

## Les affaires vont bon train pour les anciens wagons

Le wagon couvert peut provoquer des réactions très différentes selon celui qui l'observe. Pour quelques-uns, il ne s'agit que d'une grosse boîte sur roulettes, en bois ou en acier, qui bloque un passage à niveau. Pour d'autres, il évoque les souvenirs de la grande crise des années 1930 ou encore la migration des premiers colons vers l'Ouest canadien.

Il existe encore des milliers de vieux wagons couverts tout usés, qui demeurent sûrs même après des décennies, mais qui ne ressemblent pas du tout à la nouvelle génération de wagons à usage spécialisé.

De nos jours, il existe un type de wagon pour à peu près chaque produit. Des wagons couverts en acier transportent de la pâte de bois, du papier journal, du bois brut et de l'amiante. Des wagons un peu plus hauts ont été modifiés pour le transport des copeaux, que l'on croyait autrefois bons seulement pour un feu de camp.

Il y a aussi des wagons-frigo qui épargnent l'incertitude du temps, des wagons à bestiaux à un ou deux planchers, des wagons porte-automobiles à trois étages, des wagons à briques, des wagons plats surbaissés, des wagons porte-conteneurs et des wagons à remorques rail-route.

De plus, CN Rail a conçu un wagon-tombereau accompagné de toutes les instructions nécessaires pour replier soi-même la bâche de protection. Ce type de wagon protège les marchandises contre les intempéries sans qu'il y ait besoin d'équi-

pement spécial pour enlever des sections du toit d'acier, bien que des wagons-tombereaux à toitures en acier existent également. Viennent ensuite les wagons-trémies. Des milliers de ceux-ci sont en construction, et on les associera bientôt autant avec l'Ouest canadien que les élévateurs des Prairies.

D'ici la fin du siècle, le wagon-trémie pourrait facilement devenir le symbole de l'amélioration de l'exportation du blé provenant des provinces des Prairies. Pas seulement parce qu'il est un outil efficace, et conçu spécifiquement pour transporter le grain, mais peut-être aussi parce qu'il est au cœur même d'une série d'autres réalisations plutôt extraordinaires qui, à l'heure actuelle, sont en cours dans l'Ouest canadien.

Le gouvernement fédéral déploie notamment des efforts pour remettre en état des centaines de kilomètres de lignes ferroviaires très peu utilisées ou abandonnées. On pose de nouvelles voies pour les wagons-trémies, on renforce les talus, et on remplace les traverses au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

Au mois de mai 1982, le ministère des Transports a annoncé l'achat de wagons-trémies pour un montant de 80 millions de dollars, ajoutant ainsi 1 280 de ces wagons à haute capacité au parc canadien de wagons céréaliers. Construits au coût de 62 500 \$ chacun, on estime qu'ils permettent de façon rapide et économique de résoudre les goulots d'étranglement.

En plus d'aider l'économie des Prairies, la construction des wagons-trémies fournit de l'emploi aux usines de l'Est canadien. La National Steel Car Ltd. de Hamilton en construira 500, la Hawker Siddeley Canada Inc. de Toronto, 450 dans son usine de Trenton en Nouvelle-Écosse, et Marine Industrie Ltée de Sorel, au Québec, en construira 330. Les commandes occuperont les 3 usines pendant environ 3 mois créant ainsi 2 250 emplois.

L'efficacité des nouveaux wagons-trémies qui sont fabriqués en aluminium ou en acier n'est plus à démontrer. Ils ont une capacité de 55 p. 100 supérieure aux wagons couverts, et leur rotation est plus rapide. Il va en résulter un rendement supérieur sur les voies principales encombrées et dans les ports de Thunder Bay et de Vancouver.

L'accroissement des exportations cérésières démontre le besoin d'une rotation plus rapide. Les exportations se sont élevées à 21 millions de tonnes en 1979-1980, un record à l'époque, tandis qu'elles se chiffraient à 17,7 millions de tonnes 4 ans plus tôt. À la fin de la récolte de l'année dernière, les exportations cérésières avaient dépassé 27 millions de tonnes.

Les avantages des wagons-trémies sont évidents par rapport aux wagons couverts : ils transportent plus de grain et se chargent et se déchargent plus rapidement.

## Ambassade américaine à Beyrouth

À la suite de la nouvelle de l'attentat contre l'ambassade des États-Unis à Beyrouth, qui a fait de nombreux morts et blessés, M. Allan MacEachen, vice-premier ministre et secrétaire d'État aux Affaires extérieures, a fait part de la consternation du gouvernement et du peuple canadiens. « Il est particulièrement tragique de constater que cet attentat semble dirigé contre les efforts des États-Unis en vue d'obtenir le retrait des forces étrangères du Liban et d'aider le gouvernement libanais à restaurer la stabilité dans ce pays. J'espère que cet acte insensé ne dissuadera pas le gouvernement américain de poursuivre ses efforts en vue de promouvoir la paix au Moyen-Orient », a déclaré M. MacEachen.

Le vice-premier ministre, a d'autre part, exprimé aux familles des victimes américaines et libanaises de cet attentat, la douleur profonde du peuple canadien.



Transports Canada

Les wagons-trémies transportent une charge de 55 p. 100 supérieure à celle des wagons couverts classiques.