

*Canadien National et Air Canada*

Le président du CN nous dit que les 31 millions de dollars dont fait état le bill seront affectés à l'achat de matériel, de wagons et de locomotives. Le CN a commandé 3,400 wagons en 1973 et il en a reçu 3,000. Aucun de ces wagons, de l'avis même de MM. MacMillan et Hunt, ne convenait au transport du grain. En 1973, le CN a également réparé 2,500 wagons couverts, dont 1,500 convenaient au transport des céréales. Je remarque que le nombre de wagons couverts utilisés pour le transport des céréales est passé de 88,000 en 1963 à 42,000 en 1973. Cette réduction spectaculaire a poussé le gouvernement à acheter 2,000 wagons-trémies supplémentaires en 1972. Il désire maintenant les louer au CP et au CN afin d'atténuer le problème et de donner aux sociétés ferroviaires quelques années de répit.

Récemment, le ministre chargé de la Commission du blé annonçait à Estevan que les cultivateurs des Prairies allaient obtenir 4,000 autres wagons-trémies pour transporter leur grain. Ces wagons coûteront 100 à 125 millions de dollars. Le ministre a également prédit que des mesures à court terme, pour améliorer le transport des grains, mettront rapidement fin à l'embouteillage actuel. D'après un article paru le 1<sup>er</sup> avril 1974 dans le *Financial Times*:

Les hauts fonctionnaires du ministère fédéral des transports et le groupe céréalier relevant d'Otto Lang, ministre chargé de la Commission canadienne du blé, comptent sur le programme ferroviaire gouvernemental de 6.8 millions de dollars. . . .

Je pense que ce chiffre devrait être de 3.4 millions de dollars.

... destiné à la réparation de 2,400 wagons couverts, pour les sortir de l'embouteillage actuel et également les aider au cours de la campagne 1974-1975.

Un collaborateur de M. Lang déclarait: «Son objectif est de mettre au point un système capable de transporter un milliard de boisseaux par année. Il pourra alors défier les producteurs et les vendeurs de relever ce défi».

Je présume que ces 4,000 wagons supplémentaires contribueront au transport du grain, ce qui se fera aussi aux dépens du contribuable. En outre, le Conseil national des grains a récemment indiqué que l'on garde dans l'Ouest de 200 à 300 locomotives où elles servent surtout à rassembler et à répartir les wagons de céréales provenant de lignes secondaires. Il s'agit de locomotives diesel de faible puissance, parmi les premières achetées par les chemins de fer. Beaucoup d'entre elles ont environ 20 ans et se déclassent rapidement. Avec les techniques actuelles de transport des céréales, le remplacement de ces locomotives diesel nécessitera un investissement de plus de 50 millions de dollars d'ici huit ou dix ans.

Les nouveaux diesels, eux, sont beaucoup plus lourds. Cela crée un grave problème puisque le poids des véhicules, combiné avec celui des nouveaux wagons-trémies qui, pleinement chargés, pèsent 263,000 livres, taxent à la limite bien des milles de voies et de superstructures qui ne peuvent pas soutenir des charges semblables. On m'informe que selon une évaluation prudente, l'amélioration de ces voies coûterait \$100,000 le mille. Le ministre chargé de la Commission du blé a dit qu'il encouragerait les sociétés ferroviaires à améliorer plus de voies ferrées de façon qu'elles puissent supporter le poids d'un wagon-trémie chargé pesant 263,000 livres.

D'après une évaluation faite en 1971, à l'heure actuelle, seulement 10,000 milles des voies ferrées de l'Ouest peuvent supporter une telle charge et environ 11,000 milles de voies en sont incapables. S'il fallait améliorer seulement la moitié de ces 11,000 milles de voies, les travaux coûteraient environ 550 millions de dollars. Jusqu'où iraient donc les quelque 20 millions affectés aux hôtels et à la tour du CN

si l'on s'en servait pour améliorer les voies? Ils n'iraient pas bien loin, mais au moins si l'on utilisait cet argent à cette fin, ce serait un pas dans la bonne direction.

Le comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports a signalé qu'en 1972, le mauvais état des voies du Canadien National et du Canadien Pacifique avait causé trois fois plus de déraillements qu'en 1959 et presque deux fois plus qu'en 1969. A cause de cette augmentation constante du nombre de déraillements, on doit conclure qu'à l'avenir, le nombre de déraillements causés par le mauvais état des voies continuera à augmenter, en même temps que le nombre des blessés et des morts, à moins qu'on ne prenne immédiatement des mesures correctives. Le comité s'inquiète des superstructures à cause du mouvement constant de wagons lourds sur des voies qui sont censées pouvoir les supporter. A mon avis, il faudrait vérifier de nouveau une bonne partie des 10,000 milles de voies censément capables de supporter les wagons lourds. On devrait peut-être appliquer de nouvelles techniques et améliorer une partie des voies. Encore une fois, cela augmenterait les frais des sociétés ferroviaires.

Les sociétés ferroviaires ont aussi annoncé que l'écart entre leurs frais et leurs recettes diminuait à cause de l'inflation, de l'augmentation des frais de main-d'œuvre et de la hausse du prix des carburants et du reste du matériel nécessaire au fonctionnement d'un chemin de fer. Cependant, à l'avenir, les frais de certaines entreprises secondaires augmenteraient peut-être aussi et ces entreprises feront concurrence aux sociétés ferroviaires pour l'argent dont celles-ci ont besoin. Je parle des hôtels, des biens-fonds et des quelques autres entreprises dont s'occupent le CN et le CP. Lors d'une conférence sur les ressources non-renouvelables du Canada qui a été tenue récemment à Toronto, M. F. S. Burbridge, président du Canadien Pacifique, a dit:

En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer, on ne tirera plus d'avantage économique important en augmentant la longueur des trains qui transportent aujourd'hui des poids bruts allant jusqu'à 14,000 tonnes.

Cette révélation, soit que les trains transcontinentaux atteindront sans doute bientôt leur pleine capacité, est très grave. Je n'ai même pas encore commencé, dans mon discours, à faire le total des dépenses à venir nécessaires dans l'industrie des transports par chemin de fer, ni même à tenir compte du fait que les compagnies de chemin de fer fonctionneront peut-être, dans un proche avenir, à leur pleine capacité. Je sais que pour rétablir les choses il faudrait beaucoup plus d'argent que ne le prévoit ce bill, même si on répartit le coût sur huit ou dix ans.

Je crois savoir ce que le ministre des Transports (M. Marchand) entendait lorsqu'il a dit à la Chambre le 11 mars que nous n'avions pas ce que l'on pourrait appeler une politique réelle d'avenir. Il a dit que s'il restait en poste il demanderait certainement au premier ministre (M. Trudeau) de lui donner les pouvoirs pour essayer d'élaborer cette politique afin que nous sachions où nous allons.

La situation est désespérée. Nous avons besoin d'une politique d'avenir et tout de suite, encore. Le comité des transports pourrait peut-être apporter une aide au ministre dans ses délibérations. Le gel de l'abandon de lignes de chemin de fer se termine le 1<sup>er</sup> janvier 1975. Cela touche l'Ouest du Canada et le ministre devrait prendre des mesures à cet égard.

Après avoir étudié toutes les statistiques, peut-on dire que les compagnies de chemin de fer ont vraiment fait tout ce qui était en leur pouvoir pour aider les transports au