

[Texte]

B.C. Hydro and so on, we actually could not get some of those projects going in the next few years.

So we are very much looking at it and doing that at a number of stages.

Mr. Parker: I am pleased to hear that, Mr. Chairman. My point is exactly that. The cost of energy could be going up again.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Parker: We could find ourselves in a very serious situation where the government is subsidizing oil and other sources and the fact would remain that we would lose, if these agreements are signed with the United States, the very basis of energy that is sitting right there and available at this time. So I just wanted to find out if in fact you were looking at that.

Possibly I could ask you another question about the equipment that is being bought. I have been doing some extensive work on the sale of western Canada coal to central Canada markets. As we know, there would have to be subsidies in place to do that.

• 1200

But it would seem to me that, in this day of technology and so on, there would be a way of devising a car which could be used in both directions, a car which could be equipped to carry coal to Thunder Bay, a cleaning facility put in place there which could load wheat and take it west. It would seem to me, if we are looking at purchasing all this equipment and so on, we could in fact come up with a unique situation where we could be supplying our own markets in Canada, 16 million tonnes of coal to central Canada, turning that same equipment around and having it cleaned through some sort of process and bringing grain to the western ports.

It would seem to me something the railways should be interested in. It would seem to me something the government would be interested in. We would save a billion dollars of Canadian money leaving the country. We would create loads moving in both directions. Sure, there will be some serious problems with regards to the dirty product versus the new clean product coming back, but the cleaning would only be on one end. Instead of our railway system's being utilized with almost 50% of the empties travelling in one direction, we would be carrying those loads and not meeting those kinds of trains.

I would like to know if those kinds of thoughts are being looked at and so on.

Mr. Mulder: We are certainly looking at them with the railways and our research and development centre in Montreal as to how we can improve our railway equipment. For example, we are looking at lighter types of equipment which go on branch lines. We are looking at improvements in the design and the cost of various equipment and so on.

[Traduction]

etc., nous ne pourrions pas mettre sur pied certains de ces projets au cours des prochaines années.

Nous nous intéressons donc beaucoup à cette possibilité et à de nombreux niveaux différents.

M. Parker: Je suis content de l'entendre, monsieur le président. C'est exactement mon point de vue. Il est possible que le coût de l'énergie augmente encore.

M. Mulder: Exactement.

M. Parker: Nous pourrions nous retrouver dans une situation très grave où le gouvernement subventionnerait le pétrole et les autres sources d'énergie et il resterait que nous perdriions, si ces ententes sont ratifiées avec les États-Unis, la source même de cette énergie qui est là et qui est disponible maintenant. Je voulais donc savoir si vous vous y intéressiez.

Je pourrais vous poser une autre question sur l'équipement acheté. J'ai fait des recherches assez poussées sur la vente du charbon de l'Ouest canadien au marché du Canada central. Comme nous le savons, des subventions seraient indispensables.

Mais il me semble qu'à notre époque de technologie et ainsi de suite, on pourrait tout de même concevoir un wagon dont on pourrait se servir pour le va-et-vient, un wagon qui pourrait amener le charbon jusqu'à Thunder Bay, une installation pour nettoyer ce wagon qui pourrait ensuite embarquer du blé pour l'amener vers l'Ouest. Il me semble, si on songe à acheter tout ce matériel et ainsi de suite, que l'on pourrait se trouver dans une situation unique où nous pourrions fournir nos propres marchés au Canada; 16 millions de tonnes de charbon vers le centre du Canada pour ensuite nous servir de ce même matériel roulant en le faisant nettoyer grâce à un procédé quelconque pour ensuite emmener le grain jusqu'aux ports de l'Ouest.

Il me semble que les sociétés de chemins de fer devraient s'intéresser à cela. Le gouvernement aussi, d'ailleurs. Nous pourrions garder au pays un bon milliard de dollars en argent canadien qui ne partirait pas pour l'étranger. Nous pourrions faire le va-et-vient dans les deux sens. Evidemment, que l'un des produits soit plutôt salissant et que l'autre ne le soit pas, cela peut poser certains problèmes, mais on n'aurait à nettoyer le matériel roulant qu'à un bout de la ligne. Au lieu que d'avoir 50 p. 100 de nos wagons faisant le voyage de retour à vide, ils pourraient servir à transporter quelque chose dans les deux sens.

J'aimerais savoir si l'on y a songé.

M. Mulder: Nous étudions certainement cette question avec les sociétés de chemins de fer et notre centre de recherche et de développement à Montréal, pour savoir comment nous pourrions faire pour améliorer le matériel de nos chemins de fer. Par exemple, nous étudions les possibilités dans le domaine du matériel léger pour les voies secondaires. Nous essayons aussi de voir s'il y a moyen d'améliorer la conception et le coût en matière de matériel roulant et ainsi de suite.