

TABLE 3.1

EVOLUTION DU DEFICIT ATTRIBUE AU TRANSPORT DU GRAIN  
AUX TAUX STATUTAIRES DU COL DU NID-DE-CORBEAU

ANNÉE	DÉFICIT (millions \$)	COMMISSION
1958	22	McPherson
1974	105	Snavely
1980	244	Snavely
1982	644	Gilson

L'importance de ce déficit a pu engendrer des taux élevés pour la prestation de service aux expéditeurs captifs, essentiellement aux expéditeurs de matières pondéreuses; chose certaine, elle a entraîné une mauvaise qualité de service pour le transport des céréales, et surtout une raréfaction du capital disponible pour l'investissement.

Face à cette situation et considérant les prévisions de production de charbon, les compagnies charbonnières de l'Ouest commencèrent à craindre que le système ferroviaire, dont elles dépendent pour leurs exportations, ne s'engorge rapidement, c'est-à-dire avant 1985; les sociétés ferroviaires, à court de capital, ne planifiaient pas les travaux requis pour une augmentation sensible de la capacité du réseau--(3). Le lobby des charbonnières, alliées aux producteurs de soufre, potasse, bois, etc ainsi qu'à la «Canadian Manufacturer's Association», à la «Canadian Industrial Traffic League» et à la «Western Agricultural Conference», amena le ministre fédéral des Transports à confier à J.C. Gilson le mandat de proposer une méthode pour modifier les taux statutaires de telle sorte que les chemins de fer puissent disposer du capital suffisant pour assurer l'expansion de la capacité ferroviaire dans l'Ouest, afin de pouvoir ainsi satisfaire la demande prévue.

### 3.2 L'évolution du trafic

Les charbonnières ont basé leurs craintes sur des prévisions de production. Le tableau 3.2 présente quelques prévisions d'exportation transitant par les ports du Pacifique.

(3) How the Crow Lobby managed to stay on track, The Financial Post, Feb. 22, 1983, p.24, John Schreiner.