

Western grain transportation—Cont'dCrownsnest Pass statutory rate—*Cont'd*Adverse effects in Western Canada—*Cont'd*

Distortions in agricultural sector, **34**: 10-1, 14-7, 26; **35**: 8, 11, 19; **36**: 36-7; **37**: 9-10; **44**: 38-9

Change, reaction, **34**: 10, 16, 22; **35**: 5, 18-21; **44**: 51-2

Historical background, coal bearing lands, **39**: 34; **44**: 53

Government, payments

Agricultural Adjustment Fund, **34**: 26

Amount, **35**: 8, 21-2; **36**: 9; **38**: 35; **39**: 13; **44**: 51

Branch lines

Rehabilitation, **34**: 30; **35**: 12, 16, 21-2; **36**: 7, 11, 18; **38**: 13-7; **44**: 23

Subsidies, **34**: 12, 29-30, 35; **35**: 21; **36**: 7; **38**: 28

CN adjustment, **35**: 24; **36**: 10; **39**: 26-30

Churchill line, **34**: 31; **35**: 24

Consolidated Revenue Fund, **44**: 44

Grain Stabilization Fund, **35**: 16-7; **39**: 10, 12

Hopper cars, **34**: 30-1; **35**: 16, 21-4; **36**: 7; **38**: 13, 25-6; **44**: 23, 45-8

Industrial Initiative Fund, **35**: 21-2

Interim payments to railways, **34**: 34-5; **44**: 14-7, 58

See also below Rates

Producers/Shippers

Costs

Amount paid under Crownsnest Pass statutory rate, **34**: 12, 32; **35**: 28; **38**: 28; **44**: 29

Increases, ability to pay, **34**: 10, 15-6, 33-4; **35**: 6, 7, 13-6, 27-8; **36**: 7, 32-6; **38**: 30, 32-8; **39**: 7-17, 22; **44**: 31-2, 40-1, 48-9, 52-3

Hopper cars (Canadian Wheat Board), **34**: 30; **35**: 22, 23-4; **44**: 45-7

See also below Rates

Railways

Branch lines

Network, **38**: 9-13, 15-8; **44**: 21

Subsidies, **34**: 12, 29-30, 35; **35**: 21; **36**: 7; **38**: 28

British Columbia Railway, **34**: 27-8, 32; **35**: 24; **44**: 29-31

CN adjustment, **35**: 24; **36**: 10; **39**: 26-30

Churchill line, **34**: 31; **35**: 24

Hopper cars, **34**: 30-1; **35**: 16, 21-4; **36**: 7; **38**: 25-6; **44**: 23, 45-8

Interim payments from the government, **34**: 34-5; **44**: 14-7, 58

Investment plans

Annual statements, **34**: 28-30; **44**: 49

Tunnels, double-tracking, etc., **35**: 9, 23; **38**: 16, 35; **44**: 17-8, 22-3

See also above Crow Benefit

Rates

Cost-sharing between government and producers

Annual rate scale

Base rate scale, **38**: 30; **39**: 28; **44**: 24-5

Determination, **34**: 9, 12-3, 20, 31, 34; **38**: 29-31; **39**: 7-8, 23-4, 27-30; **44**: 17, 25-6, 43-4

Increases in costs

Inflation, **34**: 9, 11, 18, 23, 33; **36**: 37; **38**: 28-9, 31, 34; **39**: 13, 32; **44**: 17

Limitation on producers' share (safety net), **34**: 6, 12, 16, 18-9; **35**: 7, 12, 14-7; **38**: 5, 34; **39**: 11-7, 32; **44**: 17, 26, 31-3, 40-1, 48-9, 55

Volume (tonnage cap), **34**: 6, 11, 23, 32-4; **37**: 7; **38**: 28-9; **39**: 8-11, 13, 15, 22; **44**: 28-9

Overview, **34**: 7, 8-9, 11; **38**: 28-9; **39**: 7; **44**: 17, 19, 23

Railway companies, costs

Constant costs

Contribution to, determination, **34**: 13; **35**: 9-10; **36**: 5, 6-10, 12-4, 21-2, 28-32; **39**: 19-21, 24-6; **44**: 16, 18-9, 55-6

Definition, **34**: 12-3; **36**: 6, 8-9, 28-30; **39**: 21, 24-6; **44**: 19

VIA Rail, service-voyageurs—SuiteRéductions, programme du 27 juillet, 1981—*Suite*

Alternatives pour économiser de l'argent et/ou pour augmenter le nombre de voyageurs—*Suite*

Gouvernements provinciaux, propositions, **18**: 28, 40

Horaires, amélioration, **15**: 10-1, 13, 20, 22, 23, 31; **30**: 21-2

Matériel, investissement, **15**: 13, 14, 31; **16**: 8, 16-7; **17**: 8, 10, 39-40; **18**: 16, 29-30; **19**: 8, 9, 23, 27, 29-30; **19A**: 1-2, 4, 10, 13; **27**: 21, 24

Périodicité de service, réduction, **18**: 39-40, 42, 43-4; **19**: 29, 30

Plates-formes spéciales, construction, **16**: 8, 32-3

Publicité et commercialisation, augmentation, **15**: 37-8; **17**: 35-6, 39

Réseau, augmentation, **16**: 8; **17**: 8; **27**: 25-6; **27A**: 5-6

Réseau intermodal avec d'autres modes de transport, **15**: 15, 40; **19**: 25-6; **19A**: 7; **27**: 26-7; **28**: 27, 28

Service transcontinental double itinéraire

Matériel à deux niveaux, **18**: 29-30

Périodes de pointe seulement, **15**: 41

Service transcontinental et interurbain, combinaison, **15**: 38, 39-40

Service transcontinental seul itinéraire avec système d'apport, **15**: 39-41

Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement, 19A: 1-14, 18-20

Toronto-Sarnia, prolongation des trains jusqu'à Port Huron, Michigan, **27A**: 3-4

Toronto-Windsor, prolongation des trains jusqu'à Détroit, Michigan, **27A**: 3-4

Trains à deux niveaux pour les longs parcours, **19A**: 1-2, 4, 10, 13

Trains interurbains à haute vitesse, **15**: 14, 16, 31, 39, 41

Voies, électrification, **15**: 14; **16**: 8

Wagons, nombre suffisant pour répondre à la demande, **27A**: 6

Annulation et étude plus détaillée proposée, **15**: 12, 14-5, 19-20, 21; **17**: 8

Comité, recommandation, **30**: xii, 21; **32**: 33

Consultation avec le public, manque, **17**: 7; **18**: 28-9, 46

Définition, **17**: 13-4, 15

Opinion publique, **16**: 26, 30; **17**: 7, 21-2, 38-9; **18**: 35

Procédures judiciaires

Aperçu, **20**: 5; **21**: 6, 19; **22**: 20; **26**: 5, 9, 11-2; **30**: 5, 7-8

Jasper, Alberta, **26**: 11-2; **32**: 25-6, 27

Québec, **21**: 5-7, 19, 21-2, 25; **22**: 6-8, 17, 20; **26**: 11-2

Saskatchewan, **15**: 46; **17**: 5; **21**: 5-6, 7, 21-2, 27; **22**: 20-1; **26**: 8-9, 11; **26A**: 1-7

Tourisme, effet, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 17, 18, 36; **18**: 10; **30**: 11; **33**: 10-2

Voir aussi plus haut Lignes

Réductions de service à l'avenir

Comité, recommandation, **30**: xi, xii, 6, 21

Possibilité, **16**: 30; **17**: 15, 27, 32-3, 35, 36-7; **19**: 11; **28**: 12, 27; **30**: 6, 22; **32**: 10-1; **33**: 7-8

Rentabilité sur le plan énergétique, potentiel, **15**: 35; **16**: 10-1, 12; **17**: 7, 8, 12, 18-9, 20; **18**: 7, 15, 21-2, 30, 31-2; **19**: 25, 30; **25**: 11-2

Service transcontinental

Double itinéraire

Coûts estimatifs avec le nouveau matériel, **15**: 13

Importance en cas d'urgence, **18**: 33-4, 35

États étrangers, comparaison, **15**: 14, 16, 39; **27**: 24-5

Portée vis-à-vis l'unité nationale, **16**: 5-7, 10, 29; **17**: 8, 37, 39, 41; **27A**: 1; **32**: 12

Rentabilité, **32**: 11, 12

Seul itinéraire

Coûts, comparaison avec double itinéraire, **15**: 43