

## CHAPITRE VI

### CHEMINS DE FER DES PRAIRIES - PROFILS DES COUTS

Le présent chapitre donne les profils de coûts pour les différentes catégories de chemins de fer des Prairies, comme l'exige la disposition 3.5.

Comme l'énonce la disposition, les profil de coûts ont pour objet de fournir aux parties intéressées des détails suffisants pour:

préciser l'ordre de grandeur des coûts du transport du grain pour des catégories particulières de chemins de fer.

#### CATÉGORIES

Le réseau ferroviaire des Prairies qui sert au transport du grain peut être divisé en fonction d'un éventail de facteurs. Il peut par exemple être divisé selon ses fonctions (c'est-à-dire les lignes de groupement secondaires, les lignes de groupement principales et les artères ferroviaires), sa capacité de chargement (par exemple 177,000 lbs, 220,000 lbs et 263,000 lbs), l'utilisation des voies pour le transport du grain (c'est-à-dire la densité du transport du grain), l'utilisation du réseau par l'ensemble des services ferroviaires (densité de l'ensemble du transport ferroviaire) ou la proximité (c'est-à-dire la distance des destinations visées par les tarifs réglementaires).

Chacun de ces éléments de classement pourrait avoir des conséquences sur les coûts de transport du grain imputables à une voie ou une catégorie de voies en particulier. Par exemple, les wagoonnées transportées à partir d'une catégorie de voies très rapprochées des destinations visées par les tarifs réglementaires (ou des cours principales de rassemblement ou de triage), entraîneraient probablement des coûts totaux de transport du grain moins élevés que celles venant d'une catégorie de voies plus éloignée. De la même façon, les wagoonnées transportées sur des voies classées comme voies de groupement principales entraîneraient probablement des coûts totaux de transport du grain moins élevés que celles constituées sur des voies classées comme voies de groupement secondaires.

Le choix d'un critère de classification approprié et des voies à inclure dans les profils exigent une interprétation de l'objectif établi dans la disposition 3.5. Il fallait donc décider si les coûts de transport du grain mentionnés étaient les coûts totaux à partir du point d'origine jusqu'à la destination visée par le tarif réglementaire ou seulement les frais engagés pour la catégorie voie donnée. Étant

donné le mandat qu'avait la Commission sur la manutention et le transport du grain d'évaluer les 6,283 milles de voies de service dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et de recommander des moyens d'en disposer j'étais d'avis que l'étude avait pour objet les frais du transport imputables seulement au trafic ferroviaire par catégorie de voie -- et non le trafic total du point d'origine à la destination. J'estimais en outre que l'étude devait se concentrer en particulier sur les frais engagés sur les voies de groupement du grain qui avaient été examinées par la Commission sur la manutention et le transport du grain.

Pour toutes ces raisons et également à cause de considérations sur la disponibilité des données, la base de l'étude a été établie à partir des 125 subdivisions, dont 66 relèvent de CP Rail et 59 du Canadien National, qui comprenaient les 7,126.9 milles de voies dépendant du transport du grain du réseau ferroviaire des Prairies de 1974. Ces subdivisions ont été classées selon la densité de circulation des chargements de grain. Le nombre de ces chargements a été calculé selon le nombre de wagonnées de grain de type réglementaire expédiées directement, par mille de

voies dépendant du transport du grain. L'Appendice V énumère les subdivisions attribuées à chacune des huit catégories de profils,

## CARACTERISTIQUES

Pour étayer les profils de coûts et pour déterminer les différences de coûts probables entre les catégories de profils, voici une vue d'ensemble des caractéristiques moyennes des voies, des particularités des wagons et des caractéristiques des trains par catégorie de profils et par chemin de fer de chaque catégorie.

### Caractéristiques des voies

Les voies de chaque catégorie de profils ont été analysées en fonction de leur longueur et leur capacité de transport.

### Longueur

Le nombre de milles de voies par subdivision varie entre 29 pour la catégorie VIII et 86 pour la catégorie VII. Comme l'indique le tableau 41, les catégories de profils ayant la plus forte et la plus faible densité (c'est-à-dire les catégories I et VIII) comportaient également la plus faible moyenne de milles de voie par subdivision. Bien que la moyenne des



milles dépendant du transport du grain, par subdivision et pour toutes les catégories à la fois, soit égale pour les deux compagnies ferroviaires, il existe une différence substantielle entre ces compagnies pour quatre des huit catégories de profils.

TABLEAU 41			
Profils des voies ferrées des Prairies Milles de voies par subdivision			
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	32.2	28.1	30.6
II.	35.7	40.8	38.6
III.	65.0	61.1	63.3
IV.	58.0	72.4	62.6
V.	73.7	47.5	60.0
VI.	43.6	69.6	60.9
VII.	83.2	87.5	85.5
VIII.	38.0	18.0	29.4
Toutes les catégories à la fois	57.1	56.9	57.0

Source: Appendice V.

## Capacité de transport

Comme on pouvait s'y attendre, la plupart des voies du Canadien National visées par les données de base ont une capacité de transport de 177,000 lbs. Comme l'indique le tableau 42,\* les voies à faible capacité de transport prédominent dans toutes les catégories de densité du Canadien National, à l'exception de la catégorie I, la seule catégorie pour laquelle CP Rail possède ce genre de voie.

---

\* Les pourcentages indiqués au tableau 42 ont été obtenus en divisant le nombre de milles de chaque catégorie ayant une capacité de transport de 177,000 lbs. par la longueur totale en milles de cette même catégorie.

TABLEAU 42

Profils des voies ferrées des Prairies  
 Pourcentage de la longueur en milles des voies  
 ayant une capacité de chargement de 177,000 lbs.

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	36.8%	35.5%	36.4%
II.	0.0	72.9	43.4
III.	0.0	89.1	36.9
IV.	0.0	90.8	33.6
V.	0.0	100.0	41.5
VI.	0.0	64.8	49.3
VII.	0.0	100.0	55.1
VIII.	0.0	100.0	26.3
Toutes les catégories à la fois	1.9%	85.6%	41.3%

Source: Données de base de la Commission et  
 l'Appendice V.

### Caractéristiques des wagons

Les caractéristiques des wagons élaborées dans la présente étude comprennent le poids de chargement, la tare (c'est-à-dire le poids des wagons eux-mêmes), et les wagons-jours.

### Poids de chargement

La moyenne de chargement par wagon ne varie pas de façon importante selon la catégorie de densité. Toutefois, il y a comme je le prévoyais une différence dans le chargement

moyen par wagon transporté sur chaque chemin de fer, qui est importante et uniforme entre les catégories de profils.

TABLEAU 43			
Profils des voies ferrées des Prairies Chargement moyen par wagon (tonnes)			
Catégories de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	59.7	54.9	57.9
II.	63.1	55.1	56.7
III.	60.9	54.7	56.3
IV.	62.6	55.9	57.1
V.	65.0	55.6	58.4
VI.	62.1	56.2	56.7
VII.	65.7	55.2	56.6
VIII.	62.0	56.3	59.3
Toutes les catégories à la fois	63.5	55.6	57.1

Source: Données de base de la Commission

## Tare

La tare des wagons transportant le grain sur les voies profils est à peu près la même pour toutes les catégories de profils et pour les deux compagnies ferroviaires.

TABLEAU 44			
Profils des voies ferrées des Prairies Tare des wagons (tonnes)			
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	21.8	22.1	21.9
II.	22.5	22.1	22.2
III.	22.2	22.2	22.2
IV.	22.4	22.2	22.1
V.	22.4	22.2	22.2
VI.	21.9	22.2	22.2
VII.	22.9	22.2	22.3
VIII.	22.3	22.4	22.4
Toutes les catégories à la fois	22.2	22.2	22.2

Source: Données de base de la Commission

## Wagons-jours

Les données connues du Canadien National n'ont pas permis de déterminer les wagons-jours moyens engagés dans l'expédition ou l'acheminement d'une wagoonnée de grain. Les données de CP Rail révèlent que les wagons qui ont circulé sur les catégories de voies à plus faible densité de transport nécessitaient généralement un plus grand nombre de wagons-jours au point d'origine que ceux qui circulaient sur les catégories de voies à plus forte densité. Sauf pour les voies de la catégorie II, le processus d'acheminement a nécessité en général environ huit heures par wagon.

TABLEAU 45

Profils des voies ferrées des Prairies  
 Jours-wagons chargés de CP Rail

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie			Wagons-jours total par wagon
	Par wagon au point d'origine	En Transit		
		Par Wagon	Par Mille	
I.	8.6	0.3	.006	8.9
II.	4.6	1.0	.014	5.6
III.	6.2	0.3	.006	6.5
IV.	4.7	0.3	.005	5.0
V.	3.7	0.4	.005	4.1
VI.	4.9	0.3	.005	5.2
VII.	3.7	0.3	.005	4.0
VIII.	4.4	0.3	.007	4.7
Toutes les catégories à la fois	4.1	0.3	.006	4.4

Source: Données de base de la Commission

### Caractéristiques des trains

Les données de CP Rail et du Canadien National sur le déplacement des trains ont été étudiées et analysées pour définir la puissance de traction et les caractéristiques de longueur des trains qui roulaient sur les voies profils en 1974.

## Locomotives Diesel

En moyenne, ces données indiquent que CP Rail et le Canadien National ont utilisées respectivement 1.5 et 2.2 locomotives diesel pour tirer les wagons circulant sur les voies profils. La moyenne des unités de traction par train n'a pas varié substantiellement de la moyenne de n'importe quelle catégorie de profils, à l'exception de la catégorie I: les trains qui ont circulé sur les voies de cette catégorie avaient une moyenne de seulement 1.1 à 1.4 locomotive par train.



TABLEAU 46			
Profils des voies ferrées des Prairies Moyenne des locomotives diesel par train			
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	1.1	1.4	1.3
II.	1.3	2.2	2.0
III.	1.6	2.0	1.9
IV.	1.5	2.0	1.8
V.	1.8	2.2	2.1
VI.	1.6	2.4	2.3
VII.	1.5	2.2	1.9
VIII.	1.4	2.1	1.8
Toutes les catégories à la fois	1.5	2.2	2.0
Source: Données de base de la Commission			

### Longueur des trains

Le nombre moyen de wagons chargés et de wagons vides par train a tendance à être plus élevé dans les catégories de profils à forte densité des deux compagnies ferroviaires, ce qui démontre qu'il existe un certain rapport entre le volume et la longueur des trains. En outre, le nombre moyen de wagons par train qui ont

circulé sur les voies desservies par le Canadien National est généralement plus élevé que le nombre moyen de wagons par train qui ont servi sur les voies de CP Rail.

TABLEAU 47			
Profils des voies ferrées des Prairies			
Nombre moyen de wagons chargés et de wagons vides par train			
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	16.5	23.0	20.1
II.	15.7	37.0	33.6
III.	21.6	29.7	26.7
IV.	24.0	26.8	25.6
V.	35.8	45.1	43.2
VI.	36.0	47.3	45.6
VII.	28.0	26.7	27.2
VIII.	28.8	29.7	29.3
Toutes les catégories à la fois			

Source: données de base de la Commission

#### Poids des trains

Dans la plupart des cas, le poids moyen par train variait à peu près de la même façon entre les catégories de profils que le nombre de wagons par train. Lorsque ce rapport ne pouvait

être démontré, des recherches plus approfondies ont indiqué que cela était dû à une différence dans les rapports entre les wagons chargés et les wagons vides des trains. Les trains du Canadien National ont tendance à être plus lourds que ceux de CP Rail, mais la différence relative dans le poids des trains entre les deux compagnies ferroviaires équivalait à seulement la moitié à peu près de la différence relative dans le nombre de wagons par train, fait qui reflète nettement le chargement supérieur des wagons de CP Rail.

TABLEAU 48			
Profils des voies ferrées des Prairies			
Poids moyen des trains			
Catégorie de profils	Moyenne par la catégorie (Tonnes)		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	913	1,096	1,014
II.	861	1,538	1,430
III.	1,103	1,524	1,364
IV.	1,332	1,426	1,384
V.	2,370	2,131	2,180
VI.	1,933	2,329	2,272
VII.	1,542	1,278	1,378
VIII.	1,490	1,653	1,578
Toutes les catégories à la fois	1,504	1,757	1,679
Source: données de base de la Commission			

## COÛTS VARIABLES

Le présent chapitre fournit les coûts liés à l'exploitation des voies et au volume des expéditions engagés en 1974 dans le transport du grain sur les voies de chaque catégorie de profils. En raison des différences de caractéristiques d'exploitation entre les compagnies ferroviaires, et des différences de caractéristiques des coûts unitaires, les coûts ont été calculés séparément pour chaque compagnie ferroviaire dans chaque catégorie de profils.

### Coûts liés à l'exploitation des voies

L'annexe W suivant indique les coûts liés à l'exploitation des voies par mille de chemin de fer pour chacune des catégories de profils. Dans l'ensemble, cette annexe révèle que les coûts pour les voies ferrées de CP Rail sont d'environ \$1,000 plus élevés par mille que ceux qui ont trait aux voies du Canadien National. Cet écart est dû aux différences dans les coûts des fonds d'immobilisation, causées par l'application d'un taux de fonds d'immobilisation plus élevé pour CP Rail (20.80 pour cent) que pour le Canadien National (11.31 pour cent).\*

---

\* Voir le volume I du rapport de la Commission, page 101 et 102, pour un examen plus détaillé de cette question.

TABLEAU 49

Profils des voies ferrées des Prairies  
Total des couts par mille liés à l'exploitation des voies

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie (Dollars par mille)		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	\$6,002	\$3,810	\$5,197
II.	6,607	4,819	5,543
III.	6,247	4,926	5,701
IV.	6,287	4,977	5,802
V.	5,609	5,021	5,365
VI.	5,396	4,962	5,065
VII.	6,100	5,237	5,625
VIII.	5,303	4,732	5,153
Toutes les catégories à la fois	\$6,048	\$4,959	\$5,535

Source: annexe W

Les dépenses d'entretien des plates-formes (y compris les frais généraux) du Canadien National étaient d'environ \$700 par mille supérieures à celles de CP Rail. Les dépenses des deux compagnies ferroviaires pour les voies à plus faible densité de trafic (c'est-à-dire celles de la catégorie I) sont substantiellement moins élevées que celles qui sont engagées pour les autres voies. A l'exception des voies de la catégorie I, il n'y a aucune tendance marquée vers un accroissement des dépenses relatives aux voies à forte densité de trafic.

TABLEAU 50

Profils des voies ferrées des Prairies  
Coûts d'entretien par mille des plates-formes  
en 1974

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie (Dollars par mille)		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	\$ 350	\$ 862	\$ 538
II.	1,369	2,043	1,770
III.	1,259	1,885	1,518
IV.	1,889	2,431	2,089
V.	1,069	2,053	1,477
VI.	1,074	2,081	1,841
VII.	1,668	2,171	1,945
VIII.	934	2,544	1,357
Toutes les catégories à la fois	\$1,380	\$2,084	\$1,711

Source: annexe W.

En 1974, la Commission a découvert que les coûts moyens normalisés d'entretien des plates-formes, y compris les frais généraux, étaient de \$3,171 par mille pour le Canadien National et de \$3,550 par mille pour CP Rail. Une comparaison des dépenses de chaque catégorie indiquées au tableau 50 avec les coûts moyens d'entretien normalisés révèle que CP Rail a maintenu ses voies à plus de 50 pour

cent de leurs besoins d'entretien dans seulement une catégorie de profils. D'autre part, le Canadien National a maintenu ses voies à plus de 50 pour cent de leurs besoins d'entretien, dans sept de ses huit catégories de profils.

TABLEAU 51		
Profils des voies ferrées des Prairies Pourcentage des dépenses réelles par rapport aux besoins d'entretien normalisés		
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie	
	CP Rail	Canadien National
I.	9.9%	27.2%
II .	38.6	64.4
III.	35.5	59.4
IV.	53.2	76.7
V.	30.1	64.7
VI.	30.3	65.6
VII.	47.0	68.5
VIII.	26.3	80.2
Toutes les catégories à la fois	38.9	65.7

Les coûts liés à l'exploitation des voies illustrent de façon très nette l'incidence du volume sur les coûts par wagon engagés par les compagnies ferroviaires pour le transport du grain. Etant donné que l'existence des voies de profils dépend par définition du transport

du grain, on peut avoir une bonne idée de l'impact du volume en divisant les coûts moyens liés à l'exploitation des voies, par mille (tableau 49), par le nombre moyen de wagnées de grain par mille de voies ferrées (Appendice V). Le tableau 52 indique les résultats de ce calcul.

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	\$2,223	\$1,229	\$1,792
II.	816	574	668
III.	521	379	460
IV.	368	275	332
V.	245	222	235
VI.	196	184	187
VII.	173	150	161
VIII.	104	108	105
Toutes catégories à la fois	\$ 301	\$ 233	\$ 267

#### Coûts liés au volume des expéditions

Les coûts liés au volume des expéditions sont régis par plusieurs facteurs y compris les caractéristiques du train dans lequel sont transportés les wagons, les milles de déplacement des convois et des wagons, la tare des



wagons, le poids du chargement et les wagons-jours au point d'origine et durant le parcours. Afin d'éliminer l'influence des différences de millage au sein des catégories de profils, un modèle de convoi a été établi en fonction des conditions suivantes, pour chaque catégorie de profils:

- un parcours de 50 milles par wagon chargé;
- un déplacement du convoi de 100 milles dans chaque direction;
- un retour complet des wagons vides.

En substance, les coûts liés au volume des expéditions pour chaque catégorie de profils sont estimés en fonction d'un déplacement de 100 wagons-milles (50 wagons-milles chargés et 50 wagons-milles vides) pour une wagonnée de grain ~~chargée au milieu d'une subdivision de 100 milles~~ desservie par un parcours de 100 milles dans chaque direction. Les caractéristiques de convoi et de wagon de chaque catégorie de profils décrite plus haut ont été appliquées à ce modèle standard pour évaluer les composantes du transport par train et par wagon\* pour chaque wagonnée.

---

\* En raison du manque de données sur les wagons-jours du Canadien National, la moyenne des jours par wagon de CP Rail au point d'origine, pour chaque catégorie de profils, a été appliquée aux expéditions du Canadien National.

Les coûts unitaires de 1974 que la Commission a jugés appropriés pour la fixation des coûts du transport du grain dans les wagons couverts ont ensuite été appliqués aux composantes de ce genre de transport pour déterminer les coûts variables liés au volume des expéditions par wagonnée. L'annexe X énumère les coûts variables par chargement pour chaque catégorie de profils. En examinant cette annexe, il faut noter que les dépenses occasionnées par l'exploitation des wagons comprennent plusieurs éléments de coût (par exemple, le nettoyage des wagons et l'installation de panneaux de retenue) liés aux wagonnées plutôt qu'aux wagons-milles et aux wagons-jours.

Les coûts liés au volume des expéditions sont résumés au tableau 53.

TABLEAU 53

Profils des voies ferrées des Prairies  
Coûts liés au volume des expéditions et  
coûts variables par wagonnée

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie		
	CP Rail	Canadien National	Le CP et le Canadien National (combinés)
I.	\$130.65	\$ 89.30	\$114.17
II.	130.35	79.44	99.75
III.	120.72	80.48	103.22
IV.	109.56	79.75	98.14
V.	97.47	69.94	86.11
VI.	101.06	71.04	78.32
VII.	105.36	81.44	92.25
VIII.	107.08	76.47	99.90
Toutes les catégories à la fois	\$103.45	\$ 74.34	\$ 89.31

Source: annexe X.

Les différences substantielles dans les coûts par wagonnée entre CP Rail et le Canadien National, qui figurent au tableau 53, sont dues pour la plupart aux différences de taux de fonds d'immobilisation entre ces deux compagnies ferroviaires et au chargement plus lourd des wagons de CP Rail. Le tableau 54 énumère les coûts variables et les coûts liés au volume des expéditions, par tonne (à l'exception des coûts de fonds d'immobilisation), pour chaque catégorie de profils, et indique que la différence moyenne par tonne est de seulement 17 cents.

TABLEAU 54		
Profils des voies ferrées des Prairies Dépenses d'exploitation et amortissement par tonne		
Catégorie de profils	Moyenne par catégorie	
	CP Rail	Canadien National
I.	\$1.82	\$1.46
II.	1.75	1.30
III.	1.67	1.33
IV.	1.48	1.30
V.	1.28	1.15
VI.	1.37	1.15
VII.	1.37	1.35
VIII.	1.47	1.23
Moyenne de toutes les catégories	\$1.39	\$1.22

Source: annexe X et tableau 43.

### Résumé

Le tableau 55 donne un résumé des coûts variables de 1974 par tonne, selon la catégorie de profils et la compagnie ferroviaire. Aux fins du présent tableau récapitulatif, les coûts variables (liés au volume) des expéditions, indiqués à l'annexe X, sont répartis entre ceux qui sont principalement liés au nombre de milles et ceux qui sont principalement liés au nombre de wagoonnées. Cette dernière catégorie comprend tous les coûts d'exploitation énumérés dans la sous-catégorie "wagoonnées", en plus des frais de nettoyage des wagons et

TABLEAU 55  
 Profils des voies ferrées des Prairies  
 Coûts variables moyens par tonne

Catégorie de profils	Moyenne par catégorie			
	Liés à l'exploitation des voies	Liés au volume des expéditions		Total
		Milles	Wagonnée	
<u>CP Rail</u>				
I.	\$37.24	\$1.39	\$ .80	\$39.43
II.	12.93	1.31	.76	15.00
III.	8.56	1.20	.78	10.54
IV.	5.88	.99	.76	7.63
V.	3.77	.77	.73	5.27
VI.	3.16	.86	.77	4.79
VII.	2.63	.88	.73	4.24
VIII.	1.68	.96	.77	3.41
Toutes les catégories à la fois	\$ 4.74	\$ .88	\$ .75	\$ 6.37
<u>Canadien National</u>				
I.	\$22.39	\$1.13	\$ .49	\$24.01
II.	10.42	.95	.49	11.86
III.	6.93	.98	.49	8.40
IV.	4.92	.94	.49	6.35
V.	3.99	.77	.49	5.25
VI.	3.27	.78	.48	4.53
VII.	2.72	.98	.49	4.19
VIII.	1.92	.88	.48	3.28
Toutes les catégories à la fois	\$4.19	\$ .85	\$ .49	\$ 5.53

Source: tableaux 43 et 52 et annexe X.

et d'installation de panneaux de retenue indiqués dans la sous-catégorie de l'exploitation des wagons. Les coûts liés à l'exploitation des voies, par wagon transporté (tableau 52), et les coûts liés au volume des expéditions, par wagonnée (annexe X) pour chaque catégorie de profils, ont été divisés par le chargement moyen par wagon pour chaque catégorie de profils (tableau 43), pour déterminer les coûts par tonne.

Les données contenues dans le tableau 55 révèlent deux caractéristiques importantes des coûts engagés pour les lignes dépendant du transport du grain. La première est que les coûts liés à l'exploitation des lignes constituent l'élément de coût le plus important (voir le tableau 56 à la page suivante).

Deuxièmement, il y a une différence considérable dans la variation des éléments de coûts des catégories de profils. Les coûts liés à l'exploitation des lignes, par unité de mesure (c'est-à-dire, par tonne), ont un rapport direct avec la densité, et inverse par rapport à celle-ci. Toutefois, les coûts de wagonnées liés au volume des expéditions n'ont pratiquement aucun rapport avec la densité alors que les coûts de millage liés au volume des expéditions ont un certain rapport avec celle-ci. En raison de l'importance relative des

TABLEAU 56

Profils des voies ferrées des Prairies  
Répartition des coûts variables moyens par tonne

Catégorie de profils	Répartition des coûts variables par tonne			
	Coûts liés à l'exploitation des voies	Coûts liés au volume des expéditions		Total
		Milles	Wagonnée	
<u>CP Rail</u>				
I.	94.4%	3.5%	2.1%	100.0%
II.	86.2	8.7	5.1	100.0
III.	81.2	11.4	7.4	100.0
IV.	77.0	13.0	10.0	100.0
V.	71.5	14.6	13.9	100.0
VI.	66.0	18.0	16.0	100.0
VII.	62.0	20.8	17.2	100.0
VIII.	49.3	28.2	22.5	100.0
Toutes les catégories à la fois	74.4%	13.8%	11.8%	100.0%
<u>Canadien National</u>				
I.	93.3%	4.7%	2.0%	100.0%
II.	87.9	8.0	4.1	100.0
III.	82.5	11.7	5.8	100.0
IV.	77.5	14.8	7.7	100.0
V.	76.0	14.7	9.3	100.0
VI.	72.2	17.2	10.6	100.0
VII.	64.9	23.4	11.7	100.0
VIII.	58.6	26.8	14.6	100.0
Toutes les catégories à la fois	75.8%	15.4%	8.8%	100.0%

Source: tableau 55.

coûts liés à l'exploitation des lignes, les coûts variables ont également un rapport direct avec la densité, et inverse à celle-ci. Ces divers rapports avec la densité sont montrés au tableau 56 (page 177) qui indique le rapport entre les coûts par tonne pour chaque catégorie de profils et les coûts par tonne pour l'ensemble des catégories de profils.



TABLEAU 57

Profils des voies ferrées des Prairies  
Variation des coûts variables par tonne dans  
les catégories de profils

Catégorie de profils	Rapport: Chaque catégorie par rapport à l'ensemble des catégories			
	Coûts liés à l'exploitation des voies	Coûts liés au volume des expéditions		Total
		Milles	Wagonnées	
<u>CP Rail</u>				
I.	7.86	1.58	1.07	6.19
II.	2.73	1.49	1.01	2.35
III.	1.81	1.36	1.04	1.65
IV.	1.24	1.13	1.01	1.20
V.	.80	.88	.97	.83
VI.	.67	.98	1.03	.75
VII.	.55	1.00	.97	.67
VIII.	.35	1.09	1.03	.54
Toutes les catégories à la fois	1.00	1.00	1.00	1.00
<u>Canadien National</u>				
I.	5.34	1.33	1.00	4.34
II.	2.49	1.12	1.00	2.14
III.	1.65	1.15	1.00	1.52
IV.	1.17	1.11	1.00	1.15
V.	.95	.91	1.00	.95
VI.	.78	.92	.98	.82
VII.	.65	1.15	1.00	.76
VIII.	.46	1.04	.98	.59
Toutes les catégories à la fois	1.00	1.00	1.00	1.00

Source: tableau 55.

Les caractéristiques des profils des voies ferrées des Prairies, énoncées précédemment, mènent à deux conclusions en matière de rationalisation du réseau ferroviaire. La rationalisation du réseau des voies de service des Prairies entraînera une plus forte concentration (c'est-à-dire une plus forte densité du trafic relatif au transport du grain) sur les voies qui demeureront dans le réseau. Comme je l'ai indiqué précédemment, les coûts relatifs à l'exploitation des voies, par unité de mesure, sont très étroitement liés aux changements de densité. Par conséquent, l'abandon de voies entraînera une réduction importante des coûts liés à l'exploitation des voies, par chargement et par tonne -- en particulier si les voies dépendant du transport du grain qui demeurent dans le réseau connaissent en contrepartie une augmentation de densité. Ceci mène à la conclusion qu'il ne faut pas leur accorder beaucoup d'importance en déterminant quelles voies demeureront dans le réseau. Ces conclusions, à leur tour, mènent à une conclusions plus générale, selon laquelle les coûts occasionnés auparavant par la prestation de services sur les voies individuelles ou les catégories de lignes ne sont pas particulièrement importants dans le processus de rationalisation.

JE PRÉSENTE RESPECTUEUSEMENT TOUT CE QUI PRÉCEDE À L'EXAMEN  
DE VOTRE EXCELLENCE



Le Commissaire

**ANNEXES**

Relève des revenus et des coûts variables de 1974 du CP et du  
Canadien National relatifs au transport du grain de type réglementaire

Éléments	Montant (en milliers de dollars)			Revenus/coûts par wagoonnées acheminées
	CP	Canadien National	Total	
<b>Revenus</b>				
Tarifs statutaires	\$ 46,051	\$ 41,997	\$ 88,048	\$261.42
Subventions relatives aux embranchements - voies dépendant du transport du grain	23,085	28,473	51,558	153.08
Divers - voies dépendant du transport du grain	114	171	285	0.85
Divers - Autres	42	52	94	0.28
<b>Total des revenus</b>	<b>\$ 69,292</b>	<b>\$ 70,693</b>	<b>\$139,985</b>	<b>\$415.62</b>
Total des revenus à l'exclusion des subventions relatives aux embranchements	46,207	42,220	88,427	262.54
<b>Coûts Variables</b>				
Coûts reliés à l'exploitation des voies - voies dépendant du transport du grain	\$ 31,666	\$ 20,881	\$ 52,547	\$156.01
Coûts reliés au volume des expéditions				
Rails et infrastructure des lignes Lignes dépendant du transport du grain	\$ 1,591	\$ 1,327	\$ 2,918	\$ 8.66
Autres lignes	12,721	11,008	23,729	70.45
Total partiel	14,312	12,335	26,647	79.12
Rails et infrastructure des gares de trriage	1,811	2,004	3,815	11.33
Exploitation des trains	31,746	34,288	66,034	196.06
Exploitation des gares de triage	5,713	6,996	12,709	37.73
Exploitation des wagons	26,354	22,468	48,822	144.95
Autres éléments de coûts*	8,028	4,160	12,188	36.19
Coûts de transit	2,903	1,850	4,753	14.16
<b>Total des coûts reliés au volume</b>	<b>90,867</b>	<b>84,101</b>	<b>174,968</b>	<b>519.48</b>
<b>Total des coûts variables</b>	<b>\$122,533</b>	<b>\$104,982</b>	<b>\$227,515</b>	<b>\$675.49</b>
<b>Rapport Coûts/Revenus</b>				
Par rapport au total des revenus				
Total des coûts variables	1.77	1.49	1.63	
Total des coûts reliés au volume	1.31	1.19	1.25	
Par rapport aux revenus tirés des usagers				
Total des coûts variables	2.65	2.49	2.57	
Total des coûts reliés au volume	1.97	1.99	1.98	
Par rapport aux revenus tirés des tarifs statutaires				
Total des coûts variables	2.66	2.50	2.58	
Total des coûts reliés au volume	1.97	2.00	1.99	

\* Comprennent l'amortissement et le coût du fonds d'immobilisations pour la signalisation et les communications.

Source: Colonnes 2-4, Volume I du rapport de la CETCGR, Annexes E, F, K, M et D.  
Colonne 5 - Total du revenu ou des coûts variables (colonne 4) divisé par  
336,813 Total des wagoonnées expédiées directement et des wagoonnées expédiées  
avec mouture en cours de route, tiré du volume I du rapport de la CETCGR  
Annexe D.

Releve des composantes du transport par train et par wagon  
dans le transport par expédition directe du grain de  
type réglementaire par le CP et le Canadien National

Élément	Composantes de 1974			
	CP		Canadien National	
	Total	Par wagoonnées acheminées	Total	Par wagoonnées acheminées
<u>Composantes du transport par wagon</u>				
Wagoonnées acheminées	160,431	xxxx	166,104	xxxx
Chargements en wagons fermés	138,745	0.86	152,235	0.92
Chargements de grain nécessitant des panneaux de retenue	132,722	0.83	152,235	0.92
Jours-wagons (Wagons chargés et vides)	3,679,210	22.9	3,775,531	22.7
Wagons-milles chargés	137,379,406	856.3	151,776,684*	913.7
Wagons-milles vides	113,626,524	708.3	121,791,461*	733.2
Total des wagons-milles	251,005,930	1,564.6	273,568,145	1,647.0
Nombre de tonnes transportées	10,460,373	65.2	9,603,906	57.8
Tonnes-milles nettes (contenu)	8,992,224,000	56,050	8,794,106,000	52,943
Tonnes-milles brutes (wagons et contenu)	14,746,743,000	91,920	15,047,394,000	90,590
Minutes d'aiguillage (trains)	624,037	3.89	810,654	4.88
Minutes d'aiguillage (en gare)	5,228,619	32.59	6,000,745	36.13
Total des minutes d'aiguillage	5,852,656	36.48	6,811,399	41.01
<u>Composantes du transport par train</u>				
Trains-milles	2,937,917	18.3	3,956,276	23.8
Trains-heures	133,896	0.83	**	**
Salaires du personnel (\$)	6,172,139	38.47	7,897,190	47.54
Unités-milles diésel	8,124,661	50.64	8,515,699	51.27
Gallons de carburant	23,365,495	145.64	22,796,803	137.24

\* Calculé à partir du total des wagons-milles et du ratio moyen de trajets à vide indiqués dans le document de référence.

\*\* Les données relatives aux trains-heures ne sont pas compilées par le Canadien National.

Source: Volume I du rapport, Annexe E, pages 1 et 2 pour le Canadien National et page 3 pour le CP.

Chargements et tonnes mis en route par les subdivisions du Canadien National Réels (1974) - Rationalisés (1974)						
Subdivision	Nombre de chargements			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Différence
I. Subdivisions sans changement de trafic						
Acadia Valley	560	560	0	32,364	32,364	0
Arborfield	428	428	0	23,258	23,258	0
Assiniboine	895	895	0	48,311	48,311	0
Athabasca	1,078	1,078	0	58,326	58,326	0
Bengough	1,620	1,620	0	91,973	91,973	0
Bodo	1,380	1,380	0	78,066	78,066	0
Bonnyville	516	516	0	27,737	27,737	0
Cabot	4	4	0	231	231	0
Central Butte	465	465	0	25,808	25,808	0
Chelan	804	804	0	43,708	43,708	0
Conquest	2,357	2,357	0	132,610	132,610	0
Corning	485	485	0	27,086	27,086	0
Coronado	1,637	1,637	0	90,144	90,144	0
Cowan	681	681	0	36,684	36,684	0
Craik	3,646	3,646	0	270,714	270,714	0
Cromer	2,526	2,526	0	145,191	145,191	0
Edmonton*	8,005	8,005	0	483,119	483,119	0
Edson	431	431	0	23,435	23,435	0
Endiang	524	524	0	29,795	29,795	0
Fort Frances	5	5	0	254	254	0
Glenavon	2,329	2,329	0	131,038	131,038	0
Grande Cache*	277	277	0	15,422	15,422	0
Herchmer	1	1	0	50	50	0
Kashabowie	23	23	0	1,448	1,448	0
Lampman	1,805	1,805	0	101,100	101,100	0
Letellier	1,651	1,651	0	92,930	92,930	0
Lewvan	4,231	4,231	0	236,999	236,999	0
Manning	1,198	1,198	0	65,981	65,981	0
Mantario	1,828	1,828	0	103,387	103,387	0
Margo	5,434	5,434	0	318,390	318,390	0
Northgate	336	336	0	19,013	19,013	0
Oak Point	569	569	0	31,626	31,626	0
Oakland	571	571	0	32,719	32,719	0
Paddockwood	571	571	0	31,080	31,080	0
Pine Falls	120	120	0	6,820	6,820	0
Porter	433	433	0	23,926	23,926	0
Preeceville	3,784	3,784	0	205,307	205,307	0
Quappelle	2,351	2,351	0	132,082	132,082	0
Regina Terminal	153	153	0	8,704	8,704	0
Rhein	758	758	0	40,573	40,573	0
Ridgeville	201	201	0	11,177	11,177	0
Sangudo	337	337	0	18,013	18,013	0
Sheerness	48	48	0	2,762	2,762	0
Sprague	306	306	0	16,992	16,992	0
Ste. Rose	280	280	0	15,402	15,402	0
Steep Rock	1	1	0	50	50	0
Thicket	1	1	0	62	62	0
Three Hills	3,116	3,116	0	183,638	183,638	0
Togo	3,279	3,279	0	200,708	200,708	0
Wekusko	128	128	0	6,760	6,760	0
Winnipeg Terminal	317	317	0	18,047	18,047	0
Winnipegosis	273	273	0	14,634	14,634	0
Yale	1	1	0	48	48	0
Total du groupe I	64,758	64,758	0	3,755,702	3,755,702	0

\* Comprend le trafic de la NAR reçu à Edmonton (5,941 wagons, 328,572 tonnes) et à Grande Cache (258 wagons, 14,364 tonnes).

Chargements et tonnes mis en route par les subdivisions du Canadien National Réels (1974) - Rationalisés (1974)						
Subdivision	Nombre de chargements			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Différence
<b>II. Subdivisions avec augmentations de trafic</b>						
<u>Subdivisions du CN</u>						
Aberdeen	1,721	1,827	106	94,409	100,230	5,821
Alliance	1,852	1,914	62	104,359	107,856	3,497
Avonlea	2,386	2,527	141	136,772	144,639	7,867
Battleford	435	460	25	24,577	25,970	1,393
Big River	577	660	83	31,316	35,674	4,358
Blackfoot	4,544	4,836	292	260,832	278,478	17,646
Blaine Lake	3,603	3,727	124	196,964	203,724	6,760
Bolney	393	430	37	21,705	23,947	2,242
Brazeau	671	833	162	35,996	45,538	9,542
Brooksby	1,166	1,263	97	63,245	69,172	5,927
Camrose	1,022	1,213	191	59,592	70,364	10,772
Cudworth	1,882	1,991	109	102,656	108,740	6,084
Demay	196	216	20	10,670	11,708	1,038
Drumheller	3,235	3,245	10	196,901	197,539	638
Duck Lake	1,337	1,659	322	75,346	93,056	17,710
Elrose	4,759	5,084	325	263,890	283,682	19,792
Gladstone	1,426	1,648	222	80,073	92,436	12,363
Hartney	1,603	1,730	127	89,632	97,323	7,691
Langham	2,301	2,614	313	130,956	149,001	18,045
Miami	1,485	1,644	159	83,697	92,598	8,901
Oyen	3,740	4,072	332	245,330	264,128	18,798
Rivers	3,678	4,748	1,070	210,090	274,131	64,041
Robinhood	1,268	1,344	76	67,697	72,190	4,493
Rosetown	4,133	4,493	360	248,227	269,904	21,677
Rosburn	1,725	1,796	71	93,629	97,599	3,970
St. Brieux	1,263	1,286	23	69,908	71,208	1,300
Tisdale	3,269	4,287	1,018	178,329	236,979	58,650
Turtleford	2,489	2,668	179	135,006	144,943	9,937
Vegreville	2,651	2,856	205	150,760	162,893	12,133
Wainwright	6,185	6,333	148	373,638	382,035	8,397
Watrous	9,705	10,085	380	636,716	658,936	22,220
Weyburn	1,226	1,243	17	69,863	70,818	955
Yorkton	565	734	169	31,978	41,341	9,363
Total partial	78,491	85,466	6,975	4,574,759	4,978,780	404,021
<u>Subdivisions transférées du CP au Canadien National</u>						
Lenore	0	520	520	0	31,737	31,737
Meadow Lake	0	909	909	0	55,110	55,110
Colonsay	0	1,932	1,932	0	118,818	118,818
Matador	0	971*	971	0	59,900*	59,900
Miniota	0	751**	751	0	45,028**	45,028
Russell	0	456	456	0	27,905	27,905
Total partial	0	5,539	5,539	0	338,498	338,498
Total du groupe II	78,491	91,005	12,514	4,574,759	5,317,278	742,519
* Comprend 174 wagons et 9,792 tonnes transférés de la subdivision de White Bear du CN.						
** Comprend 187 wagons et 10,251 tonnes transférés de la subdivision de Rapid City du CN.						



Chargements et tonnes mis en route par les subdivisions du Canadien National Réels (1974) - Rationalisés (1974)						
Subdivision	Nombre de chargements			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Différence
<b>III. Subdivisions avec diminutions de trafic</b>						
Amiens	695	588	( 107)	36,495	30,807	( 5,688)
Carman	2,934	2,898	( 36)	164,101	162,052	( 2,049)
Erwood	1,661	1,323	( 338)	90,127	71,839	( 18,288)
Stettler	1,883	1,630	( 253)	106,157	91,932	( 14,225)
Tonkin	1,353	745	( 608)	74,912	41,273	( 33,639)
White Bear	1,238	1,064	( 174)	69,589	59,797	( 9,792)
Total du groupe III	9,764	8,248	( 1,516)	541,381	457,700	( 83,681)
<b>IV. Subdivisions abandonnées ou transférées</b>						
<u>Subdivisions abandonnées</u>						
Carberry	76	0	( 76)	4,404	0	( 4,404)
Carlton	610	0	( 610)	33,555	0	( 33,555)
Central Butte	395	0	( 395)	21,931	0	( 21,931)
Cut Knife	35	0	( 35)	1,948	0	( 1,948)
Dodsland	1,189	0	( 1,189)	67,306	0	( 67,306)
Goodwater	329	0	( 329)	18,421	0	( 18,421)
Gravelbourg	411	0	( 411)	23,139	0	( 23,139)
Haight	70	0	( 70)	3,826	0	( 3,826)
Hatherleigh	148	0	( 148)	8,248	0	( 8,248)
Inwood	216	0	( 216)	12,052	0	( 12,052)
Kingman	29	0	( 29)	1,506	0	( 1,506)
Main Centre	472	0	( 472)	26,199	0	( 26,199)
Meskanaw	657	0	( 657)	36,251	0	( 36,251)
Neepawa	561	0	( 561)	31,452	0	( 31,452)
Notre Dame	114	0	( 114)	5,956	0	( 5,956)
Pleasant Point	140	0	( 140)	7,616	0	( 7,616)
Rapid City	1,102	0	( 1,102)	60,258	0	( 60,258)
Wakopa	298	0	( 298)	17,066	0	( 17,066)
Wawanesa	437	0	( 437)	24,209	0	( 24,209)
Total partiel	7,289	0	( 7,289)	405,343	0	(405,343)
<u>Subdivisions transférées au CP</u>						
Central Butte	647	0	( 647)	35,933	0	( 35,933)
Dodsland	1,686	0	( 1,686)	95,428	0	( 95,428)
Gravelbourg	3,003	0	( 3,003)	169,069	0	(169,069)
Riverhurst	466	0	( 466)	26,291	0	( 26,291)
Total partiel	5,802	0	( 5,802)	326,721	0	(326,721)
Total du groupe IV	13,091	0	(13,091)	732,064	0	(732,064)
<b>TOTAL DE TOUS LES GROUPEs</b>	166,104	164,011	( 2,093)	9,603,906	9,530,680	( 73,226)

Wagonnées et tonnes mis en route par les subdivisions du CP Réels (1974) - Rationalisés (1974)						
Subdivision	Nombre de wagonnées			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Differéce
I. Subdivisions sans changement de trafic						
Acme	313	313	0	18,940	18,940	0
Aldersyde	2,418	2,418	0	157,917	157,917	0
Altawan	1,298	1,298	0	81,431	81,431	0
Bassano	789	789	0	50,006	50,006	0
Bulyea	3,705	3,705	0	231,418	231,418	0
Burstall	1,860	1,860	0	121,519	121,519	0
Calgary Terminals	434	434	0	26,638	26,638	0
Coutts	560	560	0	38,752	38,752	0
Crownest	377	377	0	26,403	26,403	0
Dunelm	467	467	0	28,936	28,936	0
Emerson	1,325	1,325	0	80,191	80,191	0
Furness	605	605	0	35,266	35,266	0
Gretna	901	901	0	51,263	51,263	0
Hardisty	3,512	3,512	0	231,101	231,101	0
Hatton	241	241	0	15,445	15,445	0
Hoadley	693	693	0	41,241	41,241	0
Indian Head	3,795	3,795	0	265,312	265,312	0
Keewatin	188	188	0	11,680	11,680	0
Kisbey	1,124	1,124	0	68,793	68,793	0
Lac Du Bonnet	353	353	0	21,646	21,646	0
Lacombe	1,031	1,031	0	63,213	63,213	0
Lanigan	2,571	2,571	0	169,283	169,283	0
Leduc*	5,059	5,059	0	296,312	296,312	0
Lloydminster	3,193	3,193	0	194,554	194,554	0
Lomond	946	946	0	59,413	59,413	0
Macklin	2,617	2,617	0	164,586	164,586	0
Macleod	1,328	1,328	0	87,957	87,957	0
Maple Creek	1,555	1,555	0	107,134	107,134	0
Nelson	41	41	0	2,573	2,573	0
Notukeu	2,094	2,094	0	130,357	130,357	0
Okanagan	7	7	0	441	441	0
Pennant	572	572	0	35,309	35,309	0
Reford	828	828	0	51,817	51,817	0
Shaunavon	4,577	4,577	0	374,598	374,598	0
Stirling	4,039	4,039	0	342,629	342,629	0
Taber	1,634	1,634	0	110,117	110,117	0
Turin	460	460	0	29,011	29,011	0
Tyvan	2,780	2,780	0	176,916	176,916	0
Vanguard	1,782	1,782	0	110,713	110,713	0
Winnipeg Beach	289	289	0	16,896	16,896	0
Winnipeg Terminal	931	931	0	53,472	53,472	0
Wishart	772	772	0	47,056	47,056	0
Total du groupe I	64,064	64,064	0	4,228,255	4,228,255	0

\* Comprend le trafic de la NAR reçu à Edmonton (4,239 wagons, 248,304 tonnes).

Wagonnées et tonnes mis en route par les subdivisions du CP  
Réels (1974) - Rationalisés (1974)

Subdivision	Nombre de wagonnées			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Différence
<b>II. Subdivisions avec augmentations de trafic</b>						
<u>Subdivisions du CP</u>						
Amulet	733	819	86	45,579	50,871	5,292
Arborg	876	1,072	196	51,557	63,610	12,053
Arcola	2,236	2,750	514	135,877	167,559	31,682
Assiniboia	2,189	2,190	1	139,187	139,244	57
Bredenbury	2,976	3,611	635	187,335	226,508	39,173
Broadview	3,095	3,212	117	209,065	216,284	7,219
Bromhead	2,456	2,685	229	155,597	169,709	14,112
Brooks	1,201	1,379	178	80,380	91,634	11,254
Carberry	1,190	1,292	102	77,037	83,356	6,319
Cardston	568	626	58	35,448	39,125	3,677
Coronation	1,817	2,068	251	115,421	130,929	15,508
Empress	3,165	3,298	133	202,961	211,008	8,047
Estevan	4,687	5,274	587	304,570	340,513	35,943
Expanse	916	1,057	141	73,792	82,519	8,727
Fife Lake	1,811	1,949	138	113,436	121,951	8,515
Glenboro	2,943	3,464	521	187,002	219,157	32,155
Irricana	1,158	1,172	14	73,568	74,461	893
Kelfield	679	722	43	40,796	43,456	2,660
Kerrobot	3,369	3,773	404	206,967	231,787	24,820
La Riviere	2,495	2,737	242	152,631	166,885	14,254
Langdon	1,144	1,224	80	73,394	78,498	5,104
Minnedosa	668	1,076	408	42,804	67,991	25,187
Napinka	3,868	4,195	327	237,475	257,343	19,868
Neudorf	2,361	2,364	3	145,917	146,081	164
Outlook	2,870	3,180	310	227,002	246,150	19,148
Portal	5,022	5,078	56	364,964	368,436	3,472
Prince Albert	981	1,153	172	59,483	70,081	10,598
Red Deer	2,433	2,617	184	157,129	168,162	11,033
Shamrock	1,486	1,502	16	92,982	93,995	1,013
Suffield	1,032	1,052	20	65,956	67,196	1,240
Sutherland	2,484	2,504	20	150,074	151,330	1,256
Swift Current	4,318	4,987	669	353,728	394,740	41,012
Tisdale	2,506	2,530	24	148,427	149,893	1,466
Wetaskiwin	1,768	1,776	8	110,603	111,070	467
White Fox	780	782	2	45,954	46,076	122
Wilkie	639	908	269	44,469	60,735	16,266
Willingdon	2,133	2,174	41	125,954	128,455	2,501
Wood Mountain	2,398	2,454	56	150,487	153,942	3,455
Wynyard	2,692	2,961	269	177,215	193,835	16,620
<b>Total partial</b>	<b>82,143</b>	<b>89,667</b>	<b>7,524</b>	<b>5,362,223</b>	<b>5,824,575</b>	<b>462,352</b>
<u>Subdivisions transférées du Canadien National au CP</u>						
Gravelbourg	0	2,740	2,740	0	169,069	169,069
Dodsland	0	1,547	1,547	0	95,428	95,428
Riverhurst & Central Butte	0	1,008	1,008	0	62,224	62,224
<b>Total partial</b>	<b>0</b>	<b>5,295</b>	<b>5,295</b>	<b>0</b>	<b>326,721</b>	<b>326,721</b>
<b>Total du groupe II</b>	<b>82,143</b>	<b>94,962</b>	<b>12,819</b>	<b>5,362,223</b>	<b>6,151,296</b>	<b>789,073</b>

Wagonnées et tonnes mis en route par les subdivisions du CP Réels (1974) - Rationalisés (1974)						
Subdivisions	Nombre de wagonnées			Nombre de tonnes		
	Réels 1974	Rationalisés	Différence	Réelles 1974	Rationalisées	Différence
III. Subdivisions avec diminutions de trafic						
Carman	228	169	( 59)	13,233	10,007	( 3,226)
Melfort	1,879	1,280	( 599)	114,810	78,208	( 36,602)
Strathmore	461	305	( 156)	29,119	19,276	( 9,843)
Lyleton	965	767	( 198)	58,610	46,557	( 12,053)
Total du groupe III	3,533	2,521	( 1,012)	215,772	154,048	( 61,724)
IV. Subdivisions abandonnées ou transférées						
<u>Subdivisions abandonnées</u>						
Alberta Central	168	0	( 168)	9,892	0	( 9,892)
Alida	883	0	( 883)	54,379	0	( 54,379)
Asquith	481	0	( 481)	28,987	0	( 28,987)
Big Gully	319	0	( 319)	19,345	0	( 19,345)
Boissevain	212	0	( 212)	12,841	0	( 12,841)
Cassils	25	0	( 25)	1,550	0	( 1,550)
Colony	194	0	( 194)	11,976	0	( 11,976)
Colonsay	16	0	( 16)	988	0	( 988)
Crossfield	178	0	( 178)	10,677	0	( 10,677)
Cut Knife	0	0	0	0	0	0
McMorran	546	0	( 546)	33,250	0	( 33,250)
Medstead	78	0	( 78)	4,413	0	( 4,413)
Miniota	583	0	( 583)	35,948	0	( 35,948)
Rosemary	122	0	( 122)	7,783	0	( 7,783)
Rosetown	348	0	( 348)	20,695	0	( 20,695)
Snowflake	272	0	( 272)	16,100	0	( 16,100)
Stewart Valley	332	0	( 332)	20,088	0	( 20,088)
Varcoe	470	0	( 470)	29,191	0	( 29,191)
Vegreville	187	0	( 187)	11,405	0	( 11,405)
Whitkow	41	0	( 41)	2,485	0	( 2,485)
Woolford	58	0	( 58)	3,675	0	( 3,675)
Total partiel	5,513	0	( 5,513)	335,668	0	(335,668)
<u>Subdivisions transférées du CP au Canadien National</u>						
Colonsay	1,932	0	( 1,932)	118,818	0	(118,818)
Lenore	520	0	( 520)	31,737	0	( 31,737)
Matador	797	0	( 797)	50,108	0	( 50,108)
Meadow Lake	909	0	( 909)	55,110	0	( 55,110)
Miniota	564	0	( 564)	34,777	0	( 34,777)
Russell	456	0	( 456)	27,905	0	( 27,905)
Total partiel	5,178	0	( 5,178)	318,455	0	(318,455)
Total du groupe IV	10,691	0	(10,691)	654,123	0	(654,123)
TOTAL DE TOUS LES GROUPES	160,431	161,547	1,116	10,460,373	10,533,599	73,226

Comparaison entre CP Rail et le Canadien National  
en ce qui a trait aux composantes relatives  
aux trains et aux wagons en 1974

Élément	CP Rail	Canadien National	Différence en pour cent (CN/CP)
Pourcentage de chargement dans des wagons couverts	86.0%	92.0%	7.0%
Wagons-jours par expédition (Circuit des wagons)	22.9	22.7	(0.9)
Wagons-milles chargés par expédition	856.3	913.8	6.7
Total des wagons-milles par expédition	1564.6	1647.0	5.5
Total des wagons-milles par wagon-jour (wagons chargés et wagons vides)	68.2	72.5	6.3
Ratio de retour à vide	82.7%	80.2%	(3.1)
Chargement moyen par tonne-wagon	65.2	57.8	(12.8)
Tare moyenne pesée par tonne-wagon*	22.9	22.9	0.0
Minutes d'aiguillage par wagon	36.5	41.0	12.3
Vitesse moyenne des trains (m/h)	21.9	Non disponible	XXX
Milles-locomotives par millier de tonnes-milles brutes	0.55	0.57	3.6
Gallons de carburant par millier de tonnes-milles brutes	1.58	1.52	(3.9)

\* Pesée par milles

Tableau indiquant les lignes (1974) qui seraient éliminées en vertu de la proposition de rationalisation

Compagnie de chemin de fer/subdivision	Ligne(s) de 1974	Changements suite à la rationalisation
<p><u>CP Rail</u>  Shamrock</p>	<p>88 pour cent des wagons à destination de Thunder Bay et 37 pour cent des wagons à destination de Vancouver sont acheminées vers Moose Jaw par la subdivision Expanse</p>	<p>L'abandon du tronçon reliant Courval à Archive oblige à acheminer les wagons à destination de Thunder Bay par la subdivision Swift Current ou par celle de Assiniboia acheminer les wagons à destination de Vancouver par la subdivision de Seift Current. On a choisi Swift Current pour les deux destinations.</p>
<p>Suffield</p>	<p>Tous les wagons à destination de Thunder Bay sont acheminés vers Medicine Hat par la subdivision Brooks</p>	<p>L'abandon du tronçon reliant Hays à Suffield oblige à acheminer tous les wagons à destination de Thunder Bay en direction ouest par la subdivision Lomond. Le nouveau trajet vers Thunder Bay est censé être le même que celui emprunté par les wagons mis en route à la subdivision Lomond.</p>
<p>Strathmore</p>	<p>44 pour cent des wagons à destination de Thunder Bay sont acheminés via Gleichen, par la subdivision Brooks, et le restant est acheminé par Calgary</p>	<p>L'abandon du tronçon Strathmore Gleichen oblige à acheminer tous les wagons par Calgary.</p>

Tableau indiquant les lignes (1974) qui seraient éliminées en vertu de la proposition de rationalisation

Compagnie de chemin de fer/subdivision	Ligne(s) de 1974	Changements suite à la rationalisation
<p><u>Canadien National</u>  Hartney</p>	<p>Tous les trains en directions est et ouest sont acheminés via Scarth, par la subdivision Cromer</p>	<p>L'abandon du tronçon reliant Elgin à Scarth oblige tout le trafic vers l'est et vers l'ouest à être acheminé via Morris, par la subdivision Letellier.</p>
<p>Rossburn</p>	<p>Tous les trains des subdivisions Rossburn et Neepawa en directions est et ouest sont acheminés par les subdivisions Neepawa et Gladstone vers Portage La Prairie</p>	<p>L'abandon de la subdivision reliant Neepawa à Muir élimine cette ligne. Tout le trafic est acheminé par le CP (droits de passage) vers Portage La Prairie.</p>
<p>Erwood</p>	<p>Tout le trafic en direction ouest est acheminé par Hudson Bay vers Humbolt les subdivisions Assiniboine et Margo</p>	<p>L'abandon du tronçon reliant Hudson Bay à Baden oblige tout le trafic en direction ouest à être acheminé par la subdivision Preeceville à Swan River, et de là, par les subdivisions Assiniboine et Margo vers Humbolt.</p>
<p>Bengough</p>	<p>Tout le trafic est acheminé vers Moose Jaw par la subdivision Avonlea</p>	<p>L'abandon du tronçon reliant Radville à Parry de la subdivision Avonlea oblige tout le trafic à être acheminé vers Régina en passant par Weyburn et Lewvan.</p>

Tableau indiquant les lignes (1974) qui seraient éliminées en vertu de la proposition de rationalisation

Compagnie de chemin de fer/subdivision	Ligne(s) de 1974	Changements suite à la rationalisation
Robinhood et Amiens	Tout le trafic mis en route à la subdivision Amiens, et celui en direction est de la subdivision Robinhood, passent par Prince Albert; le trafic en direction ouest de la subdivision Robinhood passe par Turtleford	L'abandon des tronçons des subdivisions Amiens et Robinhood, et de toute la subdivision Hatherleigh, oblige à acheminer tout le trafic via Speers par la subdivision Blaine Lake, et de là par Prince Albert pour le trafic en direction est et par North Battleford pour le trafic en direction ouest.
Ending et Stettler	Tout le trafic en direction ouest des deux subdivisions est passé à la subdivision Camrose en passant par Camrose	L'abandon du tronçon reliant Nevis à Bylmoor de la subdivision Ending, et du tronçon reliant Stettler à Ferlow Junction de la subdivision Stettler, oblige à acheminer tout le trafic en direction ouest par les subdivisions Drumheller, Three Hills et Camrose
Tonkin	Tout le trafic en direction est vers Lakehead est acheminé sur la subdivision Yorkton en passant par Melville, celui vers Churchill en passant par Canora est acheminé sur la subdivision Rhein; tout le trafic en direction ouest est acheminé sur la subdivision Yorkton en passant par Melville.	L'abandon du tronçon reliant Yorkton à Wroxton de la subdivision oblige à acheminer tout le trafic du restant du tronçon de MacNutt à Wroxton vers Canora, en passant par les subdivisions Rhein et Togo pour tout le trafic.



Tableau des itinéraires utilisés pour établir des  
composantes du transport par train dans le cas des subdivisions  
transférées du CN au CP, et l'inverse

Subdivision	Itinéraire
<p><u>Subdivisions transférées au CP</u></p> <p>Gravelbourg</p>	<p>Le trafic en provenance des gares de la ligne reliant Mossbank à Gravelbourg est acheminé via Mossbank par la subdivision Expanse, et on présume qu'il suit le même itinéraire que le en provenance de Mossbank.</p> <p>Le trafic en provenance des gares de la ligne reliant Hodgeville à Tyson est acheminé via Tyson par la subdivision Shamrock. On a présumé que tout le trafic suivait le même itinéraire que le trafic en provenance de Vogel et utilisant la subdivision Shamrock.</p>
<p>Riverhust et Central Butte</p>	<p>On présume que tout le trafic acheminé via le nouveau tronçon de Mawer à Eyebrow la subdivision Outlook, suit le même itinéraire que le trafic en provenance d'Eyebrow.</p>
<p>Dodsland</p>	<p>Tout le trafic acheminé via Dodsland par la subdivision Kerrobert. On présume que ce trafic suit le même itinéraire que le trafic en provenance de Druid et utilisant la subdivision Kerrobert.</p>

Tableau des itinéraires utilisés pour établir des composantes du transport par train dans le cas des subdivisions transférées du CN au CP, et l'inverse	
Subdivision	Itinéraire
<u>Subdivisions transférées au Canadien National</u>  Lenore	Tout le trafic acheminé sur le nouveau tronçon reliant Wheatland à la subdivision Rivers du CN. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire à partir du point de correspondance que le trafic en provenance de Rivers et utilisant la subdivision Rivers.
Miniota	Tout le trafic acheminé via Quadra par la subdivision Rivers. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire que le trafic en provenance de Pope et utilisant la subdivision Rivers.
Russell	Tout le trafic acheminé via la subdivision Rossburn. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire que le trafic en provenance de Russell et utilisant la subdivision Rossburn.
Matador	Tout le trafic acheminé via Wartime par la subdivision Elrose. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire que le trafic en provenance de Wartime.
Colonsay	Tout le trafic acheminé via Watrous par la subdivision Watrous. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire que le trafic en provenance de Watrous.
Meadow Lake	Tout le trafic acheminé via Tobey par la subdivision Big River. On présume que le trafic vers l'est et celui vers l'ouest suivent le même itinéraire que le trafic en provenance de Debden et utilisant la subdivision Big River.

Changements dans les composantes du transport par train du CP durant 1974, relativement au transport direct du grain de type réglementaire, a la suite de la rationalisation			
	Composantes de transport 1974		Augmentation/ diminution*
	Montant réel	Montant rationalisé	
<b>Chargements</b>			
Wagons fermés	138,745	139,861	1,116
Wagons-trémies du CP	5,350	5,350	0
Wagons-trémies du gouv.	16,336	16,336	0
TOTAL	160,431	161,547	1,116
<b>Wagons-jours</b>			
Wagons fermés	3,235,719	3,225,724	( 9,995)
Wagons-trémies du CP	100,353	99,093	( 1,260)
Wagons-trémies du gouv.	343,138	339,021	( 4,117)
TOTAL	3,679,210	3,663,838	( 15,372)
<b>Wagons-milles chargés</b>			
Wagons fermés	118,714,983	119,855,663	1,140,680
Wagons-trémies du CP	4,554,727	4,563,041	8,314
Wagons-trémies du gouv.	14,109,696	14,128,358	18,662
TOTAL	137,379,406	138,547,062	1,167,656
<b>Wagons-milles vides</b>			
Wagons fermés	96,445,142	97,369,836	924,694
Wagons-trémies du CP	3,467,459	3,473,990	6,531
Wagons-trémies du gouv.	13,713,923	13,732,290	18,367
TOTAL	113,626,524	114,576,116	949,592
Tonnes-milles brutes (milliers)	14,746,743	14,865,915	119,172
Tonnes-milles nettes (milliers)	8,992,224	9,062,813	70,589
Minutes d'aiguillage en gare	5,228,619	5,295,142	66,523
Minutes d'aiguillage des trains	624,037	627,250	3,213
Trains-milles	2,937,917	2,885,498	( 52,419)
Trains-heures	133,896	120,236	( 13,660)
Salaires du personnel	6,172,139	6,047,789	( 124,350)
<b>Gallons de carburant</b>			
région des Prairies	14,512,340	14,549,787	37,447
région du Pacifique	8,853,155	8,927,033	73,878
TOTAL	23,365,495	23,476,820	111,325
<b>Diesel</b>			
600 - 1,500 CV	101,387	72,625	( 28,762)
1,500 - 2,000 CV	3,700,657	3,627,652	( 73,005)
2,000 - 3,000 CV	1,820,774	1,832,071	11,297
3,000 + Passagers	2,501,843	2,532,257	30,414
TOTAL	8,124,661	8,064,605	( 60,056)

Changements dans les composantes du transport par train du CP durant 1974, relativement au transport direct du grain de type réglementaire, a la suite de la rationalisation			
	Composantes de transport 1974		Augmentation/ diminution*
	Montant réel	Montant rationalisé	
Chargements de grain nécessitant des panneaux de retenue	132,722	133,838	1,116
Wagons-jours			
Wagons fermés grain	1,494,285	1,478,379	( 15,906)
Wagons fermés acier 45 tonnes	1,368,137	1,307,751	( 60,386)
Wagons fermés acier 60 tonnes	509,235	503,807	( 5,428)
Wagons-trémies de la Commission du blé	119,422	118,077	( 1,345)
Wagons couverts a trémies	241,198	239,253	( 1,945)
TOTAL	43,254	42,915	( 339)
TOTAL	3,775,531	3,690,182	( 85,349)
Nombre d'unités			
Facturation des chargements	326,009	321,823	( 4,186)
Chargements-wagons fermés	152,235	150,142	( 2,093)
Chargements - total	166,104	164,011	( 2,093)
Panneaux de retenue - Prairies	106,752	105,212	( 1,540)
Panneaux de retenue - Montagnes	45,483	44,930	( 553)
Wagons-milles			
Wagons fermés grain	106,892,913	107,210,583	317,670
Wagons fermés acier 45 tonnes	97,440,531	94,359,615	(3,080,916)
Wagons fermés acier 60 tonnes	35,748,449	35,851,332	102,883
Wagons-tremies de la Commission du blé	8,638,811	8,667,455	28,644
Wagons couverts a trémies	21,687,919	21,748,308	60,389
TOTAL	3,159,529	3,166,193	6,664
TOTAL	273,568,152	271,003,486	(2,564,666)
Salaires du personnel	7,897,190	7,686,976	( 210,214)
Unités-milles diesel			
800 - 1,399 CV	1,015,092	868,757	( 146,335)
1,400 - 2,000 CV	1,582,015	1,602,947	20,932
Superieur a 2,000 CV	5,918,592	5,867,486	( 51,106)
TOTAL	8,515,699	8,339,190	( 176,509)
Gallons de carburant	22,796,803	22,634,936	( 161,867)
Tonnes-milles brutes (milliers)	15,047,394	14,940,552	( 106,842)
Tonnes-milles nettes (milliers)	8,794,106	8,763,344	( 30,762)
Trains-milles - transport de marchandises	3,956,276	3,880,497	( 75,779)
Tonnes nettes	9,603,906	9,530,680	( 73,226)
Minutes d'aiguillage des trains	810,654	797,085	( 13,569)
Minutes d'aiguillage en gare	6,000,745	5,907,435	( 93,310)
* ( ) indique une diminution			

Incidence de la rationalisation sur les couts variables relies au volume subis par le CP en 1974, relativement au transport direct du grain de type reglementaire				
Couts	Montant (en millions de dollars)			Pourcentage de changement
	1974 Montant réel	1974 Montant rationalisé	Augmentation/ diminution*	
<b><u>COUTS D'EXPLOITATION</u></b>				
<b><u>Rails et infrastructure des lignes</u></b>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 2.835	\$ 2.861	\$0.026	0.9
Taxes foncieres	0.567	0.572	0.005	0.9
Frais généraux	1.274	1.286	0.012	0.9
Total partiel	4.676	4.719	0.043	0.9
<b><u>Rails et infrastructure des gares de triage</u></b>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 0.375	\$ 0.380	\$0.005	1.3
Taxes foncieres	0.077	0.078	0.001	1.3
Frais généraux	0.173	0.175	0.002	1.2
Total partiel	0.625	0.633	0.008	1.3
<b><u>Exploitation des trains</u></b>				
Réparation et entretien des locomotives	\$ 4.449	\$ 4.391	(\$0.058)	(1.3)
Carburant	7.056	7.089	0.033	0.4
Salaires du personnel	6.172	6.048	( 0.124)	(2.0)
Controle, régulation et communications	1.329	1.219	( 0.110)	(8.3)
Réparation et entretien des fourgons	0.122	0.120	( 0.002)	(1.6)
Frais généraux	8.229	8.124	( 0.105)	(1.3)
Total partiel	27.357	26.991	( 0.366)	(1.3)
<b><u>Exploitation des gares de triage</u></b>				
Réparation et entretien des locomotives	\$ 0.464	\$ 0.470	\$0.006	1.3
Carburant	0.227	0.229	0.002	0.9
Salaires du personnel	0.646	0.655	0.009	1.4
Controle, régulation et communications	0.318	0.322	0.004	1.3
Frais généraux	3.842	3.887	0.045	1.2
Total partiel	5.497	5.563	0.066	1.2
<b><u>Exploitation des wagons de marchandises</u></b>				
Réparation et entretien des wagons	\$10.723	\$10.787	\$0.064	0.6
Nettoyage des wagons	0.500	0.504	0.004	0.8
Panneaux de retenue	2.157	2.175	0.018	0.8
Communications	0.155	0.159	0.004	2.6
Frais généraux	5.297	5.333	0.036	0.7
Total partiel	18.832	18.958	0.126	0.7
<b><u>Autres éléments</u></b>				
Facturation des chargements	\$ 2.768	\$ 2.787	\$0.019	0.7
Pertes et dommages	0.823	0.829	0.006	0.7
Communications	0.040	0.040	0.000	
Frais généraux	1.261	1.270	0.009	0.7
Total partiel	4.892	4.926	0.034	0.7
<b>TOTAL - COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>\$61.879</b>	<b>\$61.790</b>	<b>(\$0.089)</b>	<b>(0.1)</b>

Incidence de la rationalisation sur les couts variables relies au volume subis par le CP en 1974, relativement au transport direct du grain de type reglementaire				
Couts	Montant (en millions de dollars)			Pourcentage de changement
	1974 Montant réel	1974 Montant rationalisé	Augmentation/ diminution*	
<b><u>FRAIS D'IMMOBILISATIONS</u></b>				
<b><u>Amortissement</u></b>				
Rails et infrastructure des lignes	\$ 1.049	\$ 1.058	\$0.009	0.9
Rails et infrastructure des gares de triage	0.231	0.234	0.003	1.3
Locomotives de ligne	1.238	1.225	( 0.013)	(1.1)
Locomotives de manoeuvre	0.108	0.109	0.001	0.9
Fourgons	0.037	0.036	( 0.001)	(2.7)
Wagons de marchandises	1.715	1.713	( 0.002)	(0.1)
Signaux et communications	0.223	0.208	( 0.015)	(6.7)
Autres biens	0.358	0.360	0.002	0.6
Total partiel	4.959	4.943	( 0.016)	(0.3)
<b><u>Fonds d'immobilisations</u></b>				
Rails et infrastructure des lignes	\$ 6.996	\$ 7.059	\$0.063	0.9
Rails et infrastructure des gares de triage	0.955	0.967	0.012	1.3
Locomotives de ligne	2.989	2.958	( 0.031)	(1.0)
Locomotives de manoeuvre	0.108	0.110	0.002	1.9
Fourgons	0.125	0.123	( 0.002)	(1.6)
Wagons de marchandises	5.807	5.801	( 0.006)	(0.1)
Signaux et communications	0.787	0.734	( 0.053)	(6.7)
Autres biens	1.768	1.774	0.006	0.3
Total partiel	19.535	19.526	( 0.009)	0
<b>TOTAL-FRAIS D'IMMOBILISATIONS</b>	<b>\$24.494</b>	<b>\$24.469</b>	<b>(\$0.025)</b>	<b>(0.1)</b>
<b>TOTAL, A L'EXCLUSION DES LIGNES DEPENDANT DU TRANSPORT DU GRAIN</b>	<b>\$86.373</b>	<b>\$86.259</b>	<b>(\$0.114)</b>	<b>(0.1)</b>

\* ( ) indique une diminution.

\*\*Comprend un paiement au CN de .276 million de dollars pour l'aiguillage a Thunder Bay et a Vancouver

Incidence de la rationalisation sur les couts variables reliés au volume subis par le CN en 1974, relativement au transport direct du grain de type reglementaire				
Couts	Montant (en millions de dollars)			Pourcentage de changement
	1974 Montant réel	1974 Montant rationalisé	Augmentation/ diminution*	
<b><u>COUTS D'EXPLOITATION</u></b>				
<b><u>Rails et infrastructure des lignes</u></b>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 3.354	\$ 3.348	(\$0.006)	(0.2)
Taxes foncieres	0.947	0.945	( 0.002)	(0.2)
Frais généraux	1.708	1.704	( 0.004)	(0.2)
Total partiel	6.009	5.997	( 0.012)	(0.2)
<b><u>Rails et infrastructure des gares de triage</u></b>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 0.733	\$ 0.722	(\$0.011)	(1.5)
Taxes foncieres	0.150	0.148	( 0.002)	(1.3)
Frais généraux	0.378	0.372	( 0.006)	(1.6)
Total partiel	1.261	1.242	( 0.019)	(1.5)
<b><u>Exploitation des trains</u></b>				
Réparation et entretien des locomotives	\$ 3.379	\$ 3.296	(\$0.083)	(2.5)
Carburant	7.061	7.010	( 0.051)	(0.7)
Salaires du personnel	7.897	7.687	( 0.210)	(2.7)
Contrôle, régulation et communications	1.245	1.226	( 0.019)	(1.5)
Réparation et entretien des fourgons	0.208	0.204	( 0.004)	(1.9)
Frais généraux	10.858	10.654	( 0.204)	(1.9)
Total partiel	30.648	30.077	( 0.571)	(1.9)
<b><u>Exploitation des gares de triage</u></b>				
Réparation et entretien des locomotives	\$ 0.311	\$ 0.306	(\$0.005)	(1.6)
Carburant	0.249	0.245	( 0.004)	(1.6)
Salaires du personnel	2.253	2.218	( 0.035)	(1.6)
Contrôle, régulation et communications	0.189	0.187	( 0.002)	(1.1)
Frais généraux	3.684	3.627	( 0.057)	(1.5)
Total partiel	6.686	6.583	( 0.103)	(1.5)
<b><u>Exploitation des wagons de marchandises</u></b>				
Réparation et entretien des wagons	\$ 7.296	\$ 7.201	(\$0.095)	(1.3)
Nettoyage des wagons	0.073	0.072	( 0.001)	(1.4)
Panneaux de retenue	1.844	1.819	( 0.025)	(1.4)
Communications	0.134	0.136	0.002	1.5
Frais généraux	8.750	8.638	( 0.112)	(1.3)
Total partiel	18.097	17.866	( 0.231)	(1.3)
<b><u>Autres éléments</u></b>				
Facturation des chargements	\$ 1.299	\$ 1.282	(\$0.017)	(1.3)
Pertes et dommages	0.484	0.480	( 0.004)	(0.8)
Communications	0.020	0.020	0.000	0
Frais généraux	0.626	0.619	( 0.007)	(1.1)
Total partiel	2.429	2.401	( 0.028)	(1.2)
<b>TOTAL - COUTS D'EXPLOITATION</b>	<b>\$65.130</b>	<b>\$64.166</b>	<b>(\$0.964)</b>	<b>(1.5)</b>

Incidence de la rationalisation sur les couts variables reliés au volume subis par le CN en 1974, relativement au transport direct du grain de type réglementaire				
Couts	Montant (en millions de dollars)			Pourcentage de changement
	1974 Montant réel	1974 Montant rationalisé	Augmentation/ diminution*	
<b><u>FRAIS D'IMMOBILISATIONS</u></b>				
<b><u>Amortissement</u></b>				
Rails et infrastructure des lignes	\$ 0.990	\$ 0.988	(\$0.002)	(0.2)
Rails et infrastructure des gares de triage	0.147	0.145	( 0.002)	(1.4)
Locomotives de ligne	1.470	1.430	( 0.040)	(2.7)
Locomotives de manoeuvre	0.153	0.151	( 0.002)	(1.3)
Fourgons	0.071	0.070	( 0.001)	(1.4)
Wagons de marchandises	1.352	1.327	( 0.025)	(1.8)
Signaux et communications	0.328	0.322	( 0.006)	(1.8)
Autres biens	0.216	0.214	( 0.002)	(0.9)
Total partiel	4.727	4.647	( 0.080)	(1.7)
<b><u>Fonds d'immobilisations</u></b>				
Rails et infrastructure des lignes	\$ 4.009	\$ 4.000	(\$0.009)	(0.2)
Rails et infrastructure des gares de triage	0.596	0.587	( 0.009)	(1.5)
Locomotives de ligne	1.941	1.888	( 0.053)	(2.7)
Locomotives de manoeuvre	0.157	0.155	( 0.002)	(1.3)
Fourgons	0.158	0.156	( 0.002)	(1.3)
Wagons de marchandises	3.019	2.962	( 0.057)	(1.9)
Signaux et communications	0.441	0.433	( 0.008)	(1.8)
Autres biens	0.746	0.736	( 0.010)	(1.3)
Total partiel	11.067	10.917	( 0.150)	(1.4)
<b>TOTAL - FRAIS D'IMMOBILISATIONS</b>	<b>\$15.794</b>	<b>\$15.564</b>	<b>(\$0.230)</b>	<b>(1.5)</b>
<b>TOTAL A L'EXCLUSION DES LIGNES DÉPENDANT DU TRANSPORT DU GRAIN</b>	<b>\$80.924</b>	<b>\$79.730</b>	<b>(\$1.194)</b>	<b>(1.5)</b>

\* ( ) indique une diminution



Chargements du Canadien National sur les voies dépendant du transport du grain			
1974 Montant réel		1974 Montant rationalisé	
Subdivision	1974 Montant réel	Montant rationalisé	Écart
<b>I. Subdivisions dont le trafic est inchangé</b>			
Acadia Valley	560	560	0
Athabasca	1,078	1,078	0
Bengough	1,620	1,620	0
Bodo	1,380	1,380	0
Chelan	804	804	0
Conquest	2,357	2,357	0
Corning	485	485	0
Cromer	1,539	1,539	0
Endiang	524	524	0
Glenavon	2,329	2,329	0
Lewvan	4,231	4,231	0
Mantario	1,828	1,828	0
Oakland	571	571	0
Paddockwood	571	571	0
Porter	433	433	0
Preeceville	3,784	3,784	0
Rhein	758	758	0
Ridgeville	201	201	0
Ste. Rose	280	280	0
Winnipegosis	273	273	0
<b>Total du Groupe I</b>	<b>25,606</b>	<b>25,606</b>	<b>0</b>
<b>II. Subdivisions ayant connu une augmentation du trafic</b>			
<u>Subdivision du CN</u>			
Avonlea	1,967	2,108	141
Battleford	435	460	25
Blaine Lake	3,603	3,727	124
Bolney	393	430	37
Brooksby	1,166	1,263	97
Cudworth	1,882	1,991	109
Demay	196	216	20
Elrose	4,759	5,084	325
Hartney	1,603	1,730	127
Miami	1,485	1,644	159
Robinhood	1,268	1,344	76
Rosburn	1,725	1,796	71
St. Brieux	1,263	1,286	23
Turtleford	2,489	2,668	179
Weyburn	1,226	1,243	17
<b>Total partiel</b>	<b>25,460</b>	<b>26,990</b>	<b>1,530</b>
<u>Subdivisions transférées du CP au CN</u>			
Colonsay	0	1,932	1,932
Lenore	0	520	520
Matador	0	971*	971
Miniota	0	751**	751
Russell	0	456	456
<b>Total partiel</b>	<b>0</b>	<b>4,630</b>	<b>4,630</b>
<b>Total du Groupe II</b>	<b>25,460</b>	<b>31,620</b>	<b>6,160</b>

Chargements du Canadien National sur les voies dépendant du transport du grain			
	1974 Montant réel	1974 Montant rationalisé	
	1974 Montant réel	Montant rationalisé	Écart
<b>III. Subdivisions ayant connu une diminution du trafic</b>			
Amiens	695	588	( 107)
Carman	2,934	2,898	( 36)
Stettler	1,883	1,630	( 253)
Tonkin	1,353	745	( 608)
White Bear	1,238	1,064	( 174)
<b>Total du groupe III</b>	<b>8,103</b>	<b>6,925</b>	<b>( 1,178)</b>
<b>IV. Subdivisions abandonnées ou transférées</b>			
<u>Subdivisions abandonnées</u>			
Carberry	76	0	( 76)
Carlton	610	0	( 610)
Central Butte	395	0	( 395)
Cutknife	35	0	( 35)
Dodsland	1,189	0	( 1,189)
Goodwater	329	0	( 329)
Gravelbourg	411	0	( 411)
Haight	70	0	( 70)
Hatherleigh	148	0	( 148)
Kingman	29	0	( 29)
Main Centre	472	0	( 472)
Meskanaw	657	0	( 657)
Neepawa	97	0	( 97)
Notre Dame	114	0	( 114)
Pleasant Point	140	0	( 140)
Rapid City	1,102	0	( 1,102)
Wakopa	298	0	( 298)
Wawanesa	437	0	( 437)
<b>Total partiel</b>	<b>6,609</b>	<b>0</b>	<b>( 6,609)</b>
<u>Subdivisions transférées au CP</u>			
Central Butte	647	0	( 647)
Dodsland	1,686	0	( 1,686)
Gravelbourg	3,003	0	( 3,003)
Riverhurst	466	0	( 466)
<b>Total partiel</b>	<b>5,802</b>	<b>0</b>	<b>( 5,802)</b>
<b>Total du group IV</b>	<b>12,411</b>	<b>0</b>	<b>(12,411)</b>
<b>TOTAL DE TOUS LES GROUPES</b>	<b>71,580</b>	<b>64,151</b>	<b>( 7,429)</b>
* Comprend 174 wagons transférées de la subdivision du CN de W White Bear.			
** Comprend 187 wagons transférées de la subdivision du CN de Rapid City.			

Wagonées du CP transportées sur des voies dépendant du transport du grain Montant réel 1974 Montant rationalisé 1974			
Subdivision	Montant réel 1974	Rationalisé	Ecart
<b>I. Subdivisions n'ayant sub aucun changement de trafic</b>			
Altawan	1,298	1,298	0
Assiniboia	1,530	1,530	0
Bulyea	3,705	3,705	0
Burstall	59	59	0
Dunelm	467	467	0
Furness	605	605	0
Gretna	901	901	0
Hatton	241	241	0
Kisbey	1,124	1,124	0
Lac Du Bonnet	303	303	0
Lacombe	882	882	0
Lomond	946	946	0
Macklin	2,617	2,617	0
Neudorf	1,980	1,980	0
Notukeu	2,094	2,094	0
Pennant	572	572	0
Reford	828	828	0
Shaunavon	4,577	4,577	0
Stirling	1,276	1,276	0
Tyvan	2,780	2,780	0
Vanguard	1,782	1,782	0
Winnipeg Beach	80	80	0
Wishart	772	772	0
Total partiel du groupe I	31,419	31,419	0
<b>II. Subdivisions ayant connu des augmentations de trafic</b>			
<u>Subdivisions du CP</u>			
Amulet	320	406	86
Arborg	876	1,072	196
Arcola	2,236	2,750	514
Bromhead	528	722	194
Cardston	568	626	58
Coronation	1,817	2,068	251
Fife Lake	1,811	1,949	138
Glenboro	2,943	3,464	521
Irricana	1,082	1,096	14
Kelfield	679	722	43
Kerrobert	3,369	3,773	404
Napinka	3,868	4,195	327
Outlook	2,870	3,180	310
Shamrock	1,486	1,502	16
Suffield	1,032	1,052	20
Tisdale	2,506	2,530	24
White Fox	780	782	2
Willingdon	2,084	2,125	41
Wood Mountain	2,398	2,454	56
Total partiel	33,253	36,468	3,215

Wagonées du CP transportées sur des voies dépendant du transport du grain Montant réel 1974 Montant rationalisé 1974			
Subdivision	Montant réel 1974	Rationalisé	Ecart
II. Subdivisions ayant connu des augmentations de trafic			
<u>Subdivisions trans- férées du Canadien National su CP</u>			
Gravelbourg	0	2,740	2,740
Dodsland	0	1,547	1,547
Riverhurst & Central Butte	0	1,008	1,008
Total partiel	0	5,295	5,295
Total du groupe II	33,253	41,763	8,510
III. Subdivisions ayant connu une diminution du trafic			
Carman	121	0	( 121)
Strathmore	461	305	( 156)
Lyleton	965	767	( 198)
Total du groupe III	1,547	1,072	( 475)
IV. Subdivisions abandonnées ou transférées			
<u>Subdivisions abandonnées</u>			
Alberta Central	168	0	( 168)
Alida	883	0	( 883)
Asquith	481	0	( 481)
Big Gully	319	0	( 319)
Cassils	25	0	( 25)
Colony	194	0	( 194)
Colonsay	16	0	( 16)
Crossfield	178	0	( 178)
McMorran	546	0	( 546)
Medstead	78	0	( 78)
Miniota	583	0	( 583)
Rosemary	122	0	( 122)
Rosetown	348	0	( 348)
Snowflake	272	0	( 272)
Stewart Valley	332	0	( 332)
Varcoe	470	0	( 470)
Vegreville	187	0	( 187)
Woolford	58	0	( 58)
Total partiel	5,260	0	(5,260)
<u>Subdivisions trans- férées du CP au Canadien National</u>			
Colonsay	1,932	0	(1,932)
Lenore	520	0	( 520)
Matador	797	0	( 797)
Miniota	564	0	( 564)
Russell	456	0	( 456)
Total partiel	4,269	0	(4,269)
Total du groupe IV	9,529	0	(9,529)
TOTAL DE TOUS LES GROUPES	75,748	74,254	(1,494)

Répartition des coûts reliés à l'exploitation des voies, subis par les voies dépendant du transport du grain-suivant le type de voies				
Élément	Types de voies			Total
	Conservées	Abandonnées	Transférées	
CP Rail				
<u>Coûts (milliers de dollars)</u>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 2,918	\$ 450	\$ 116	\$ 3,484
Gares	0	0	0	0
Taxes foncières	332	94	18	444
Frais généraux	1,442	222	57	1,721
Amortissement	1,904	544	77	2,525
Fonds d'immobilisations	10,870	3,288	477	14,635
Total partiel	\$17,466	\$4,598	\$ 745	\$22,809
Déficit de l'entretien de l'infrastructure	\$ 5,579	\$2,344	\$ 264	\$ 8,187
Déficit de l'amortissement	43	14	2	59
Déficit des fonds d'immobilisations	445	144	22	611
Total partiel	\$ 6,067	\$2,502	\$ 288	\$ 8,857
TOTAL	\$23,533	\$7,100	\$1,033	\$31,666
Canadien National				
<u>Coûts (milliers de dollars)</u>				
Entretien de l'infrastructure	\$ 2,852	\$1,273	\$ 65	\$ 4,190
Gares	249	0	0	249
Taxes foncières	298	144	6	448
Frais généraux	1,961	796	44	2,801
Amortissement	1,195	602	42	1,839
Fonds d'immobilisations	4,480	2,465	170	7,115
Total partiel	\$11,035	\$5,280	\$ 327	\$16,642
Déficit de l'entretien de l'infrastructure	\$ 2,050	\$1,416	\$ 182	\$ 3,648
Déficit de l'amortissement	53	28	2	83
Déficit des fonds d'immobilisations	321	172	15	508
Total partiel	\$ 2,424	\$1,616	\$ 199	\$ 4,239
TOTAL	\$13,459	\$6,896	\$ 526	\$20,881

Voies dépendant du transport du grain Réduction des coûts reliés à l'exploitation des voies a la suite de la rationalisation					
Elément	Montant (en millions de dollars) Réseau rationalisé			Montant réel 1974	Réduction
	CP Rail	Canadian National	Total		
Entretien de l'infra- structure	\$ 3.029	\$ 3.016	\$ 6.045	\$ 7.674	\$ 1.629
Gares	0.0	0.249	0.249	0.249	--
Taxes foncières	0.345	0.316	0.661	0.892	0.231
Frais généraux	1.496	2.075	3.571	4.522	0.951
Amortissement comptable	1.976	1.262	3.238	4.364	1.126
Fonds d'immobilisations comptables	11.282	4.750	16.032	21.750	5.718
Total partiel	\$18.128	\$11.668	\$29.796	\$39.451	\$ 9.655
Deficit de l'entretien Dépenses	\$ 5.790	\$ 2.183	\$ 7.973	\$11.835	\$ 3.862
Amortissement	0.045	0.056	0.101	0.142	0.041
Fonds d'immobilisations	0.461	0.341	0.802	1.119	0.317
Total partiel	\$ 6.296	\$ 2.580	\$ 8.876	\$13.096	\$ 4.220
Total	\$24.424	\$14.248	\$38.672	\$52.547	\$13.875

Voies dépendant du transport du grain Réduction des coûts reliés au volume á la suite de la rationalisation					
Elément	Montant (en millions de dollars) Réseau rationalisé			Montant réel 1974	Réduction
	CP Rail	Canadian National	Total		
Entretien de l'infra- structure	\$0.220	\$0.310	\$0.530	\$0.572	\$0.042
Taxes foncières	0.045	0.050	0.095	0.102	0.007
Frais généraux	0.105	0.162	0.267	0.288	0.021
Amortissement	0.099	0.073	0.172	0.181	0.009
Fonds l'immobilisations	0.570	0.276	0.846	0.889	0.043
Total partiel	\$1.039	\$0.871	\$1.910	\$2.032	\$0.122
Deficit de l'entretien de l'infrastructure	\$0.491	\$0.287	\$0.778	\$0.822	\$0.044
Deficit de l'amortisse- ment	0.002	0.004	0.006	0.006	--
Deficit des fonds l'im- mobilisations	0.026	0.029	0.055	0.058	0.003
Total partiel	0.519	\$0.320	\$0.839	0.886	0.047
Total	\$1.558	\$1.191	\$2.749	\$2.918	\$0.169

Voies ferroviaires de l'ACFP				
Subdivision	Région de la CMTG	Milles de voies	Wagonnées transportées en 1974 *	Point de raccordement avec le réseau de base
<u>CP</u>				
Amilet	6	6.3	310	Ormiston
Arborg	3	74.3	1,072	Rugby
Bronhead	6	13.4	722	Southall-Gladmar
Burstall (Schuler Spur)	13	6.8	59	Pivot
Cardston	13	39.0	626	Raymond
Dodsland**	11	32.6	1,547	Dodsland
Dunelm	9	25.2	467	Player
Fife Lake	6	19.8	350	Coronach
Furness	11	19.5	605	Epping
Gravelbourg**	9	34.7	2,740	Mossbank-Tyson
Hatton	13	17.1	241	Hatton
Kelfield	11	27.9	722	Brass
Langdon	14	45.7	658	Cosway
Lomond	13	63.2	946	Eltham
Lyleton	2	22.2	767	Deloraine
Melfort	8	55.2	1,280	Lanigan
Pennant	13	15.3	572	Grant Spur
Riverhurst-Central Butte**	10	36.4	1,008	Eyebrow
Shamrock	9	70.0	1,502	Hak
Strathmore	13	14.1	305	Langdon
Suffield	13	48.6	1,052	Eltham
Tyvan	6	87.2	2,780	Stoughton-Regina
Wishart	8	26.9	772	Foam Lake
Wood Mountain	9	64.9	2,454	Maxstone
Total du CP		866.3	23,557	
<u>Canadien National</u>				
Acadia Valley	11	24.3	560	Eyre Jct.
Alliance	14	14.3	863	Forestburg
Amiens	12	25.6	588	Speers Jct.
Arborfield	5	19.4	428	Crane
Avonlea	6	59.5	2,108	Moose Jaw
Battleford	11	7.8	460	Battleford Jct.
Bengough	6	71.5	1,620	Talmage
Bodo	11	51.5	1,380	Unity
Bolney	12	15.4	430	Spruce Lake Jct.
Carman (Belmont-Somerset)	2	39.9	1,571	Morris
Carman (Carman-Carman Jct.)	2	43.6	1,327	Carman Jct.
Chelan	5	60.1	804	Reserve
Colonsay***	10	59.4	1,932	Watrous
Corning	6	14.4	485	Peebles
Coronado	14	51.9	596	Abilene Jct.
Cudworth	8	62.3	1,991	Totzke
Endiang	14	34.3	524	Hanna
Erwood	5	50.5	1,323	Thunderhill Jct.
Gravelbourg	9	7.3	0	Avonlea
Hartney	2	42.0	1,730	Morris
Lenore***	4	15.4	520	Rivers
Matacor***	11	30.4	971	Wartime
Miami	2	62.1	1,644	Morris
Miniota***	4	11.4	751	Quaxdra
Oakland	4	53.3	571	Portage La Prairie
Porter	12	18.0	433	Oban Jct.
Preeceville	5	48.5	1,324	Sturgis
Rhein	7	37.8	758	Ross Jct.
Ridgeville	1	6.9	201	Emerson
Robinhood	12	69.6	1,344	Speers Jct.
Rosburn-Neepawa	4	109.0	1,796	Neepawa
Russell***	4	12.9	456	Neepawa
Sheerness	14	34.8	48	Sheerness
Ste. Rose	5	37.1	280	Ochre River
Stettler	14	77.1	1,630	Dinosaur
Tonkin	7	15.7	745	Ross Jct.
Weyburn	6	38.0	1,243	Talmage
White Bear	11	24.2	1,064	Eston Jct.
Winnipegosis	5	20.1	273	Sifton Jct.
Total du Canadien National		1,477.3	36,772	
*Le nombre de wagonnées transportées sont pour le réseau rationalisé de 1974 et comprennent seulement les acheminements directs de grain de type réglementaire.				
**Désigne les voies transférées du Canadien National au CP.				
***Désigne les voies transférées du CP au Canadien National.				



Voies de l'ACFP dépendant du transport du grain Coûts d'entretien de l'infrastructure liés à l'exploitation de 1974 du réseau rationalisé				
Élément	Montant (millier de dollars)			Répartition en pour-cent
	CP Rail	Canadien National	Total	
Entretien de l'infrastructure	\$0.537	\$1.636	\$ 2.173	14.9
Gares	0.000	0.249	0.249	1.7
Taxes foncières	0.080	0.180	0.260	1.8
Frais généraux	0.264	1.135	1.399	9.6
Total partiel	\$0.881	\$3.200	\$ 4.081	28.0
Amortissement comptable	0.508	0.668	1.176	8.0
Fonds d'immobilisations comptables	2.978	2.694	5.672	38.9
Total partiel	\$3.486	\$3.362	\$ 6.848	46.9
Dépenses totales	\$4.367	\$6.562	\$10.929	74.9
Déficit de l'entretien	1.925	1.366	3.291	22.6
Déficit de l'amortissement	0.012	0.033	0.045	0.3
Déficit des fonds d'immobili- sations	0.126	0.200	0.326	2.2
Total partiel	\$2.063	\$1.599	\$ 3.662	25.1
Coûts totaux	\$6.430	\$8.161	\$14.591	100.0

Réseau de l'ACFP Unités de production réalisées en 1974 dans le transport des expéditions directes de grain de type réglementaire			
Elément	CP Rail	Canadian National	Total
Nombre de wagoonnées	23,557	36,772	60,329
Wagons-milles	1,509,907	2,985,934	4,495,841
Wagons-jours	114,667	130,169	244,836
Tonnes-milles brutes (en milliers)	80,460	145,321	225,781
Revenus en tonnes-milles (en milliers)	48,748	83,942	132,690
Minutes d'aiguillage	98,464	159,921	258,385
Trains-milles	64,979	120,832	185,811
Trains-heures	3,757	*	*
Locomotives diesel-milles	96,645	238,082	334,727
Gallons de carburant	127,046	220,181	347,227
Salaires du personnel	\$123,276	\$251,418	\$374,694
<u>Moyennes du personnel</u>			
Tonnes	64.6	56.2	59.0
Wagons-milles chargés	32.0	40.6	37.3
Wagons-jours	4.9	3.5	4.1
<u>Moyennes des trains</u>			
Locomotives diesel	1.5	2.0	1.8
Salaires du personnel par train-mille	\$1.90	\$2.08	\$2.02
Vitesse du train	17.3	*	*

\*Les heures-trains du CN ne sont pas connues.

Voies ferroviaires de l'ACFP Coûts liés au volume engagés en 1974 par les compagnies ferroviaires			
Elément	Montant (en milliers de dollars)		
	CP Rail	Canadien National	Total
<u>Frais d'exploitation</u>			
<u>Rails et infrastructure</u>			
Entretien de l'infrastructure	\$0.022	\$0.094	\$0.116
Taxes foncières	0.005	0.013	0.018
Frais généraux	0.011	0.048	0.059
Total partiel	0.038	0.155	0.193
Déficit de l'entretien	0.142	0.150	0.292
Total	0.180	0.305	0.485
<u>Opérations des trains</u>			
Entretien et réparations des locomotives	\$0.069	\$0.122	\$0.191
Carburant des locomotives	0.039	0.068	0.107
Salaires du personnel	0.123	0.251	0.374
Contrôle et communications	0.038	0.030	0.068
Entretien et réparation des fourgons	0.003	0.006	0.009
Frais généraux	0.126	0.329	0.455
Total	0.398	0.806	1.204
<u>Exploitation des wagons de marchandises</u>			
Entretien et réparation des wagons	\$0.120	\$0.120	\$0.240
Communications	0.001	0.002	0.003
Frais généraux	0.048	0.124	0.172
Total	0.169	0.246	0.415
Côûts d'exploitation totaux	\$0.747	\$1.357	\$2.104
<u>Frais d'amortissement</u>			
<u>Rails et infrastructure</u>			
Amortissement comptable	\$0.011	\$0.020	\$0.031
Déficit de l'amortissement	0.001	0.001	0.002
Total partiel	0.012	0.021	0.033
Locomotives de ligne	0.017	0.059	0.076
Fourgons	0.001	0.002	0.003
Wagons de marchandises	0.046	0.036	0.082
Signaux et communications	0.005	0.006	0.011
Autres biens	0.003	0.004	0.007
Frais d'amortissement totaux	0.084	0.128	0.212
<u>Coûts des fonds d'immobilisations</u>			
<u>Rails et infrastructure</u>			
Base de l'investissement net	\$0.059	\$0.075	\$0.134
Déficit des fonds d'immobilisations	0.008	0.008	0.016
Total partiel	0.067	0.083	0.150
Locomotives de ligne	0.041	0.078	0.119
Fourgons	0.003	0.005	0.008
Wagons de marchandises	0.157	0.079	0.236
Signaux et communications	0.019	0.009	0.028
Autres biens	0.013	0.015	0.028
Coûts totaux des fonds d'immobilisations	\$0.300	\$0.269	\$0.569
Coûts totaux liés au volume	\$1.131	\$1.754	\$2.885

Wagonnées de grain de type réglementaire rationalisés du CN à destination de Churchill par la subdivision dans un ordre d'acheminement moyen progressif							
Subdivision	Moyenneddes Wagons Chargés (en milles)	Chargements à destination de Churchill			Wagonnées totales		
		Montant	Pourcentage du total		Montant	% du total acheminé à Churchill	
			Subdivision	Montant Cumulatif		Subdivision	Montant Cumulatif
Wekusko	478.02	4	-	-	128	1.2	1.2
Chelan	697.10	89	0.8	0.8	804	7.7	8.9
Assiniboine	701.57	117	1.1	1.9	895	8.5	17.4
Rivers	702.32	84	0.8	2.7	4,748	45.2	62.6
Arborfield	716.17	61	0.6	3.3	428	4.1	66.7
Tonkin	739.80	60	0.6	3.9	745	7.1	73.8
Preeceville	745.25	153	1.5	5.4	3,784	36.0	109.8
Tisdale	748.96	301	2.9	8.3	4,287	40.8	150.6
Togo	750.51	98	0.9	9.2	3,279	31.2	181.8
Glenavon	759.72	1	-	-	2,329	22.2	204.0
Rhein	761.66	59	0.6	9.8	758	7.2	211.2
Yorkton	764.02	58	0.6	10.4	734	7.0	218.2
Avonlea	768.01	764	7.3	17.7	2,527	24.1	242.3
Lewvan	781.57	1	-	-	4,231	40.3	282.6
Brooksby	783.37	121	1.2	18.9	1,263	12.0	294.6
Margo	796.60	608	5.8	24.7	5,434	51.8	346.4
Paddockwood	815.75	51	0.5	25.2	571	5.4	351.8
Big River	857.86	103	1.0	26.2	660	6.3	358.1
Regina	861.48	1	-	-	153	1.5	359.6
Watrous	863.73	1,219	11.6	37.8	10,085	96.1	455.7
Blaine Lake	867.37	459	4.3	42.1	3,727	35.5	491.2
St. Brieux	891.36	151	1.4	43.5	1,286	12.2	503.4
Amiens	892.35	118	1.1	44.6	588	5.6	509.0
Aberdeen	897.61	155	1.5	46.1	1,827	17.4	526.4
Letellier	898.24	3	-	-	1,651	15.7	542.1
Robinhood	901.89	254	2.4	48.5	1,344	12.8	554.9
Carlton	905.54	0	-	-	0	-	-
Meskanaw	912.51	0	-	-	0	-	-
Central Butte	923.32	32	0.3	48.8	465	4.4	559.3
Cudworth	929.59	248	2.4	51.2	1,991	19.0	578.3
Demay	934.72	24	0.2	51.4	216	2.1	580.4
Kingman	939.00	0	-	-	0	-	-
Riverhurst	940.63	10	0.1	51.5	0	-	-
Duck Lake	955.24	228	2.2	53.7	1,659	15.8	596.2
Gravelbourg	962.66	0	-	-	0	-	-
Langham	964.54	351	3.3	57.0	2,614	24.9	621.1
Rosetown	983.96	462	4.4	61.4	4,493	42.8	663.9
Blackfoot	984.16	792	7.5	68.9	4,836	46.1	710.0
Edmonton	986.85	231	2.2	71.1	8,005	76.2	786.2
Porter	988.68	82	0.8	71.9	433	4.1	790.3
Hatherleigh	991.16	0	-	-	0	-	-
Craik	999.64	386	3.7	75.6	3,646	34.7	825.0
Dodsland	1,003.00	0	-	-	0	-	-
Turtleford	1,011.99	553	5.3	80.9	2,668	25.4	850.4
Wainwright	1,012.84	748	7.1	88.0	6,333	60.3	910.7
Bodo	1,016.53	166	1.6	89.6	1,380	13.1	923.8
Conquest	1,017.26	206	2.0	91.6	2,357	22.4	946.2
Cutknife	1,028.30	0	-	-	0	-	-
Battleford	1,029.72	73	0.7	92.3	460	4.4	950.6
Main Centre	1,033.39	0	-	-	0	-	-
Vegreville	1,049.04	134	1.3	93.6	2,856	27.2	977.8
Bolney	1,049.98	62	0.6	94.2	430	4.1	981.9
Elrose	1,050.48	361	3.4	97.6	5,084	48.4	1,030.3
White Bear	1,097.23	21	0.2	97.8	1,064	10.1	1,040.4
Coronado	1,119.28	110	1.0	98.8	1,637	15.6	1,056.0
Alliance	1,137.73	50	0.5	99.3	1,914	18.2	1,074.2
Camrose	1,138.97	46	0.4	99.7	1,213	11.6	1,085.8
Bonnyville	1,240.56	30	0.3	100.0	516	4.9	1,090.7
TOTAL		10,499			114,536		

Déficit réel des revenus encouru en 1974 par CP Rail et le Canadien National			
Elément	Montant (en millier de dollars)		
	CP Rail	Canadien National	Total
<u>Revenus</u>			
Tarifs d'expédition	\$ 46.051	\$ 41.997	\$ 88.048
Divers	0.156	0.223	0.379
Total partiel	\$ 46.207	\$ 42.220	\$ 88.427
Subventions	23.085	28.473	51.558
Total	\$ 69.292	\$ 70.693	\$139.985
<u>Coûts variables</u>			
Voies dépendant du transport du grain	\$ 33.257	\$ 22.208	\$ 55.465
Voies diverses et opérations ferroviaires précédentes	86.373	80.924	167.297
Transit	2.903	1.850	4.753
Total	\$122.533	\$104.982	\$227.515
<u>Déficit des revenus</u>			
Bruts (avant les subven- tions)	\$ 76.326	\$ 62.762	\$139.088
Nets (après les subventions)	\$ 53.241	\$ 34.289	\$ 87.530
<u>Ratio des coûts variables par rapport aux revenus</u>			
A l'exception des subven- tions	2.65	2.49	2.57
Y compris les subventions	1.77	1.49	1.63
Source: Volume I du Rapport de la CETCGR, Annexes F, K, M, et O.			

Profils des voies derrées des Prairies Catégories de lignes			
Catégorie/Compagnie ferroviaire/ Subdivision	Milles	Wagonnées Totales	Wagonnées Par Mille
<u>Catégorie I - moins de 5 wagon- nées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Alberta Central	58.0	168	2.9
2. Cassils	13.4	25	1.9
3. Medstead	36.0	78	2.2
4. Rosemary	40.5	122	3.0
5. Winnipeg Beach	24.6	80	3.3
6. Woolford	21.0	58	2.8
Total partiel	193.5	531	2.7
<u>Canadien National</u>			
7. Cutknife	26.84	35	1.3
8. Hatherleigh	31.56	148	4.7
9. Kingman	13.00	29	2.2
10. Pleasant Point	41.00	140	3.4
Total partiel	112.40	352	3.1
Total des 10 subdivisions	305.90	883	2.9
<u>Catégorie II - de 5 a 9.9 wagon- nées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Burstall (Schuler Spur)	6.8	59	8.7
2. Cardston	66.4	568	8.6
3. Colony	25.0	194	7.8
4. Crossfield	28.0	178	6.4
5. Lac Du Bonnet	37.6	303	8.1
6. McMorran	61.6	546	8.9
7. Vegreville	24.6	187	7.6
Total partiel	250.0	2,035	8.1
<u>Canadien National</u>			
8. Amiens	74.98	695	9.3
9. Carberry	10.02	76	7.6
10. Demay	24.92	196	7.9
11. Endiang	62.18	524	8.4
12. Haight	8.75	70	8.0
13. Main Centre	48.64	472	9.7
14. Meskanaw	89.45	657	7.3
15. Neepawa	11.25	97	8.6
16. Ste. Rose	37.12	280	7.5
Total partiel	367.31	3,067	8.4
Total des 16 subdivisions	617.31	5,102	8.3

Profils des voies derrées des Prairies Catégories de lignes			
Catégorie/Compagnie ferroviaire/ Subdivision	Milles	Wagonnées Totales	Wagonnées Par Mille
<u>Catégorie III - de 10 à 14.9 wagonnées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Altawan	121.1	1,298	10.7
2. Arborg	69.7	876	12.6
3. Asquith	43.9	481	11.0
4. Big Gully	24.6	319	13.0
5. Hatton	17.8	241	13.5
6. Lacombe	84.4	882	10.5
7. Lenore	41.3	520	12.6
8. Rosetown	30.7	348	11.3
9. Strathmore	33.6	461	13.7
10. Suffield	83.9	1,032	12.3
11. White Fox	73.4	780	10.6
12. Willingdon	155.3	2,084	13.4
Total partiel	779.7	9,322	12.0
<u>Canadien National</u>			
13. Athabasca	72.90	1,078	14.8
14. Bolney	28.21	393	13.9
15. Chelan	60.07	804	13.4
16. Goodwater	26.84	329	12.3
17. Oakland	53.38	571	10.7
18. Rapid City	74.40	1,102	14.8
19. Robinhood	101.51	1,268	12.5
20. Tonkin	112.06	1,353	12.1
21. Winnipegosis	20.79	273	13.0
Total partiel	550.16	7,171	13.0
Total des 21 subdivisions	1,329.86	16,493	12.4
<u>Catégorie IV - de 15 à 19.9 wagonnées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Alida	54.5	883	16.2
2. Carman	7.6	121	15.9
3. Colonsay	108.5	1,948	18.0
4. Coronation	116.5	1,817	15.6
5. Dunelm	25.2	467	18.5
6. Kisbey	61.7	1,124	18.2
7. Lomond	63.2	946	15.0
8. Matador	43.1	797	18.5
9. Miniota	75.3	1,147	15.2
10. Reford	42.8	828	19.4
11. Russell	23.9	456	19.1
12. Shamrock	81.8	1,486	18.2
13. Snowflake	16.6	272	16.4
14. Stewart Valley	20.4	332	16.3
15. Stirling	84.0	1,276	15.2
16. Tisdale	131.7	2,506	19.0
17. Varcoe	29.8	470	15.8
Total partiel	986.6	16,876	17.1

Profils des voies derrées des Prairies Catégories de lignes			
Catégorie/Compagnie ferroviaire/ Subdivision	Milles	Wagonnées Totales	Wagonnées Par Mille
<u>Catégorie IV - de 15 à 19.9 wagonnées par mille de voies</u>			
<u>Canadien National</u>			
18. Carlton	35.93	610	17.0
19. Central Butte	53.32	1,042	19.5
20. Dodsland	154.11	2,875	18.7
21. Hartney	82.86	1,603	19.4
22. Rossburn	104.27	1,725	16.5
23. Stettler	108.02	1,883	17.4
24. Wakopa	17.83	298	16.7
25. Wawanesa	22.84	437	19.1
Total partiel	579.18	10,473	18.1
Total des 25 subdivisions	1,565.78	27,349	17.5
<u>Catégorie V - de 20 à 24.9 wagonnées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Amulet	14.9	320	21.5
2. Arcola	96.7	2,236	23.1
3. Assiniboia	63.7	1,530	24.0
4. Fife Lake	79.6	1,811	22.8
5. Glenboro	139.0	2,943	21.2
6. Kelfield	28.5	679	23.8
7. Notukeu	96.9	2,094	21.6
8. Outlook	117.9	2,870	24.3
9. Pennant	25.1	572	22.8
10. Vanguard	74.3	1,782	24.0
Total partiel	736.6	16,837	22.9
<u>Canadien National</u>			
11. Arcadia Valley	24.31	560	23.0
12. Avonlea	83.77	1,967	23.5
13. Bengough	71.45	1,620	22.7
14. Brooksby	51.07	1,166	22.8
15. Corning	22.29	485	21.8
16. Cudworth	90.56	1,882	20.8
17. Miami	62.08	1,485	23.9
18. Porter	18.00	433	24.1
19. Rhein	37.83	758	20.0
20. Ridgeville	9.13	201	22.0
21. St. Brieux	52.20	1,263	24.2
Total partiel	522.69	11,820	22.6
Total des 21 subdivisions	1,259.29	28,657	22.8



Profils des voies derrées des Prairies Catégories de lignes			
Catégorie/Compagnie ferroviaire/ Subdivision	Milles	Wagonnées Totales	Wagonnées Par Mille
<u>Catégorie VI - de 25 à 29.9 wagonnées par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Irricana	36.9	1,082	29.3
2. Lyleton	37.5	965	25.7
3. Neudorf	73.0	1,980	27.1
4. Wishart	26.9	772	28.7
Total partiel	174.3	4,799	27.5
<u>Canadien National</u>			
5. Bodo	51.50	1,380	26.8
6. Carman	109.26	2,934	26.9
7. Conquest	94.33	2,357	25.0
8. Cromer	52.79	1,539	29.2
9. Glenavon	91.84	2,329	25.4
10. Gravelbourg	118.92	3,414	28.7
11. Paddockwood	20.25	571	28.2
12. Riverhurst	18.02	466	25.9
Total partiel	556.91	14,990	26.9
Total des 12 subdivisions	731.21	19,789	27.1
<u>Catégorie VII - de 30 à 39.9 wagonnées par mille des voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Furness	19.5	605	31.0
2. Kerrobert	102.5	3,369	32.9
3. Tyvan	87.3	2,780	31.8
4. Napinka	106.8	3,868	36.2
5. Shaunavon	118.2	4,577	38.7
6. Wood Mountain	64.9	2,398	37.0
Total partiel	499.2	17,597	35.3
<u>Canadien National</u>			
7. Blaine Lake	116.51	3,603	30.9
8. Preeceville	111.56	3,784	33.9
9. Turtleford	76.95	2,489	32.4
10. Weyburn	38.24	1,226	32.1
11. Elrose	120.65	4,759	39.4
12. Lewvan	114.20	4,231	37.1
13. White Bear	34.30	1,238	36.1
Total partiel	612.41	21,330	34.8
Total des 13 subdivisions	1,111.61	38,927	35.0
<u>Catégorie VIII - 40 wagonnées et plus par mille de voies</u>			
<u>CP</u>			
1. Bromhead	12.9	528	40.9
2. Bulyea	85.8	3,705	43.2
3. Gretna	6.8	901	132.5
4. Macklin	46.4	2,617	56.4
Total partiel	151.9	7,751	51.0
<u>Canadien National</u>			
5. Mantario	43.79	1,828	41.7
6. Notre Dame	2.55	114	44.7
7. Battleford	7.74	435	56.2
Total partiel	54.08	2,377	44.0
Total des 7 subdivisions	205.98	10,128	49.2

Profils des voies ferrées des Prairies Coûts liés l'exploitation par mille pour 1974									
Catégorie de lignes	Montant								Moyenne de toutes les catégories
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
Canadien National									
Dépenses d'entretien de l'infrastructure	\$ 523	\$1,268	\$1,131	\$1,475	\$1,238	\$1,223	\$1,269	\$1,556	\$1,249
Gares	0	0	65	31	68	128	145	0	74
Taxes foncières	115	106	144	149	120	96	175	125	133
Frais généraux	339	775	754	956	815	858	902	988	835
Total partiel	\$ 977	\$2,149	\$2,094	\$2,611	\$2,241	\$2,305	\$2,491	\$2,669	\$2,291
Amortissement	575	537	644	481	541	538	551	451	548
Fonds d'immobilisations	2,258	2,133	2,188	1,885	2,239	2,119	2,195	1,162	2,120
Total partiel	\$2,833	\$2,670	\$2,832	\$2,366	\$2,780	\$2,657	\$2,746	\$2,063	\$2,668
TOTAL	\$3,810	\$4,819	\$4,926	\$4,977	\$5,021	\$4,962	\$5,237	\$4,732	\$4,959
CP Rail									
Dépenses d'entretien de l'infrastructure	\$ 234	\$ 918	\$ 842	\$1,262	\$ 718	\$ 719	\$1,118	\$ 623	\$ 924
Gares	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxes foncières	95	121	118	115	112	120	128	148	118
Frais généraux	116	451	417	627	351	355	550	311	456
Total partiel	\$ 445	\$1,490	\$1,377	\$2,004	\$1,181	\$1,194	\$1,796	\$1,082	\$1,498
Amortissement	752	730	718	631	652	630	660	630	670
Fonds d'immobilisations	4,805	4,387	4,152	3,652	3,776	3,572	3,644	3,591	3,880
Total partiel	\$5,557	\$5,117	\$4,870	\$4,283	\$4,428	\$4,202	\$4,304	\$4,221	\$4,550
TOTAL	\$6,002	\$6,607	\$6,247	\$6,287	\$5,609	\$5,396	\$6,100	\$5,303	\$6,048
Note: Les coûts par mille ont été obtenus en divisant les coûts totaux liés à l'exploitation de toutes les voies de chaque catégorie par le nombre total de milles de cette catégorie.									

Profils des voies ferrées des Prairies Coûts liés au volume pour 1974 par chargement dans les wagons									
Elément	Montant								Moyenne de toutes les catégories
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
<b>Canadien National</b>									
<b><u>Rails et infrastructure des lignes</u></b>									
Entretien de l'infrastructure	\$ 1.70	\$ 1.72	\$ 1.70	\$ 1.73	\$ 1.67	\$ 1.68	\$ 1.76	\$ 1.72	\$ 1.70
Taxes foncières	.51	.48	.48	.49	.45	.45	.51	.49	.48
Frais généraux	.87	.87	.87	.88	.85	.55	.90	.87	.86
Total partiel	\$ 3.08	\$ 3.07	\$ 3.05	\$ 3.10	\$ 2.97	\$ 2.68	\$ 3.17	\$ 3.08	\$ 3.04
<b><u>Opérations ferroviaires</u></b>									
Entretien et réparation des locomotives	3.20	3.53	3.38	3.60	2.64	2.63	4.32	3.24	3.12
Carburant des locomotives	2.33	2.33	2.33	2.25	2.35	2.36	2.34	2.37	2.34
Salaires du personnel	8.63	6.15	6.22	6.72	4.47	4.12	7.44	5.84	5.42
Contrôle et communications	1.44	1.05	1.06	1.14	.77	.72	1.27	1.00	.93
Entretien et réparation des fourgons	.24	.17	.17	.19	.12	.11	.20	.16	.15
Frais généraux	11.48	9.86	9.76	10.39	7.66	7.36	11.64	9.34	8.88
Total partiel	\$27.32	\$23.09	\$22.92	\$24.29	\$18.01	\$17.30	\$27.21	\$21.95	\$20.84
<b><u>Opérations des wagons de marchandises</u></b>									
Réparation en entretien des wagons	6.07	4.68	5.03	4.34	3.90	4.42	3.90	4.30	4.12
Nettoyage des wagons	.48	.48	.48	.48	.48	.48	.48	.48	.48
Portes de retenue	12.11	12.11	12.11	12.11	12.11	12.11	12.11	12.11	12.11
Communications	.29	.15	.16	.15	.14	.15	.14	.15	.14
Frais généraux	10.91	9.31	9.71	8.91	8.41	9.01	8.41	8.86	8.66
Total partiel	\$29.86	\$26.73	\$27.49	\$25.99	\$25.04	\$26.17	\$25.04	\$25.90	\$25.51
<b><u>Coûts des chargements</u></b>									
Facturation des chargements	7.81	7.81	7.81	7.81	7.81	7.81	7.81	7.81	7.81
Pertes et dommages	2.77	2.78	2.76	2.82	2.80	2.83	2.78	2.84	2.80
Communications	.12	.12	.12	.12	.12	.12	.12	.12	.12
Frais généraux	3.76	3.76	3.76	4.05	3.77	3.77	3.77	3.77	3.77
Coûts d'exploitation totaux	\$74.72	\$67.36	\$67.91	\$68.18	\$60.52	\$60.68	\$69.90	\$65.47	\$63.89

Profils des voies ferrées des Prairies Coûts liés au volume pour 1974 par chargement dans les wagons									
Elément	Montant								Moyenne de toutes les catégories
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
Canadien National (continued)									
<u>Amortissement</u>									
Rails et infrastructure des lignes	\$ .46	\$ .46	\$ .46	\$ .47	\$ .45	\$ .46	\$ .47	\$ .46	\$ .46
Rails et infrastructure des gares de triage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locomotives de ligne	1.55	1.71	1.64	1.74	1.27	1.27	2.09	1.57	1.51
Locomotives de manoeuvre	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourgons	.08	.06	.06	.06	.04	.04	.07	.06	.05
Wagons de marchandises	2.71	1.81	2.04	1.59	1.31	1.65	1.31	1.56	1.45
Signaux et communications	.31	.24	.24	.25	.19	.17	.28	.23	.21
Autres biens	.17	.15	.15	.15	.13	.13	.15	.14	.14
Frais d'amortissement totaux	\$ 5.28	\$ 4.43	\$ 4.59	\$ 4.26	\$ 3.39	\$ 3.72	\$ 4.37	\$ 4.02	\$ 3.82
<u>Fonds d'immobilisations</u>									
Rails et infrastructure des lignes	1.55	1.56	1.55	1.58	1.52	1.52	1.61	1.57	1.54
Rails et infrastructure des gares de triage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locomotives de ligne	1.71	1.89	1.81	1.93	1.41	1.40	2.24	1.73	1.66
Locomotives de manoeuvre	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourgons	.15	.11	.11	.12	.08	.07	.13	.10	.09
Wagons de marchandises	5.05	3.38	3.80	2.96	2.44	3.07	2.44	2.91	2.70
Signaux et communications	.38	.29	.29	.31	.23	.21	.33	.28	.26
Autres biens	.46	.42	.42	.41	.35	.37	.42	.39	.38
Coûts totaux des fonds d'immobilisations	\$ 9.30	\$ 7.65	\$ 7.98	\$ 7.31	\$ 6.03	\$ 6.64	\$ 7.17	\$ 6.98	\$ 6.63
TOTAL	\$89.30	\$79.44	\$80.48	\$79.75	\$69.94	\$71.04	\$81.44	\$76.47	\$74.34

Profils des voies ferrées des Prairies Coûts liés au volume pour 1974 par chargement dans les wagons									
Élément	Montant								Moyenne de toutes les catégories
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
CP Rail									
<u>Rails et infrastructure des lignes</u>									
Entretien de l'infrastructure	\$ 1.47	\$ 1.58	\$ 1.49	\$ 1.46	\$ 1.43	\$ 1.41	\$ 1.48	\$ 1.45	\$ 1.43
Taxes foncières	.30	.32	.30	.29	.29	.28	.30	.29	.29
Frais généraux	.66	.72	.68	.66	.65	.64	.67	.66	.65
Total partiel	\$ 2.43	\$ 2.62	\$ 2.47	\$ 2.41	\$ 2.37	\$ 2.33	\$ 2.45	\$ 2.40	\$ 2.37
<u>Opérations des trains</u>									
Entretien et réparation des locomotives	5.34	7.15	5.53	4.47	2.85	3.24	3.75	3.82	3.02
Carburant des locomotives	2.41	2.42	2.40	2.42	2.40	2.41	2.40	2.44	2.41
Salaires du personnel	12.94	13.61	9.76	7.14	4.47	4.32	7.25	6.96	6.92
Contrôle et communications	3.27	3.88	2.99	2.39	1.52	1.50	2.27	2.20	2.20
Entretien et réparation des fourgons	.24	.26	.20	.17	.10	.11	.15	.15	.15
Frais généraux	10.46	12.23	9.32	7.48	4.85	5.20	6.86	7.04	5.62
Total partiel	\$ 34.66	\$ 39.55	\$30.20	\$24.07	\$16.19	\$16.78	\$22.68	\$22.61	\$20.32
<u>Opérations des wagons de marchandises</u>									
Entretien et réparation des wagons	8.94	7.04	7.52	6.57	5.95	6.69	5.97	6.51	6.27
Nettoyage des wagons	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Portes de retenue	16.25	16.25	16.25	16.25	16.25	16.25	16.25	16.25	16.25
Communications	.28	.26	.27	.26	.25	.26	.25	.26	.25
Frais généraux	7.46	6.81	6.97	6.64	6.44	6.68	6.44	6.62	6.54
Total partiel	\$ 33.93	\$ 31.36	\$32.01	\$30.72	\$29.89	\$30.88	\$29.91	\$30.64	\$30.31
<u>Coût du chargement</u>									
Facturation du chargement	17.25	17.25	17.25	17.25	17.25	17.25	17.25	17.25	17.25
Pertes et dommages	5.13	5.13	5.13	5.13	5.13	5.13	5.13	5.13	5.13
Communications	.25	.25	.25	.25	.25	.25	.25	.25	.25
Frais généraux	7.86	7.86	7.86	7.86	7.86	7.86	7.86	7.86	7.86
Coûts totaux d'exploitation	\$101.51	\$104.02	\$95.17	\$87.69	\$78.94	\$80.48	\$85.53	\$86.14	\$83.49

Profils des voies ferrées des Prairies Coûts liés au volume pour 1974 par chargement dans les wagons									
Elément	Montant								Moyenne de toutes les catégories
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	
CP Rail (continued)									
<u>Amortissement</u>									
Rails et infrastructure des lignes	\$ .62	\$ .66	\$ .63	\$ .61	\$ .60	\$ .60	\$ .62	\$ .61	\$ .60
Rails et infrastructure des gares de triage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locomotives de ligne	1.25	1.66	1.29	1.05	.68	.77	.89	.98	.75
Locomotives de manoeuvre	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourgons	.07	.08	.06	.05	.03	.03	.04	.04	.04
Wagons de marchandises	3.68	2.45	2.76	2.15	1.77	2.22	1.77	2.11	1.96
Signaux et communications	.47	.56	.43	.35	.23	.23	.34	.32	.33
Autres biens	1.11	1.10	1.09	1.06	1.04	1.05	1.05	1.06	1.04
Coûts d'amortissement totaux	\$ 7.20	\$ 6.51	\$ 6.26	\$ 5.27	\$ 4.35	\$ 4.90	\$ 4.71	\$ 5.12	\$ 4.72
<u>Frais d'immobilisations</u>									
Rails et infrastructure des lignes	3.05	3.28	3.10	3.02	2.98	2.93	3.08	3.02	2.97
Rails et infrastructure des gares de triage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locomotives de signe	2.52	3.36	2.61	2.12	1.38	1.55	1.79	1.99	1.52
Locomotives de manoeuvre	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourgons	.20	.22	.17	.14	.08	.10	.13	.13	.13
Wagons de marchandises	10.40	6.94	7.81	6.08	4.99	6.29	4.99	5.54	5.54
Signaux et communications	1.39	1.64	1.28	1.03	.67	.67	.99	.95	.96
Autres biens	4.38	4.38	4.32	4.21	4.08	4.14	4.14	4.19	4.12
Coûts totaux des fonds d'immobilisations	\$ 21.94	\$ 19.82	\$ 19.29	\$ 16.60	\$ 14.18	\$ 15.68	\$ 15.12	\$ 15.82	\$ 15.24
TOTAL	\$ 130.65	\$ 130.35	\$ 120.72	\$ 109.56	\$ 97.47	\$ 101.06	\$ 105.36	\$ 107.08	\$ 103.45