

Transport des grains

député pouvait lui transmettre par le ministre des Transports, que son rendement s'est brusquement et nettement amélioré.

Quoiqu'il commence seulement à enregistrer des profits, il le fait en enregistrant en même temps une hausse de productivité, en transportant davantage de fret sur de plus longues distances à un coût kilométrique plus faible que ce n'était le cas voici trois ou quatre ans. Cela traduit une volonté de remplir sa tâche de manière efficace. Cette attitude est à l'avantage à la fois des actionnaires et de la compagnie ferroviaire, en l'occurrence le Canadien National et la population du Canada ainsi que du public au niveau des services qui lui sont offerts. Cette attitude consistant à être efficace est très saine et ne devrait pas être critiquée sous le couvert de leçons sur la façon de bien gérer un réseau ferroviaire. Cela renforce ma conviction que nous n'avons pas le droit de nous ingérer dans les opérations quotidiennes du Canadien National pour lui demander d'obtenir de bons résultats et de fonctionner efficacement à l'avenir.

J'apprécie l'aimable suggestion du député de Vegreville qui souhaiterait que je puisse consacrer davantage de temps aux problèmes de l'industrie céréalière et de la Commission canadienne du blé. J'ai le plaisir de lui annoncer que le Syndicat manitobain du blé que j'ai rencontré vendredi dernier a adopté une résolution dans laquelle il demande au premier ministre (M. Trudeau) de me décharger de certaines de mes responsabilités afin que je puisse consacrer davantage de temps aux problèmes portant sur les céréales et sur ceux relevant de la Commission du blé. Je dois dire que je me réjouis de ce qu'impliquent ce genre de résolution et d'attitude. Je suis persuadé que le premier ministre saura répondre...

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre le ministre, mais son temps de parole est écoulé. Il peut continuer s'il y a consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Lang: Monsieur l'Orateur, j'étais sur le point de conclure mes propos de toute façon en déclarant tout simplement à la Chambre que je suis persuadé que le premier ministre prendra bonne note de la demande, en particulier celle émanant du Syndicat manitobain du blé et à défaut de celle du député de Vegreville. Je me réjouis de pouvoir donner au député l'assurance que je continuerai à consacrer beaucoup de temps à ce problème.

Alors que je me trouvais à la réunion du Syndicat manitobain du blé, les ministres provinciaux du Tourisme se sont plaints de mon absence à une réunion qui avait lieu à Ottawa. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi ils se sont plaints. Dès qu'on m'a signalé qu'ils souhaitaient ma présence parmi eux, je leur ai fait savoir que je serais retenu à Winnipeg à la réunion du Syndicat du blé du Manitoba et que je ne pourrais donc pas me trouver parmi eux. Je ne m'excuse pas d'avoir fait passer l'engagement que j'avais pris auprès du syndicat du blé du Manitoba avant la réunion des ministres du Tourisme. Mais j'ai été un peu étonné de la manière dont on en a parlé.

● (1652)

La Chambre peut avoir l'assurance que le gouvernement continuera à prendre les mesures voulues pour améliorer le système de manutention des céréales et le réseau de transport. N'est-ce pas notre gouvernement qui a déjà dépensé 255 millions de dollars en wagons-trémies, et qui a amorcé cette démarche avant même que les députés de la Chambre aient

[M. Lang.]

remarqué le besoin qui se faisait sentir? Cet exemple nous montre bien à quel point il est facile pour les députés de l'opposition de demander que nous prenions des mesures, sans se soucier des dépenses que cela représente.

C'est notre gouvernement également qui a institué un programme de restructuration ferroviaire, à la suite de la Commission Hall, qu'il avait chargée d'étudier la question des lignes d'embranchement, et qui a institué ensuite le Comité d'action des chemins de fer des Prairies.

C'est aussi à notre gouvernement que s'est posé la question difficile de décider quelles étaient les lignes à reconstruire. D'après les analyses que nous avons faites, et qui ont été faites également par la Commission Hall et par le Comité d'action des chemins de fer des Prairies, la raison interdisait de conserver toutes les lignes d'embranchement des Prairies, et comme les compagnies d'élévateurs réduisaient elles-mêmes considérablement le nombre d'installations en service, on ne pouvait conserver toutes les voies mises en place du temps de la charrette à cheval. Le coût de la reconstruction de ces lignes était tel qu'il n'était pas juste non plus de demander à l'ensemble de la population de payer des élévateurs qui se répartiraient le long des lignes existantes, puisque l'on pouvait trouver un moyen commode pour les agriculteurs de regrouper les céréales sur un plus petit nombre de lignes.

Ce qui ressort de la conclusion des travaux de la Commission Hall et du Comité d'action des chemins de fer des Prairies, et c'est aussi la conclusion tirée des études faites dans le cadre du programme de reconstruction ferroviaire, c'est que nous serons certains des lignes ferroviaires qui existent, et nous aurons aussi la certitude que ces lignes permettront de garantir le transport des céréales et dans de bonnes conditions.

Le wagon-trémie est infiniment supérieur à l'ancien modèle pour transporter le grain, mais il faut aussi que les lignes d'embranchement soient en bien meilleur état qu'avant. Le wagon-trémie est chargé par le haut et déchargé par le bas par la gravité. Les autres députés n'ont peut-être jamais assisté au spectacle étonnant d'un préposé aux élévateurs en train de réparer un wagon fermé, de clouer une porte sur le côté du wagon ou parfois, de réparer laborieusement les piliers sur lesquels la porte est clouée. Ils n'ont peut-être jamais vu un déchargeur s'occuper du wagon à son arrivée à l'élévateur ni vu les machines démolir le wagon pour décharger le grain.

La capacité du wagon-trémie moderne est de 50 p. 100 plus élevée que celle du wagon couvert. Il peut être chargé et vidé en l'espace de quelques minutes, alors qu'il faut beaucoup plus longtemps pour l'autre type de wagon.

D'autre part, quand le réseau ferroviaire des Prairies sera terminé, une fois nos programmes de rénovations achevés, nous pourrions transporter des wagons chargés à pleine capacité et nous serons parés pour bien des années. Songez à tout le ballast que les voies réclament, à la pierre concassée que certaines voies n'ont jamais vu de toute leur existence, au poids que doivent peser les rails pour supporter ce genre de wagon. Il a fallu installer de nouvelles traverses et aussi élargir les voies pour que la neige ne s'y accumule pas. Les voies doivent être en bon état pour que les chasse-neige puissent les nettoyer, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement. Le gouvernement consacre plus de 100 millions de dollars à ce programme. Tel est le chiffre pour l'année dernière et cette année. L'année prochaine, il doit dépenser 70 millions et, il s'est engagé à