	51.9	--	--	--	--	--	--
17	58.1	58.1	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL	6,299.3	1,812.6	2,343.6	534.2	635.1	331.8	304.3	199.1	161.0

(1) INCLUT 0.4 MILLES DE NOUVELLES VOIES.
 (2) INCLUT 19 MILLES DE NOUVELLES VOIES.
 (3) INCLUT 3 MILLES DE NOUVELLES VOIES.

Le réseau des Prairies compte 18,736 milles. Dont 12,414.3 milles
ou 66.2 pour cent sont incorporés au réseau de base et garantis jusqu'en l'an

TABLEAU XII-2					
Milles de voie et recommandations par province					
Catégorie de voie	CN	CP	NAR	Total	Pourcentage du total provincial
	-Mi.-	-Mi.-	-Mi.-	-Mi.-	
<u>Province du Manitoba</u>					
Réseau de base garanti jusqu'en l'an 2000	1,996.5	1,151.8	--	3,148.3	69.2
Adjonction recommandée au réseau de base	118.5	49.0	--	167.5	3.7
Transfert recommandé à l'Administration des chemins de fer des Prairies	464.5	136.2	--	600.7	13.2
Abandon recommandé	429.6	203.3	--	632.9	13.9
TOTAL	3,009.1	1,540.3	--	4,549.4	100.0
<u>Province de Saskatchewan</u>					
Réseau de base garanti jusqu'en l'an 2000	1,865.2	3,101.5	--	4,966.7	59.0
Adjonction recommandée au réseau de base	763.4	281.8	--	1,045.2	12.4
Transfert recommandé à l'Administration des chemins de fer des Prairies	755.1	525.0	--	1,280.1	15.2
Abandon recommandé	727.5	394.7	--	1,122.2	12.4
TOTAL	4,111.2	4,303.0	--	8,414.2	100.0
<u>Province de l'Alberta</u>					
Réseau de base garanti jusqu'en l'an 2000	1,924.8	1,563.3	811.2	4,299.3	74.5
Adjonction recommandée au réseau de base	242.0	273.3	84.6	599.9	10.4
Transfert recommandé à l'Administration des chemins de fer des Prairies	231.9	230.9	--	462.8	8.0
Abandon recommandé	150.0	260.4	--	410.4	7.1
TOTAL	2,548.7	2,327.9	895.8	5,772.4	100.0
<u>Province des Prairies</u>					
Réseau de base garanti jusqu'en l'an 2000	5,786.5	5,816.5	811.2	12,414.3	66.2
Adjonction recommandée au réseau de base	1,123.9	604.1	84.5	1,812.6	9.7
Transfert recommandé à l'Administration des chemins de fer des Prairies	1,451.5	892.1	--	2,343.6*	12.5
Abandon recommandé	1,307.1	858.4	--	2,165.5	11.6
TOTAL (RÉSEAU)	9,669.0	8,171.2	895.8	18,736.0	100.0
* Y compris 22.4 milles de nouvelles voies.					

2000, et 6,299 milles ou 33.6 pour cent ont fait l'objet d'une étude par notre Commission. Cette dernière recommande que 1,812.6 milles soient ajoutés au réseau de base, et que 2,165.5 milles soient progressivement abandonnés sur une période de cinq ans et enfin que 2,343.6 milles soient placés sous l'autorité de l'Administration des chemins de fer des Prairies pour que celle-ci fasse une évaluation permanente de leur utilité.

Des 2,165.5 milles dont on recommande l'abandon, 534.2 ne sont pas en service à l'heure actuelle et pourront être abandonnés le 30 juin 1977, à l'expiration du "gel" en vigueur. On compte 138.6 milles retirées du service au Manitoba, 237.7 en Saskatchewan et 163.9 en Alberta. La Commission a recommandé l'abandon de 1,631.3 milles de voies en service entre décembre 1977 et décembre 1981. De l'ensemble des 18,201.8 milles de réseau en exploitation, les abandons se chiffrent à neuf pour cent, soit 11.2 pour cent au Manitoba, 10.9 pour cent en Saskatchewan et enfin, 4.4 pour cent en Alberta.

TABLEAU XII-3			
Voies en service - Nombre de milles et recommandations			
Province	Milles en service	Abandon recommandé	Pourcentage
Manitoba	4,410.8	494.3	11.2
Saskatchewan	8,181.5	889.5	10.9
Alberta	5,609.5	247.5	4.4
TOTAL	18,201.8	1,631.3	9.0

Des 2,165.5 milles dont on recommande l'abandon, 1,307.1 milles, ou 60.4 pour cent, appartiennent au CN et 858.4 ou 39.6, pour cent à

CP Rail.

Incidence sur les producteurs

La fermeture proposée de 2,165.5 milles de réseau au cours des cinq prochaines années atteindra environ 6,750 détenteurs de livrets de permis. Dans la plupart des cas, sauf si les élévateurs sont considérés comme des élévateurs hors-voie, ces producteurs devront diriger les livraisons vers d'autres points. Ils représentent 4.4 pour cent des producteurs de grain de l'Ouest canadien qui, au cours de la décennie se terminant en 1974-1975, ont effectué en moyenne des livraisons annuelles se chiffrant à 35.5 millions de boisseaux, soit, 4.6 pour cent des livraisons annuelles moyennes des producteurs.

Pour rejoindre d'autres points de livraison, les producteurs seront obligés de parcourir des distances plus grandes. Il ne s'agit pas d'une distance excessive car la Commission a veillé à éviter aux producteurs de transporter du grain au-delà de la distance de 25 milles habituelle par suite de la fermeture de certains élévateurs ou de certaines voies. Il n'a pas été possible de protéger chacun des producteurs, mais l'application générale du principe la protège la majorité d'entre eux contre des distances excessives. À l'heure actuelle, malgré la prolifération des élévateurs, un bon nombre de producteurs transportent le grain sur des distances de plus de 30 milles.

Élévateurs primaires

Il existe 206 élévateurs aux 113 points de livraison situés sur les 2,165.5 milles de voies dont on recommande l'abandon. La capacité d'entreposage de ces élévateurs est de l'ordre de 13 millions de

boisseaux, soit 3.8 pour cent de la capacité des élévateurs primaires des Prairies.

À six de ces 113 points de livraison, les réceptions de grain se sont établies en moyenne à moins de 150 milles boisseaux par an, 48 autres connaissent des livraisons de moins de 250 milles boisseaux par an, et 57 enregistrent des réceptions de grain de l'ordre de 250 à 500 milles boisseaux par an et enfin, deux points de livraison ont un volume dépassant 500 milles boisseaux. Ces chiffres sont réunis au tableau XII-4. Le tableau XII-5 décrit la diminution des points de livraison et du nombre d'élévateurs que le réseau a connue au cours des cinq dernières années.

TABLEAU XII-4
Réceptions aux points de livraison à retirer du service

Réceptions (000 boisseaux)	Année d'abandon					Total	% du Total
	1977	1978	1979	1980	1981		
	Nombre de points de livraison						
Moins de 150	3	0	2	0	1	6	5.3
150 - 200	19	10	9	2	2	42	37.2
250 - 500	17	13	4	14	9	57	50.5
Plus de 500	2	0	2	2	2	8	6.0
TOTAL	41	23	17	18	14	113	
% du total	36.3	20.4	15.0	15.9	12.4		100.0

TABLEAU XII-5
Points de livraison et fermeture d'élévateurs, 1972-1977

Campagne agricole	Nbre. de points de livraison	Nbre. d'élévateurs
1972-73	1,672	4,567
1973-74	1,617	4,383
1974-75	1,594	4,292
1975-76	1,556	4,165
1976-77	1,495	3,964
Réduction totale	- 177	- 603

Incidences sur les collectivités

Recommander la fermeture de 2,165.5 milles d'embranchements signifie la fin du service ferroviaire aux 113 points de livraison entre 1977 et 1981. De ces 113 points de livraison, deux sont des municipalités, 23 des villages constitués en corporation et 88 des agglomérations rurales. Au tableau XII-6 figurent les données relatives à la population des agglomérations où le service ferroviaire sera interrompu. Parmi celles-ci, 59.3 pour cent ont moins de 50 habitants, 19.5 pour cent de 50 à 100 habitants et 21.2 pour cent plus de 100.

TABLEAU XII-6
Population des agglomérations situées le long des voies à abandonner

Population	Année de l'abandon					Total	% du Total
	1977	1978	1979	1980	1981		
	- Nombre d'agglomérations -						
0 - 50	26	17	11	7	6	67	59.3
50 - 100	9	3	4	2	4	22	19.5
Plus de 100	6	3	2	9	4	24	21.2
Total	41	23	17	18	14	113	
% du Total	36.3	20.4	15.0	15.9	12.4		100.0

Transfert du droit de propriété

Voici, dans ces grandes lignes, les transferts du droit de propriété entre le CN et CP Rail conformément aux recommandations de la Commission:

DROIT DE PROPRIÉTÉ SUR LES EMBRANCHEMENTS RECOMMANDATION DE TRANSFERT DE CP RAIL AU CN

<u>RÉGION</u>	<u>SUBDIVISION</u>	<u>DEPUIS</u>	<u>VOIES-MILLES</u>
4	Miniota	Quadra à Hamiota	11.4
	Lenore	Kenton à Wheatland	15.0 (1)
	Russell	Russell à Inglis	12.9
10	Colonsay	Dilke à Amazon	51.4 (2)
11	Matador	Wartime à Kyle	30.4

TOTAL DES MILLES D'EMBRANCHEMENTS À CEDER AU CN PAR LE CP 121.1

- (1) CN: exploitation de 0.4 milles de nouvelles voies reliant Wheatland
(2) CN: exploitation de 8.0 milles de nouvelles voies d'Amazon à Watrous

DU CN À CP RAIL

9	Gravelbourg	Mossbank à Gravelbourg	30.3
		Hodgeville à Tyson	4.4
10	Central Butte	Mawer à Central Butte	7.4(3)
	Riverhurst	Central Butte à Riverhurst	18.0
11	Dodsland	Dodsland à Dewar Lake	32.6

TOTAL DES MILLES D'EMBRANCHEMENTS À CEDER AU CP PAR LE CN 92.7

- (3) CP Rail doit exploiter 11 milles de nouvelles voies entre Eyebrow et Mawer.

Ces transferts sont nécessaires pour réaliser les économies d'exploitation exigées par la nouvelle structuration et s'expliquent d'elles-mêmes pour la plupart.

Subdivision de Colonsay

En ce qui concerne la subdivision de Colonsay de CP Rail, la voie ne sert à aucun trafic entre Colonsay et Amazon, un parcours de 33.3 milles à l'extrémité nord. Au sud, il s'agit d'une voie peu sûre qui a été inondée en plusieurs endroits entre Dilke et Euston, soit sur une distance de 21.8 milles. Les estimations présentées à la Commission indiquent qu'il en coûterait près de 4 à 5 millions de dollars pour remettre cette section en état. Elle est au niveau de l'eau et subit des inondations régulières.

Subdivision de Meadow Lake

La subdivision s'étend de Tobey (Debden) à Meadow Lake, soit un parcours de 93.4 milles. Elle a déjà été reliée par la subdivision de Medstead, (CP Rail), à la subdivision de Hatherleigh (CN) située à Medstead, et de là à North Battleford par le réseau du CN sur lequel CP Rail a droits de circulation.

CP Rail a présenté une demande, qui devrait lui être accordée d'ailleurs, visant à abandonner la subdivision de Medstead. CP Rail a accès à la voie de Meadow Lake depuis Prince Albert jusqu'à Tobey (Debden), car il a le droit de circuler sur les lignes du CN des subdivisions de Blaine Lake et de Big River depuis Prince Albert jusqu'à Tobey, soit une distance de 60.9 milles.

Il s'ensuit que la subdivision de Meadow Lake de CP Rail est

actuellement une voie délaissée, et rien ne justifierait la remise en état et l'exploitation de cette ligne par CP Rail. Celui-ci a en effet établi que la ligne était peu rentable. Même si on l'employait au transport du grain à un tarif compensatoire, la ligne demeurerait peu rentable malgré les droits peu élevés qu'il verse au CN pour l'accès jusqu'à Prince Albert. Le CN n'est pas tenu d'offrir ce service à perte. CP Rail désire conserver la ligne comme voie d'accès vers le nord-ouest de la Saskatchewan au cas où à un moment donné, une certaine expansion devait justifier la construction de voies vers le nord. La Commission n'entend pas justifier que CP Rail soit subventionné pour conserver cette ligne indéfiniment aux frais du public parce qu'il existe une mince chance de la voir devenir viable dans un avenir éloigné que CP Rail même ne peut prévoir actuellement.

Le CN dessert le territoire qui s'étend de Shellbrook à Tobey et jusqu'à Big River et pourrait offrir le même service à la subdivision de Meadow Lake.

Un autre point a influé sur la décision de la Commission: des terres agricoles s'étendent entre la rivière Saskatchewan-Nord et la rivière Beaver, qui pourraient, dans un proche avenir justifier un raccordement entre Meadow Lake et les voies du CN à Grand Centre en Alberta. Ce raccordement relierait le Nord-Est de l'Alberta à Prince Albert et Churchill. On a fortement objecté à la Commission qu'un raccordement était nécessaire depuis Frenchman's Butte, en Saskatchewan, à Heinsburg, en Alberta, mais selon la Commission il serait trop au sud pour bien desservir la région de la rivière Beaver.

Généralités

Dans les cas où le transfert du droit de propriété est recommandé, le propriétaire actuel aurait droit à un dédommagement pour les biens meubles cédés à l'autre société, mais non pour l'emprise. Les échanges se font dans les deux sens, et le dédommagement versé devrait être convenu entre les deux parties ou déterminé par arbitrage.

La Commission canadienne des transports

Les articles 253 et 254 de la Loi sur les chemins de fer prévoient que c'est la Commission susmentionnée qui peut ordonner l'abandon d'une ligne.

La Commission recommande l'abandon de nombreuses lignes ou sections.

Une interprétation littérale de ces articles pourrait signifier que, si les recommandations de la Commission sont acceptées par le ministre des Transports et le gouvernement du Canada, la dite Commission devra reprendre la procédure d'abandon avant que celui-ci ne soit concrétisé.

Ce procédé constituerait un double emploi et une dépense inutile tant au plan financier qu'au plan de la main-d'oeuvre. Dans le cadre de son mandat, la Commission a fait l'étude de ces voies en tenant compte des points figurant à l'article 254 de la Loi. Elle a annoncé la tenue de ses séances, en a organisé à peu près 120 et a reçu plus de 1,600 mémoires. Tout a été dit et tous les mémoires ont été présentés.

La Commission recommande que la Loi sur les chemins de fer soit

amendée, s'il y a lieu, pour relever la Commission canadienne des transports de toute participation ultérieure aux procédures d'abandon qui ont fait l'objet d'une étude par la dite commission et aussi de tout abandon futur des voies transférées à l'Administration des chemins de fer des Prairies:

Dédommagement aux provinces pour les dépenses de voirie

Les mémoires présentés à la Commission par les municipalités et les provinces ont souligné le cas des dépenses de voirie qui pourraient être transférées du fédéral aux autorités locales en cas d'abandon de voies.

Les mémoires de l'Alberta et de la Saskatchewan en matière de dépenses de voirie contiennent une estimation du coût total en tenant compte de la construction et de l'entretien supplémentaire occasionnés par l'abandon éventuel de chaque voie. Le Manitoba a établi un rapport entre le total de milles de routes aux milles de voies ferrées de la province pour calculer ensuite le nombre correspondant de milles de routes qui seraient touchés par l'abandon de toutes les voies de la catégorie "B".

L'estimation de l'accroissement éventuel du coût des routes résultant du prochain abandon des voies ferrées est complexe parce qu'on doit envisager toute une gamme d'hypothèses. La première d'entre elles est fondamentale et porte sur l'éloignement ou l'emplacement des points de livraison dans le but d'établir des projections au sujet des routes et des volumes. Pour déterminer les caractéristiques de la route, la

durée de son revêtement et de l'infrastructure, on ne peut s'en tenir à la simple application des principes de résistance des matériaux. Une bonne part des données destinées à l'analyse technique se fondent sur une sélection plutôt arbitraire de certains facteurs comme la description du véhicule (taille du camion), le calendrier et la concentration du trafic, ainsi que sur la connaissance concrète de la performance typique des plates-formes.

Les grandes rubriques du document intitulé "Coûts des routes" (Volume II) résument les facteurs dont il faut tenir compte en évaluant l'incidence de l'abandon sur les routes, tels qu'ils se dégagent de la documentation actuelle.

L'utilisation des routes et l'incidence d'un surcroît de trafic serait normalement évaluées en termes de l'accroissement de la moyenne annuelle du trafic quotidien (AADT) en vérifiant si l'on s'attend à voir la composition du trafic subir des changements importants. Pour évaluer l'incidence d'une augmentation du transport céréalier, il y a lieu d'étudier comment les routes seront touchées par l'accroissement du nombre de véhicules lourdement chargés. Habituellement, le changement de l'ensemble du trafic est de peu de conséquence.

On a déterminé que la centralisation prévue par suite de la modification des intervalles entre les points de collecte n'intensifiera pas outre mesure le trafic sur les principaux axes routiers. La principale inquiétude touche l'accroissement du transport du grain sur des routes bitumées. La durée de service d'une route asphaltée est presque directement proportionnelle à l'accroissement des chargements,

tandis que dans le cas d'une route bitumée, la simple application des principes techniques ne permet pas de la prévoir aussi facilement. On a de plus comparé le trafic actuel et éventuel aux données chronologiques pour évaluer l'incidence d'un surcroît de trafic sur le réseau routier secondaire. Cette évaluation a tenu compte du calendrier et de la concentration du trafic, de même que de la taille des véhicules qui composent le trafic supplémentaire. L'étude de la Commission confirme l'opinion que le besoin de fonds découlera surtout de la nécessité d'asphalter certaines routes bitumées.

En évaluant le coût des routes, il faut prévoir les exigences du public, quoique dans le cas de l'interruption du service ferroviaire cela devient plus compliqué parce que les rapports de cause à effet sont plus difficiles à établir. La Commission n'est pas sans ignorer qu'une route de gravier, même si elle peut supporter des chargements plus lourds, peut être asphaltée à cause de la demande insistante du public qui veut des routes "sans poussière". Une partie des frais nécessaires pour asphalter la route sera attribuable à la charge accrue des véhicules car les surfaces huilées bien qu'incapables de supporter ce poids auraient suffi à satisfaire le public si le trafic demeurait tel qu'il est actuellement.

Les estimations des gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan ont été fondées sur une analyse assez rigoureuse quoique la méthode de calcul puisse être contestée sous divers aspects. Il est difficile, en effet, de voir plusieurs estimateurs techniques s'accorder sur les hypothèses utilisées pour le calcul des coûts des routes entraînés par

la suppression du service ferroviaire. Un second calcul de ces frais pour ce qui est de certaines voies déterminées, révèle que les estimations provinciales sont élevées. La Commission a néanmoins accepté ces données dans l'ensemble afin de pouvoir définir l'incidence de l'abandon de ces lignes.

Par ailleurs, les estimations provinciales ont fait l'objet d'une analyse et elles ont été traduites en coûts annuels moyens. La moyenne annuelle des livraisons de grain a également été calculée pour tous les embranchements de la catégorie "B". Si l'on devait accepter le projet d'abandon général tel quel, l'accroissement des coûts des routes équivaldrait à une moyenne de trois cents le boisseau pour les livraisons de grain dans les nouvelles stations. Par contre l'abandon total des embranchements de la catégorie "B" entraînerait un coût moyen d'environ un cent par boisseau pour tout le grain livré dans les Prairies, étant donné que près d'un tiers de la collecte de grain se fait le long des 6,300 milles des voies de la catégorie "B".

Les coûts supplémentaires découlant de l'abandon et de la rationalisation "prévisible" ne constitueront pas la majeure part du coût de la manutention et du transport du grain. On doit néanmoins évaluer l'importance des coûts qu'auront à subir les provinces, au chapitre des routes.

Les mesures qui se concrétiseront au cours des cinq prochaines années, conformément aux recommandations de la Commission, concernent l'abandon d'un peu plus d'un tiers de voies de la catégorie "B".

À peu près moins de 15 pour cent de l'ensemble des réceptions de grain circulant sur les voies de la catégorie "B" seront déplacées vers d'autres points à cause des fermetures. La Commission a appliqué son interprétation des calculs des gouvernements provinciaux à ce projet de rationalisation afin de pouvoir évaluer l'accroissement des coûts des routes. Calculés sur cette base, les frais annuels d'entretien des routes et le coût amorti de construction s'élèvent à environ \$300,000 pour l'Alberta, \$600,000 pour la Saskatchewan et \$150,000 pour le Manitoba.

La Commission prévoit que des négociations fédérales-provinciales auront lieu en ce qui concerne l'assistance que devrait fournir le gouvernement fédéral pour compenser le transfert des coûts qui découlera de l'abandon. Les provinces et les municipalités se verront confrontées à l'accroissement des coûts destinés à couvrir la hausse des coûts des routes. C'est le gouvernement fédéral qui bénéficiera des économies réalisées en matière de subventions aux chemins de fer par suite des abandons.

La Commission recommande:

- que le Gouvernement fédéral aide les provinces et les municipalités qui auront à subir la hausse des coûts des routes par suite de l'abandon des embranchements.

Taxes municipales

Les municipalités des Prairies ont exprimé leur inquiétude au sujet de la perte des recettes fiscales par suite de l'abandon de certaines voies. Dans de nombreuses municipalités, l'évaluation des

lignes de chemins de fer et l'évaluation des installations ferroviaires connexes comptent pour dix pour cent et davantage de l'ensemble de l'assiette fiscale de la municipalité.

L'incidence sur les résidents des municipalités est triple: perte de revenue, frais d'entretien routier légèrement plus élevés par suite de l'accroissement du transport du grain et accroissement des frais agricoles.

La Commission a étudié ces transferts de coût des sociétés de chemins de fer et du gouvernement fédéral aux municipalités. D'autres sections du présent rapport traitent du coût du transport par camion de ferme ainsi que des coûts des routes.

La Commission recommande qu'une somme égale à la valeur des taxes perçues pendant cinq ans sur les voies destinées à être abandonnées soit mise à la disposition des provinces par le gouvernement fédéral pour que celles-ci la distribuent aux municipalités suivant une base proportionnelle à la perte fiscale. Il est recommandé de plus que ces fonds soient versés à la province dès l'abandon des voies.

On admet que les conséquences de l'abandon sur les collectivités locales varient considérablement et que l'effet négatif le plus marqué frappe le revenu des villages constitués en corporation. On recommande toutefois que les emprises abandonnées reviennent à la Couronne du chef de la province pour que celle-ci puisse en disposer en s'entendant avec les autorités locales. Par conséquent, plus l'évaluation de l'emprise est élevée, plus le village ou la municipalité pourra tirer profit des biens qui lui sont cédés.

Dans certains cas les conséquences de la perte du revenu ferroviaire seront étendues à cause de la nature inter-municipale des divisions scolaires, des zones de développement, des districts de conservation, etc. Les provinces prendront sans aucun doute ces éléments en considération en attribuant les fonds qui remplaceront les taxes ferroviaires perdues.

CHAPITRE 13

RÉSUMÉ ET RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS

RÉSUMÉ ET RÉCAPITULATION DES RECOMMANDATIONS

Le réseau de manutention et de transport du grain est extrêmement complexe. Sa structure tient à la fois du régime privé, du régime coopératif et du régime public. Chaque aspect de son fonctionnement est soumis plus ou moins à la réglementation de l'État et, dans son ensemble, il est l'objet de confusion et de malentendus considérables. Au cours de ses deux années d'exercice, la Commission n'a rencontré personne qui en comprenait toutes les facettes, toutes les opérations, toutes les transactions, tous les mécanismes et l'interaction entre tous les éléments du réseau. Il ne faut pas s'en étonner outre mesure, car il s'agit en réalité d'une industrie qui polarise des intérêts très divers. La Commission s'est penchée sur l'exploitation et la rentabilité de l'ensemble du réseau et a formulé des recommandations qui visent, à long terme, à maximiser les profits des producteurs et à avantager les personnes et les collectivités de l'Ouest canadien.

La Commission a étudié les besoins actuels et futurs de transport dans l'Ouest canadien et a formulé un programme qui permet aux responsables d'en planifier l'expansion et l'exploitation. Le transport et le développement économique sont des principes actifs. Il doit en être de même des politiques visant à stimuler le développement de l'industrie agricole primaire et secondaire dans les Prairies. Ces politiques doivent avoir la souplesse voulue pour s'adapter aux nouveaux besoins des Prairies au lieu de se figer dans un plan monolithique de développement futur.

A. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

-- Les embranchements

1) Au chapitre 11, la Commission recommande l'abandon par étapes, entre 1977 et 1981, de 2,165 milles de voies reliées au transport de grain dans les Prairies. Sur ces 2,165 milles de voies, 534 ne sont pas en service depuis près de deux ans. (Chapitre 11).

2) La Commission recommande que 1,813 milles d'embranchements des Prairies soient rattachés au réseau de base garanti jusqu'à l'an 2000. (Chapitre 11).

3) La Commission recommande que le solde de 2,344 milles d'embranchements des Prairies soient confiés à un nouvel organisme, l'Administration des chemins de fer des Prairies. Le maintien en service des voies de cette catégorie sera fonction des besoins. (Chapitre 4).

-- L'Administration des chemins de fer des Prairies

1) Pour déterminer les arrangements administratifs, opérationnels et financiers qui serviront le mieux l'intérêt public et pour pourvoir une évaluation permanente des embranchements nécessaires dans une industrie en évolution rapide, la Commission recommande l'établissement, le 1^{er} janvier 1978, de l'Administration des chemins de fer des Prairies, un organisme composé de trois membres qui auraient leur bureau dans l'Ouest.

2) Cet organisme réduira au minimum les difficultés que posera la transition entre le réseau actuel et un système conçu en fonction

des circonstances contemporaines et prévisibles. (Chapitre 4).

3) La société ferroviaire doit être dédommée pour le coût du transport du grain par chemin de fer. Les sociétés ferroviaires doivent donc être responsables de l'entretien et de l'amélioration des voies qui font maintenant partie du réseau de base garanti jusqu'à l'an 2000 ou qui lui seront ajoutées.

4) Avec la création de l'Administration des chemins de fer des Prairies, le régime de subventions aux embranchements servant au transport du grain cessera. L'Administration des chemins de fer des Prairies assumera la responsabilité des coûts et de l'octroi de contrats pour le fonctionnement et l'entretien de ces embranchements en puisant dans le fonds des revenus généraux qui remplacera les subventions fédérales maintenant autorisées en vertu des articles 256 et 258 de la Loi sur les chemins de fer. (Chapitre 4).

-- Le chemin de fer du développement du Nord

1) La Commission recommande la création d'un département des chemins de fer du développement du Nord à l'intérieur du Canadien National. (Chapitre 4).

2) Le chemin de fer du développement du Nord comprendrait l'actuel Northern Alberta Railways (NAR), le Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves (GSLR), l'Alberta Resources Railway (ARR) et les subdivisions d'Athabasca et de Sangudo du Canadien National.

3) La Commission recommande l'établissement de points d'aiguillage communs à Edmonton et à Dawson Creek.

- 4) La construction d'une voie de Fort St. John vers le nord-est jusqu'à une jonction avec la subdivision de Manning du Chemin de fer du Grand Lac des Escalves.
- 5) La construction d'une voie jusqu'à Valleyview en Alberta.
- 6) Il est important que le Canada se dote d'un système efficace de transport dans le Nord, en plus du système prévu par le département du développement du Canadien National. En temps opportun et à mesure que l'économie le permettra, la construction du chemin de fer de l'Arctique (pages 127-131) jusqu'à Inuvik. Entre temps, l'étude à laquelle il est fait allusion à page 127 devrait être réévaluée et des plans devraient être préparés pour le projet lorsqu'il apparaîtra comme la solution au développement rationnel de la dernière région inexploitée du Canada.

-- Utilisation des wagons

Pour accroître le rendement des wagons, la Commission recommande:

- 1) un échange des chargements de grain entre les transporteurs à des points d'aiguillage communs dans l'Ouest canadien, pour employer la voie la plus courte et la moins onéreuse jusqu'à destination. Du même ordre que les accords d'échange de Calgary et d'Edmonton.
- 2) un échange de trafic entre les transporteurs pour permettre aux wagons de CP Rail d'avoir accès aux terminus de Prince Rupert et de Churchill, desservis actuellement en exclusivité par le Canadien National.

- 3) l'accès commun au parc de wagons de l'État. Que les wagons ne soient pas attribués en exclusivité à un seul chemin de fer.
- 4) l'expansion de la fonction de coordination du grain aux gares intérieures de Winnipeg, Kamloops, Edmonton et Calgary pour diriger le transport du grain nécessaire.
- 5) le déchargement des wagons aux élévateurs terminus tous les jours de la semaine.
- 6) que le ministère des Transports et les sociétés ferroviaires fassent l'essai de modifications aux wagons couverts actuels en y incorporant des orifices étanches sur le toit et des portes permettant le déchargement par le bout, pour les utiliser sur les voies légères des Prairies.
- 7) les futures commandes de wagons-trémie doivent correspondre aux besoins de l'Administration des chemins de fer des Prairies tout en prenant en considération la forte proportion des voies légères qui relèvent de ladite Administration et sur lesquelles des wagons-trémie de 70 tonnes remplaceraient avantageusement les wagons couverts. (Chapitre 6, page 195).

-- Attribution des wagons

La Commission recommande que, sur réception d'une demande écrite, la Commission canadienne du blé fournisse des renseignements aux producteurs relativement aux attributions des wagons à des stations et à des zones spécifiques. (Chapitre 6, page 200).

-- Subventions aux sociétés ferroviaires

La Commission a constaté que les pertes déclarées sur les embranchements des Prairies pour la période allant de 1967 à 1975 étaient de l'ordre de 423.1 millions de dollars et que les paiements totalisaient 290.3 millions de dollars. La différence de 132.8 millions de dollars s'est accumulée au cours des années à cause d'un certain nombre de questions laissées en suspens entre les sociétés ferroviaires et la Commission canadienne des transports. Cette Commission recommande que la Commission canadienne des transports, dans un rapport qu'elle présentera au ministre des Transports au plus tard le 31 juillet 1977, précise les questions de droit et d'établissement de coûts ainsi que les montants dûs pour chaque embranchement; elle doit également informer les sociétés ferroviaires des articles qui sont rejetés et des motifs qui en justifient le rejet; leur fournir une liste des articles retenus, des montants et des motifs pertinents, et établir un échéancier de règlement des réclamations en instance. (Chapitre 6, page 205).

-- Wagons des producteurs

La Commission est d'avis que les wagons de producteurs ne sont pas aussi facilement disponibles pour les producteurs que les lois passées et actuelles le voulaient. La Commission a recommandé:

- 1) que la Commission canadienne du blé assume toute la responsabilité d'un programme de wagons pour les producteurs;
- 2) que la Commission canadienne du blé entreprenne un programme de promotion pour mettre les producteurs au courant de la disponibilité des wagons de producteurs;

- 3) l'élimination de délai de chargement de huit heures;
- 4) que le règlement de la Loi de l'impôt sur le revenu soit modifié pour permettre aux producteurs de différer leurs revenus sur les wagons de producteurs;
- 5) que les sociétés ferroviaires conservent les voies d'évitement des élévateurs abandonnés pour la mise en place des wagons de producteurs pendant 12 mois à la suite de la fermeture d'un élévateur. (Chapitre 6, page 212).

-- Raccordement de Clinton-Ashcroft

La Commission recommande que le droit de passage pour ce raccordement soit acquis et que les études techniques et les plans soient complétés pour que cette construction puisse se faire rapidement en cas d'urgence. (Chapitre 6, page 215).

-- Voies parallèles

La Commission recommande que les voies parallèles du Canadien National et de CP Rail entre Saskatoon et Unity (Saskatchewan) et entre Moose Jaw et Regina (Saskatchewan) soient étudiées par les sociétés ferroviaires et si le partage des voies permet de réaliser des économies, que les chemins de fer prennent les mesures appropriées. (Chapitre 6, page 216).

-- Electrification

Transport Canada doit entreprendre des recherches visant l'électrification des chemins de fer canadiens. (Chapitre 6, page 216).

-- Emprises ferroviaires

1) La Commission n'a pas étudié les avantages et les inconvénients relatifs à la propriété publique des plates-formes. À son avis, cela nécessiterait une évaluation exhaustive à l'échelle nationale avant d'en arriver aux recommandations. (Chapitre 6, page 218).

2) La Commission recommande que l'emprise de tous les embranchements qui ont été abandonnés jusqu'ici et par la suite et dont on n'a pas encore disposé soit dévolue à la Couronne du chef de la province (Chapitre 4, page 117).

-- Frais Auxiliaires

Le grain qui est déchargé à présent à un arrêt en cours de route pour l'entreposage et/ou pour la moulure dans l'Ouest du Canada a été assujetti aux frais d'arrêt. Ces frais ne sont pas soumis aux clauses statutaires qui affirment que les frais de transport du grain ont maintenant aussi bien que dans le passé augmenté de 18 cents par quintal. Les frais d'arrêt inhibent l'usage complet des silos terminus intérieurs du gouvernement, du nettoyage à l'intérieur et du traitement agricole dans les prairies. La Commission d'Enquête recommande que ces frais d'arrêt soient éliminés immédiatement, et que les frais ferroviaires en rapport aux arrêts fassent partie des frais totaux du transport du grain par le réseau ferroviaire de base.

(Chapitre 7, Page 238 et Page 260; Chapitre 9, Pages 314, 318, 347.

B. LE RÉSEAU D'ÉLEVATEURS PRIMAIRES

-- Emplacements des éleveurs

La Commission est d'avis que, en partant du principe des taux compensatoires, les deux parties devraient négocier un bail approuvé par la Commission des grains du Canada. La Commission recommande qu'une société d'éleveurs ait le loisir d'acheter ou de louer un emplacement de la société ferroviaire à un taux approuvé par la Commission des grains du Canada. (Chapitre 5, page 160).

-- Éleveurs hors-voie

Il existe des endroits où il est impérieux d'instaurer un service de transport vers les éleveurs pour ne pas laisser les producteurs de ces régions dans une situation intenable. La Commission a étudié attentivement et évalué un certain nombre de suggestions relativement au maintien du service. Dans plusieurs cas, le service ferroviaire actuel représentait l'option la plus dispendieuse. La Commission a étudié en profondeur le concept des mini-trains qui suppose l'utilisation de locomotives et de wagons plus légers et d'installations de transbordement.* La Commission a constaté que le concept des mini-trains, tout en étant réalisable au point de vue opérationnel, n'était pas une solution aussi pratique que l'établissement d'un certain nombre d'éleveurs "hors ligne". Le grain reçu à ces éleveurs serait transporté par camion aux éleveurs situés sur la ligne principale, et ce, sans frais additionnels pour le producteur.

* Voir Volume II.

La Commission recommande:

- 1) l'établissement d'un élévateur hors ligne à Fisher Branch, Manitoba;
- 2) que le gouvernement fédéral, par l'entremise de l'Administration des chemins de fer des Prairies, acquitte les frais de camionnage et de la manutention additionnelle à Arborg;
- 3) que les sociétés d'élévateur et l'Administration des chemins de fer des Prairies étudient la possibilité d'établir des installations semblables à Cremona (Alberta), Gronlid, Waldheim, Arelee, Stewart Valley et Main Centre (Saskatchewan). (Chapitre 5, page 167).

-- Tarifs aux élévateurs

La Commission recommande que:

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

récépissé délivré au producteur, des tarifs applicables à la manutention, au nettoyage, à l'entreposage et au transport. (Chapitre 5, page 167).

-- Construction excessive et fermeture d'élévateurs primaires

La Commission recommande que:

- 1) à proximité des voies qui relèvent de l'Administration des chemins de fer des Prairies -
 - a) les sociétés d'élévateurs qui cherchent à agrandir leurs installations ou à en construire de nouvelles obtiennent au préalable l'approbation de l'Administration;
 - b) les sociétés d'élévateurs qui veulent fermer un élévateur en avisent l'Administration et affichent cet avis dans l'élévateur à l'intention de leurs clients 12 mois avant la date de fermeture prévue.
- 2) Sur le réseau de base -
 - a) la Commission des grains du Canada et l'industrie des élévateurs étudient cette question et élaborent un plan qui éviterait la construction excessive et une concurrence indue dans certaines régions alors que d'autres souffriraient d'un manque de services et de concurrence. (Chapitre 5, page 168).

C. PORTS ET TERMINUS

-- Thunder Bay

La Commission recommande:

- 1) que les travaux de dragage reprennent immédiatement à Thunder Bay;
- 2) 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;
- 3) qu'une voie de contournement de ligne principale de CP Rail soit construite pour les convois en transit à Thunder Bay;
- 4) étant donné ses avantages, que soit appliqué le concept de couloirs communs des terminus Richardson, du Syndicat du blé de la Saskatchewan et de la United Grain Growers;
- 5) 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;
- 6) que les syndicats soient encouragés à poursuivre leurs efforts en vue d'unifier les dates d'expiration des conventions collectives. (Chapitre 7, Page 220).

-- Les silos intérieurs du gouvernement canadien

La Commission recommande:

- 1) l'élimination du droit d'arrêt imposé par les chemins de fer pour l'entreposage des céréales en transit;
- 2) l'utilisation d'un terminus intérieur, le plus possible, pour compléter les installations d'entreposage et de nettoyage à Thunder Bay, Churchill, Prince Rupert et Vancouver;
- 3) la construction d'un nouveau terminus intérieur à Yorkton, Saskatchewan. (Chapitre 7, pages 238 et 260).

-- Le port de Churchill

La Commission recommande:

- 1) 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;
- 2) que le silo du gouvernement canadien à Saskatoon soit pleinement utilisé pour le nettoyage et l'entreposage des céréales et leur expédition vers Churchill;
- 3) que soit construit à Yorkton un nouveau silo du gouvernement canadien pouvant assurer le nettoyage, l'entreposage et l'expédition de 25 à 30 millions de boisseaux par année vers Churchill;
- 4) 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;

5) 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;

6) 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. (Chapitre 7, page 227).

-- Vancouver

1) La Commission recommande la création d'un groupe spécial pour coordonner les opérations ferroviaires dans le port de Vancouver et que WESTAC soit engagé pour structurer un tel groupe. 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 de WESTAC qui devra chercher à atteindre les objectifs qu'elles visent.

(Chapitre 7, page 254)

2) La Commission recommande que le coordonnateur des wagons

céréaliers à Vancouver 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. Ce coordonnateur devrait être un fonctionnaire de la Commission canadienne du blé. (Chapitre 7, page 249).

3) La Commission recommande de confier au Canadien National à Vancouver le soin de contrôler la circulation sur le pont du Fraser. (Chapitre 7, page 250).

4) 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 termes et des conditions équitables pour l'octroi de ce droit, en vertu des pouvoirs que lui confèrent la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports. (Chapitre 7, page 252).

-- Squamish

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. Lorsque sera établi le raccordement de Clinton-Ashcroft, les possibilités du port de Squamish pourront être réalisés. (Chapitre 7, page 255).

-- Prince-Rupert

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 de céréales. À 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 ses possibilités d'exportation (Chapitre 7, page 256).

De plus, la Commission a recommandé une meilleure utilisation des silos intérieurs du gouvernement canadien (Chapitre 7, page 259) et l'établissement de points de correspondance communs pour que le CP Rail ait accès à Prince-Rupert pour ses expéditions de céréales (Chapitre 6); ces deux recommandations visent à augmenter les possibilités d'exportation du port de Prince-Rupert.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La production et le traitement des produits agricoles devraient avoir lieu dans des régions du pays qui offrent des avantages géographiques naturels pour ces activités. Les tarifs-marchandises et d'autres politiques relatives au transport ne devraient pas éliminer ni aller à l'encontre de ces avantages naturels. La région des Prairies du Canada est surtout une région d'exportation; elle contribue donc considérablement à la position de la balance des paiements

du Canada. Les politiques du transport ne devraient pas s'éloigner de cette position; elles devraient, au contraire, reconnaître son importance pour l'intérêt du pays.

-- L'industrie meunière

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. (Chapitre 9, page 347).

-- L'industrie du broyage 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 ^{si} 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.

-- Industrie de transformation du bétail

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.

-- Industrie du malt

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 élévateurs 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.

TRANSFERT DU DROIT DE PROPRIÉTÉ

La Commission a recommandé le transfert du droit de propriété de 121.1 milles de voie de catégorie "B" de CP au Canadien National et de 92.7 milles de voie de catégorie "B" du Canadien National à CP Rail.

La Commission recommande que la subdivision de Meadow Lake du CP Rail, de Tobey à Meadow Lake, même si elle fait partie de la catégorie "A", soit transférée au Canadien National. (Chapitre 12).

LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

La Commission recommande l'abandon d'un certain nombre de subdivisions et de portions de subdivisions. Les articles 253 et 254 de la Loi sur les chemins de fer prévoient que c'est la Commission susmentionnée qui peut ordonner l'abandon d'une ligne. La Commission a fait l'étude de

ces voies en tenant compte des points figurant à l'article 254 de la Loi.

La Commission recommande que la Loi sur les chemins de fer soit amendée, s'il y a lieu, pour relever la Commission canadienne des transports de toute participation ultérieure aux procédures d'abandon qui ont fait l'objet d'une étude par ladite commission et aussi de tout abandon futur des voies transférées à l'Administration des chemins de fer des Prairies. (Chapitre 12).

DÉDOMMAGEMENT AUX PROVINCES POUR LES DÉPENSES DE VOIRIE

La Commission recommande que le gouvernement fédéral aide les provinces et les municipalités qui auront à subir la hausse des coûts par suite de l'abandon des embranchements. (Chapitre 12).

COMPENSATION DES PERTES FISCALES

La Commission recommande que les emprises abandonnées reviennent à la Couronne du chef de la province pour que celle-ci puisse en disposer en s'entendant avec les autorités locales. La Commission recommande également qu'une somme égale à la valeur des taxes perçues pendant cinq ans sur les voies destinées à être abandonnées soit mise à la disposition des provinces par le gouvernement fédéral pour que celles-ci la distribuent aux municipalités suivant une base proportionnelle à la perte fiscale. (Chapitre 12).

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLE

Au cours des audiences, on a accordé un appui presque inconditionnel à la Commission canadienne du blé. Il n'existe probablement aucune institution dans l'Ouest canadien qui influence davantage la vie quotidienne des agriculteurs que cette Commission. Dans certains cas, on a quelque peu critiqué certaines pratiques de la Commission dans les domaines tels que la vente, l'affectation des wagons, l'application des quotas, etc. Cependant, il est certain que la Commission est plutôt considérée comme étant l'ami du producteur. La Commission ne désire nullement laisser entendre que la Commission canadienne du blé ne fait pas du bon travail. Au contraire, les suggestions que nous faisons visent bien plus à l'encourager à accomplir un travail encore meilleur.

La Commission canadienne du blé est d'une importance vitale pour les producteurs et parce qu'elle contrôle directement ou qu'elle a une grande influence sur l'ensemble du mécanisme de la vente, y compris la manutention et le transport, la Commission recommande que:

la Commission canadienne du blé ouvre un bureau de liaison en Alberta et en Saskatchewan pour desservir la communauté agricole.

Ces bureaux doivent recevoir des rapports quotidiens sur la répartition des wagons, les contingents, les besoins de céréales, les arrivées et les départs de bateaux, les dates de livraison, etc., pour informer de façon permanente les agriculteurs à propos de situations commerciales spécifiques et pour élargir le plus possible la commercialisation du grain. Ces bureaux serviraient à répondre à certaines questions que pourraient avoir les producteurs et à résoudre des problèmes qu'il pourrait avoir relativement aux contingents, à la détermination des prix, aux wagons de producteurs, etc. La Commission réalise que ce n'est qu'en informant le public qu'on peut modifier le système de façon à ce que toute la collectivité en profite.

D'autre part, ces bureaux renseigneraient la Commission canadienne du blé au sujet des problèmes survenant sur le terrain.

AUTRES PRÉOCCUPATIONS IMPORTANTES DES PRODUCTEURS

Tout le long des audiences, plusieurs questions ont été portées à l'attention de la Commission; sans faire précisément partie du mandat de la Commission, ces questions étaient une source d'inquiétude pour les individus ou les groupes qui les avaient soulevées.

La Commission ne disposait pas des ressources nécessaires pour étudier en profondeur ces problèmes de même que les implications de

toutes les solutions possibles. On en tient compte parce que plusieurs producteurs s'y intéressent et parce qu'ils exigent une étude en profondeur.

1. Normes de classement double

Le système canadien de classement du grain établit deux sous-classes de types statutaires de grain: "les normes primaires" sur lesquelles on se base pour séparer le grain à l'élévateur primaire et "les normes d'exportation" qui sont les types utilisés pour classer le grain exporté des élévateurs terminus.

Les normes primaires déterminent les niveaux de tolérance minimum acceptables relativement au poids, aux corps étrangers, aux graines, aux autres céréales, etc. qui font partie du grain exporté. Ces niveaux de tolérance ne sont pas les mêmes pour les normes primaires et les normes d'exportation. Certaines normes pour les types exportés, en particulier l'orge, favorisent l'addition des éléments qui ont été enlevés.

Des exploitants d'élévateurs terminus ont signalé à la Commission qu'en augmentant de .15 à .3 pour cent les niveaux de tolérance pour les petites graines dans le blé exporté, on augmenterait d'un moins 40 pour cent le coefficient de manutention des terminus de la tête des Grands Lacs.

2. Classement protéique

Nombre de producteurs ont fait remarquer à la Commission que les

producteurs des variétés de blé les plus riches en protéines ne sont pas bonifiés convenablement ou qu'on ne les incite pas à continuer de produire des blés rouges du printemps à forte teneur en protéines.

Les demandes de changements provenaient généralement des régions qui produisent les blés les plus riches en protéines et qui ont des rendements inférieurs à ceux des régions qui produisent un blé à plus faible teneur en protéines. Les partisans du classement protéique prétendent que, dans un monde qui souffre d'une pénurie de protéines, les fournisseurs de denrées alimentaires plus riches en protéines devraient être bonifiés pour compenser leur rendements plus faibles.

En 1971, la Commission canadienne du blé a commencé à offrir du blé rouge de printemps canadien de catégorie 1 et 2 d'une teneur en protéines garantie soit environ 15 à 20 ans après que les principaux concurrents du Canada ont commencé à le faire. Au cours de la campagne agricole actuelle (1976-1977), on a pris des dispositions pour payer une prime de 10 cents le boisseau pour les expéditions en wagons entiers de blé rouge de printemps de l'Ouest canadien de catégorie 1 si la teneur en protéines excède 15 pour cent. Les échantillons testés doivent contenir 15.2 pour cent de protéines et on n'acceptera qu'une seule wagonnée par détenteur de permis

3. Classement du grain - Degré d'humidité

Les exportations de grain du Canada peuvent être ralenties par l'arrivée dans les régions portuaires de grosses quantités de grain

humide gourd. Deux exemples remarquables de ce phénomène se sont produits à l'automne 1968 à Vancouver et, plus récemment, à Prince Rupert au mois de février 1977. De telles situations inquiètent les producteurs et ont été portées à l'attention de la Commission à plusieurs occasions.

Les producteurs prétendent qu'il n'est pas avantageux de vendre du grain sec. Présentement, il est plus rentable d'augmenter le degré d'humidité et de le maintenir à proximité du maximum permis pour la classe régulière. Un producteur n'a intérêt à sécher son grain que s'il risque de pouvoir au cours de l'entreposage sur la ferme ou d'être refusé à un élévateur rural s'il est gourd ou humide.

Le tableau suivant montre les recettes initiales qu'un producteur retire d'un millier de boisseaux de blé rouge de printemps de l'Ouest canadien de catégorie 2 contenant 20 pour cent d'humidité (classe humide) à un point de livraison dont le tarif-marchandises est de 20 cents le quintal; le tableau résume également ce qui se produit lorsque le grain est séché à divers degrés.

TABLEAU XIII-1

	Boisseaux nets*	Prix initial par boisseau	Total
1000 boisseaux de blé rouge de printemps de l'Ouest canadien de catégorie 2 à 20 pour cent (humide)	995	\$ 2.54	\$2,527
Séché à 17 pour cent (gourd)	959	2.73	2,618
Séché à 14 pour cent (régulier)	933.3	2.81	2,622
Séché à 10 pour cent (régulier)	886.7	2.81	2,491

* Après une compensation pour diminution de volume

Voici les choix qui s'offrent à un producteur qui laisse sécher son grain naturellement dans les champs:

Si le grain est récolté à un degré d'humidité de 20 pour cent et qu'il peut être vendu ou rafraîchi pour éviter le pourrissement, mille boisseaux rapporteront \$2,527. Si le grain est laissé dans le champ pour lui permettre d'atteindre un degré d'humidité de 17 pour cent (tout en courant le risque d'une réduction de classe à cause de la pluie), mille boisseaux rapporteront un montant net de \$2,618 ou 3.5 pour cent de plus. Si on le laisse sécher davantage dans le champ pour qu'il

atteigne un degré d'humidité de 14.5 pour cent, il rapporte \$4.00 ou .15 pour cent de plus que si on l'avait récolté à un degré d'humidité de 17 pour cent. Si on lui permet d'atteindre un degré d'humidité de 10 pour cent, il rapporte \$141 de moins que si on l'avait récolté à un degré d'humidité de 14.5 pour cent.

Le système actuel de classement comporte donc une prime de \$131 par mille boisseaux si on ajoute de l'eau au grain pour augmenter son degré d'humidité de 10 pour cent à 14.5 pour cent.

Si un producteur possède une sécheuse à grain chauffée, il lui en coûtera probablement 15 cents par boisseau pour réduire le degré d'humidité de 20 pour cent à 14.5 pour cent, ou \$150 pour mille boisseaux. La valeur du grain est alors augmentée de \$95 de sorte qu'un producteur ferait \$55 de plus en ne séchant pas son grain. Cette différence augmentera si le grain est séché pour faire laisser son degré d'humidité en-deçà de 14.5 pour cent.

4. Le système de classement et les blés communs

Plusieurs producteurs de l'Ouest canadien se sont prononcés sur l'introduction de nouvelles variétés de blé au Canada et sur les marchés qui s'offrent à ces blés.

Le Canada a la réputation d'être un fournisseur de blés de meunerie de haute qualité à cause des qualités supérieures du blé Marquis, qui a rapidement remplacé toutes les variétés cultivées antérieurement. Même aujourd'hui, une nouvelle variété doit égaler ou surpasser le blé

Marquis avant que sa culture ne soit autorisée. Les variétés de blés panifiables cultivées dans les Prairies sont encore désignées sous le nom de blés de printemps rouges et durs de qualité Marquis.

Le système de classement du Canada a évolué au cours des années pour répondre aux exigences variables du marché; cependant, ce système repose essentiellement sur une évaluation visuelle de ces caractéristiques de qualité. On a prétendu que le système de classement actuel peut entraver le développement des marchés qui n'exigent pas des blés de qualité Marquis.

Certaines personnes estiment que l'industrie du blé du Canada n'est adaptée qu'à 20 pour cent du marché. Elles soulignent que le blé moyennement dur, contenant 11 pour cent de protéines, est le plus en demande à travers le monde et que le Canada ne fournit pas cette sorte de blé.

Les experts en génétique végétale sont d'avis que les bons blés de meunerie moyennement durs, dont les grains sont rouges ou blancs, pourraient être disponibles dans deux ou trois ans. Ces blés communs peuvent surpasser le rendement des variétés actuelles par 30 pour cent; malheureusement, ils ne peuvent être identifiés par un système de classement visuel.

Tous étaient d'avis qu'il ne faut pas mettre ces nouveaux blés communs en marché sans prendre les précautions qui s'imposent pour éviter qu'ils soient mélangés à des blés de type Marquis puisque cela nuirait aux marchés qui demandent des blés durs à forte teneur en protéines. Cependant, on a émis l'avis que le Canada devrait introduire

de nouveaux blés de qualité inférieure et à rendement plus élevé s'il existe des débouchés pour ces blés et s'il est possible de le faire sans nuire à la réputation du Canada sur le marché des blés durs riches en protéines.

La Commission reconnaît que les questions qu'on vient d'examiner méritent toutes un examen attentif puisque chacune peut influencer sur le rendement et la rentabilité de l'agriculture dans les provinces des Prairies.

TAUX STATUTAIRES

La Commission recommande:

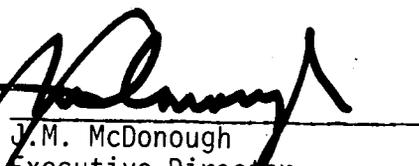
- 1) Que les taux statutaires de la Passe du Nid-de-Corbeau soient conservés.
- 2) Que la différence entre le taux statutaire et le coût du transport du grain soit versée directement aux chemins de fer. (Chapitre 10).


L.G. Stewart
Commissioner


Hon. Emmett M. Hall, Q.C.
Chief Commissioner


R. Lehr
Commissioner


R. Forbes
Commissioner


J.M. McDonough
Executive Director


R.H. Cowan
Commissioner

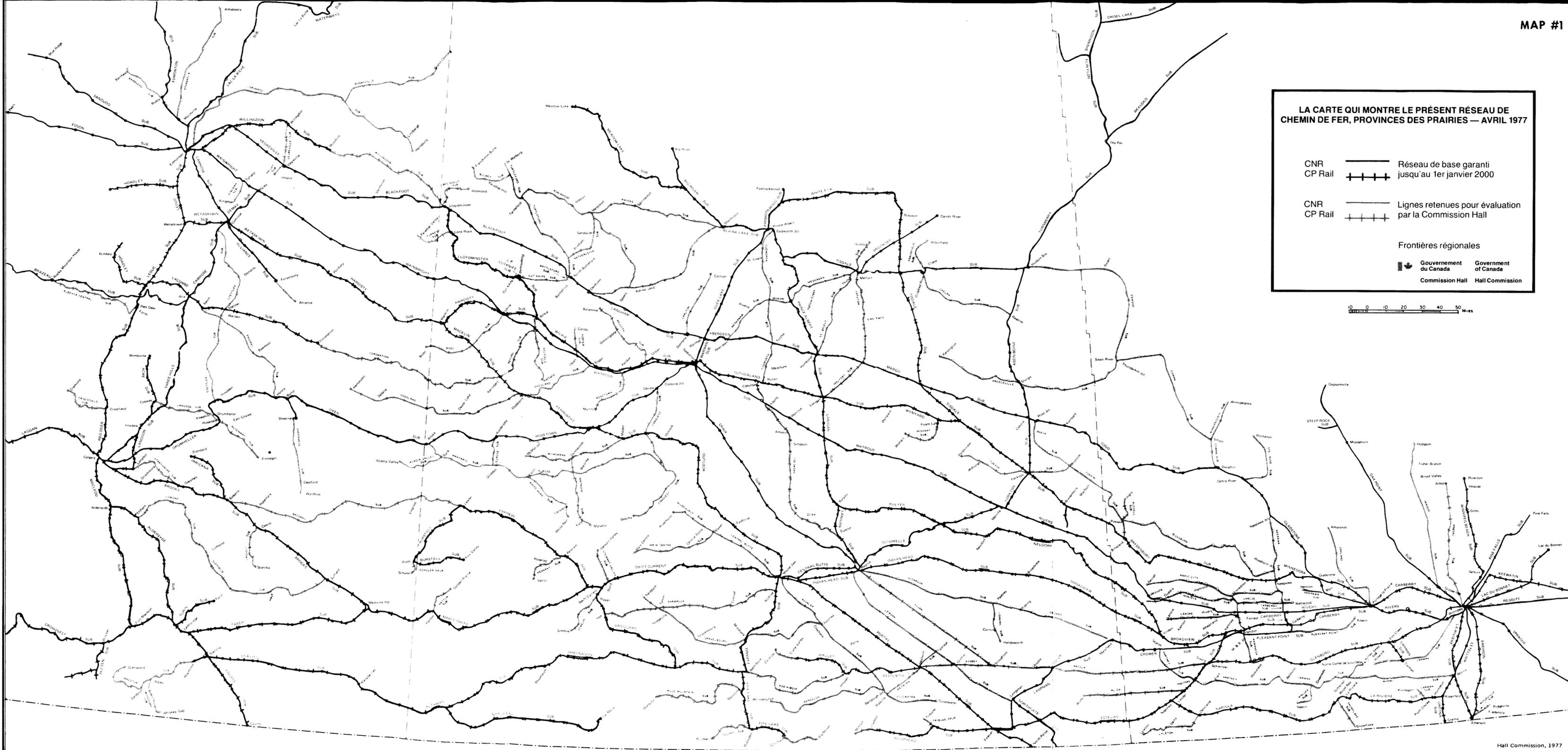
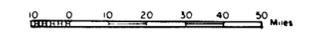
LA CARTE QUI MONTRE LE PRÉSENT RÉSEAU DE CHEMIN DE FER, PROVINCES DES PRAIRIES — AVRIL 1977

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

CNR — Lignes retenues pour évaluation
 CP Rail — par la Commission Hall

Frontières régionales

Gouvernement du Canada / Government of Canada
 Commission Hall / Hall Commission



LA CARTE QUI MONTRE LE RESEAU DE CHEMIN DE FER RECOMMANDE; PROVINCES DES PRAIRIES — AVRIL 1977

CNR — Réseau de base garanti jusqu'au 1er janvier 2000
CP Rail — + + + +

Recommandations de la Commission

CNR — - - - - Adjonction au réseau de base
CP Rail — + + + +

CNR — Transfert à l'Administration des chemins de fer des Prairies
CP Rail —

CNR — ——— Abandon recommandé, 1977-1981
CP Rail — + + + +

Gouvernement du Canada / Government of Canada
Commission Hall / Hall Commission

