

Je peux dire à la Chambre que si nous découvrons au cours de l'année et à la lumière des analyses que la société et le gouvernement ont faites, qu'il existe des raisons valables d'user des pouvoirs, si limités soient-ils, que nous confère la loi sur les transports pour forcer les sociétés ferroviaires à prendre des mesures particulières, je n'hésiterai pas à le faire et à les obliger à agir de la manière que nous leur prescrivons.

Le transport des grains est un problème complexe et nous devons tenir compte de tous ses aspects lorsque nous tentons de le réorganiser. Peut-être est-il plus important, pour résoudre les problèmes de gestion qu'éprouve l'une des deux sociétés à sa gare de Thunder Bay, cette année d'accroître sa capacité de déchargement des wagons et d'améliorer son système d'utilisation des wagons que d'augmenter le nombre des wagons.

● (1642)

Il est facile de dénoncer certains éléments du système, à l'instar des critiques des politiciens et notamment de l'opposition dont c'est le rôle et de dénoncer le système de manutention ou de transport du grain par exemple, en prétendant que si telle ou telle décision avait été prise à un tel moment, tout irait bien. Il est très possible que d'autres éléments du réseau, les chemins de fer, les terminaux, la Commission canadienne du blé ou les éleveurs locaux, renchérisent et accusent les autres de leurs lacunes. Mais je ne crois pas que ce genre d'accusation apporte grand-chose de positif.

Le motif fondamental qui devrait animer tous ceux qui se trouvent en jeu, qu'il s'agisse du conducteur de camion, à la ferme, ou de ceux qui chargent les céréales à bord des bateaux, c'est de s'efforcer à ce que le système marche aussi rapidement et aussi efficacement que possible. Naturellement, s'il revient à un élément du système d'endosser la majorité des frais, on a tendance à souhaiter que quelqu'un d'autre vienne résoudre le problème pour lui. Cependant la meilleure manière à mon avis de résoudre le problème, d'assurer une plus grande partie du transport des céréales destinées à l'exportation et d'encourager par conséquent la production, a été d'inciter les participants à se consulter dans une atmosphère de bonne volonté, et d'essayer de résoudre les problèmes où le gouvernement peut agir en catalyseur; il devra s'assurer par exemple que si une partie du rouage peut faire plus, à moindres frais, pour aider l'ensemble du mécanisme, tout soit fait pour que cet élément du système soit mis en action, en temps utile. C'est ainsi que nous avons procédé, c'est ainsi que nous avons réalisé certains progrès. Nous examinons tous les points du réseau.

J'ai parlé de Prince-Rupert. J'ai essayé, bien entendu, de prévenir le genre de problèmes courants que nous regrettons tous, mais qui peuvent se produire et qui bloquent assez sérieusement le trafic des céréales. Il y a eu des glissements de terrain et des problèmes de voies, par suite des mauvaises conditions météorologiques, qui ont mis une partie de la ligne hors d'usage pendant assez longtemps. On a vu ainsi qu'il nous fallait des capacités de réserve pour renforcer le transport des céréales.

En ce qui concerne le transport des produits vers l'Ouest, nous savons qu'une grosse partie du trafic qui traverse les montagnes jusqu'à la côte ouest est destinée à l'exportation. Il ne s'agit pas seulement de céréales, mais de potasse, de de charbon et de soufre. Les tonnages de produits transportés ainsi augmentent très rapidement. Nous avons donc dû étudier avec les chemins de fer les différents aspects du système de

Transport des grains

manutention des céréales sur l'ensemble du réseau de transport pour voir quelles étaient les mesures à prendre pour assurer le transport de ces produits. Bien entendu, nous cherchons toujours à prévoir ce genre de situation assez longtemps à l'avance pour ne pas être amenés à notre capacité critique, et être sûrs d'avoir le matériel voulu, en temps voulu pour répondre à nos besoins.

Les députés ont accordé peu d'attention aux réformes fiscales s'appliquant aux chemins de fer, lors de la présentation des deux derniers budgets. Grâce à ces réformes, les chemins de fer ont bénéficié d'une augmentation des déductions pour amortissement, ce qui leur a permis d'être dotés immédiatement de ressources pour entreprendre l'amélioration des lignes dans la région côtière et montagneuse.

Le Canadien Pacifique qui avait éprouvé de graves problèmes de liquidité et de capacité a progressivement installé les voies doubles et a éliminé les pentes difficiles de manière à accroître sa capacité.

Il y a plusieurs années nous avons entrepris une étude sur l'utilisation de voies communes. Il s'agissait d'examiner les possibilités d'accroissement de la capacité de transport des prairies à Vancouver en intégrant les voies ferroviaires dans un seul système. Sur les tronçons surchargés du système, la circulation pouvait se faire dans une direction sur une voie et dans la direction opposée, sur l'autre ce qui permettait d'accroître la capacité réelle des trains.

Les résultats de ces études sont actuellement mis à la disposition des chemins de fer qui pourront les analyser et les mettre en vigueur et il a été démontré que, grâce aux changements apportés, d'ici à 1985 le système ferroviaire aura une capacité suffisante pour transporter les marchandises. Mais après cette date il pourrait y avoir des problèmes.

Ces études ont par ailleurs démontré qu'en utilisant les voies communes on pourrait résoudre certaines difficultés. C'est une solution coûteuse. Il faudra la planifier car une série de structures reliant les deux voies de chemin de fer au-dessus de la rivière sont nécessaires pour permettre les raccordements à différents endroits, selon les problèmes de construction ou de réparation rencontrés sur la voie. J'espère toutefois qu'en analysant ces rapports nous aurons amplement le temps d'accomplir le travail nécessaire, ce qui nous permettra d'acheminer par chemin de fer les céréales et d'ailleurs tous les produits dont le volume augmente aussi.

Le député de Regina-Lake Centre a fait en particulier allusion au Canadien Pacifique. Il a évoqué la nécessité de réaménager sa structure et son organisation. Sans pour autant me poser en défenseur du Canadien Pacifique, je ferai remarquer qu'il est intéressant d'observer que jusqu'à il y a trois ans environ le CP est parvenu, mieux que le Canadien National, à surmonter les problèmes de circulation et à se montrer à la hauteur de la situation. Ses lignes secondaires dans les Prairies étaient en meilleur état quant au poids de l'acier des rails et il avait en général plus d'équipement.

Ce n'est qu'après que le Canadien National ait passé sous une nouvelle direction et chose peut-être plus importante encore, qu'il ait adopté un esprit d'entreprise sur le plan des structures et de la gestion, après qu'il ait reçu le mandat d'essayer d'être efficace au lieu de répondre simplement aux volontés du moment en matière de politique que tel ou tel