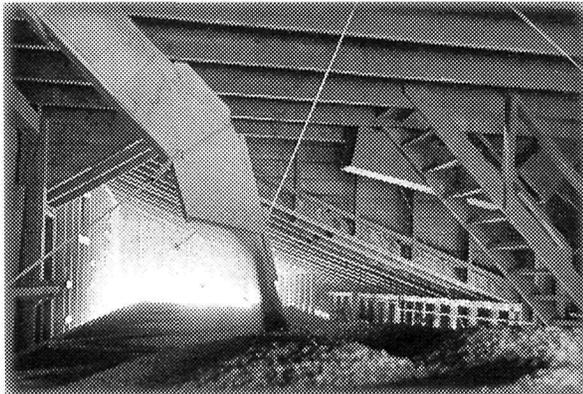


L'intérieur d'un élévateur à grains c. 1937
Photo: Western Canada Pictorial Index



Camion-trémie à grains déchargeant dans un élévateur de collectes, vers 1927. Photo: Western Canada Pictorial Index



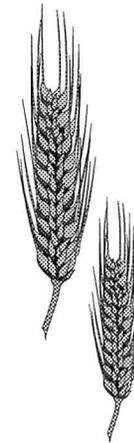
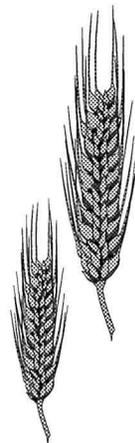
Grains tombant d'une groulotte à l'intérieur d'un élévateur à grain
Photo: Western Canada Pictorial Index

Lieu historique national du Canada des Élévateurs-à-Grains-d'Inglis

Moins de 100 élévateurs à grains de «plans standard» s'élevaient sur les Prairies canadiennes en 1892. Dans les années 1920, lorsque quatre des élévateurs de la série d'Inglis ont été construits, ce nombre est passé à près de 4 000. Au cours des années 1940, après la construction de l'élévateur double de la rangée, ce nombre dépassait de beaucoup les 5 500 élévateurs.

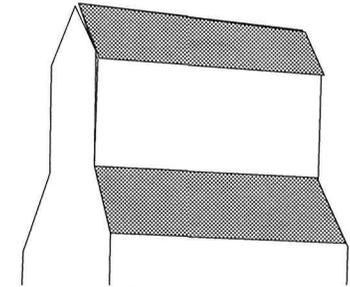
Pendant plus d'un siècle, «l'élévateur» était une partie intégrante du profil des Prairies. Aujourd'hui, le lieu historique national des Élévateurs-à-Grains-d'Inglis conserve la dernière rangée complète d'élévateurs de «plans standard» d'époque au Canada.

La conservation et la restauration de ce site sont un projet gigantesque. L'Inglis Area Heritage Committee, Parcs Canada et la province du Manitoba ont tous contribué à cet effort.



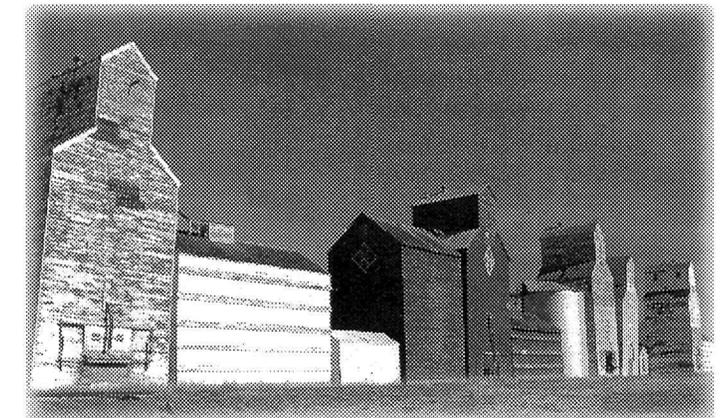
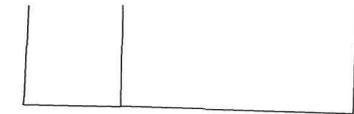
Inglis Area Heritage Inc.
P.O. Box 81
Inglis, Manitoba
Canada R0J 0X0
(204) 564-2243
www.ingliselevators.com
email: iahc@escape.ca

Lieu historique national du Canada des Élévateurs-à-Grains-d'Inglis



«Rien n'est plus réfléchi pour appuyer le développement rapide de ce pays que l'extension d'un bon réseau d'élévateurs.»

J. A. Mitchell, président du Winnipeg Grain and Produce exchange, en 1892.



Lieu historique national du Canada des Élévateurs-à-Grains-d'Inglis

Les Élévateurs d'Inglis ont été désignés un lieu historique d'intérêt national.

En 1938, l'agent d'Inglis W.G. Bradley a remporté le prix du «plus beau jardin vu de la voie ferrée» pour y avoir planté 12 variétés de dahlias.

Regardez vers le nord, le long de la voie ferrée. La gare du Canadien Pacifique était située juste après les élévateurs. Comme la plupart des villages des Prairies, Inglis était relié à la voie principale par des trains de voyageurs et de marchandises, à horaire régulier. Les voyageurs descendaient à Inglis à 19 h 25, trois fois la semaine. Le courrier, les denrées fraîches, les nouvelles et les vieux amis arrivaient tous par le train.

Le début de la fin est arrivé avec l'accroissement de l'utilisation des camions et des voitures. En 1953, le CPR a cessé d'offrir le service voyageurs, à Inglis. Le service marchandises a continué pendant encore 18 ans. L'expédition de céréales s'est poursuivie de façon toujours décroissante jusqu'en juillet 1995.

L'élevateur Paterson

Cet élevateur, construit par la N. M. Paterson Company, appartenait à cette société de 1922 à 1995. À ce moment-là, cet élevateur était considéré comme étant l'installation de manutention des grains à la fine pointe de la technologie. C'est le seul élevateur qui comprend de l'équipement de dépoussiérage. Ce système a été conçu spécialement pour réduire les dangers d'incendie provoqués par la poussière inflammable des grains.



Cet élevateur, ainsi que l'annexe construite en 1951 et le bureau de l'agent, ont été rénovés, à l'intérieur et à l'extérieur, afin de devenir un centre moderne d'accueil des visiteurs du lieu historique.

L'élevateur double

Cet ensemble d'élevateurs reflète les nombreux changements qui se sont produits chez les sociétés qui géraient le commerce des grains. La plus petite partie de l'élevateur a été construite en 1922 par la compagnie Matheson-LindsOay. Elle a été vendue à la société Province Elevator en 1928, qui devint la société Reliance au cours des années 1930. En 1941, la Reliance a ajouté le deuxième élevateur, qui est plus grand. En 1952, le complexe a été vendu à la Manitoba Pool et finalement à l'UPG, en 1971.

Vous observerez que le petit élevateur penche vraiment vers la voie ferrée. Lorsqu'un élevateur était rempli à capacité, le poids du grain dans le silo pouvait comprimer le bois jusqu'à trois pieds. Si l'agent ne chargeait pas tous les silos de façon uniforme, il pouvait s'en suivre des dommages au bâtiment.

L'élevateur Northern

L'élevateur a d'abord été construit dans les années 1920 par la compagnie Northern. Par la suite, les compagnies National et Cargill en ont fait l'acquisition, et l'élevateur est finalement devenu la propriété de la société Paterson.

Le bureau de l'agent de la Northern est le bureau d'origine et il reflète un bureau ordinaire de cette époque. Il est aussi doté d'une aire d'entreposage et d'un hangar à charbon.



L'Union des producteurs de grain, limitée (UPG)

Le dernier élevateur de la rangée a été construit en 1925 par l'Union des producteurs de grain, limitée (UPG), une des premières coopératives agricoles, pour remplacer un élevateur détruit par un incendie en 1922.

L'UPG et les élévateurs syndiqués provinciaux ont été mis en place pour répondre aux inquiétudes des producteurs à l'égard des pratiques déloyales du personnel des élévateurs appartenant à de grandes sociétés. La société fournissait des instructions précises

pour la construction et l'exploitation des élévateurs de «plans standard», et ce, jusqu'aux clous, afin de s'assurer que tous ses clients reçoivent un traitement équitable.

Regardez les dégorgeoirs de métal du dôme de l'élevateur vers l'avenue Railway. Ceux-ci ont été ajoutés plus tard pour permettre aux agents d'expédier du grain, vers les terminaux céréaliers par camion, aussi bien que par train.

La voie ferrée

Inglis a été construit à l'extrémité d'un petit embranchement ferroviaire de Russell. Étant à la fin de l'embranchement, les trains ne faisaient pas que traverser le village, ils devaient y faire demi-tour. À l'extrémité sud de la rangée d'élevateurs d'Inglis se trouve une voie ferrée, en Y inversé, qui était utilisée comme triage. Au cours des années plus fructueuses, jusqu'à 15 wagons étaient d'abord tournés et ensuite laissés sur place pour que l'agent en fasse le chargement avant l'arrivée de la prochaine locomotive. Plusieurs voies plus courtes permettaient le positionnement des wagons individuels devant chaque élevateur, sans obstruer la voie principale.

Toutes ces manœuvres de wagons constituaient un travail lourd et dangereux. Souvent, l'agent déplaçait les wagons à la main à l'aide d'un levier ou d'un petit treuil électrique. Cherchez ce qui reste de ces petits moteurs électriques du côté des élévateurs faisant face à la voie ferrée, tout spécialement près de l'élevateur double.

La voie ferrée sur le site historique est la seule trace de ce qui a déjà été un lien essentiel vers le monde extérieur.

Un wagon à marchandises du CN est un rappel visuel de l'importance de la voie ferrée dans l'épanouissement des collectivités qui cultivent les céréales.

