

Transport des céréales

Nous sommes d'accord avec la Commission Hall pour dire que les 10,000 milles de lignes principales devraient être électrifiées, surtout les lignes qui traversent les montagnes. Il y a un certain nombre d'arguments en faveur de cette mesure. Le carburant est rare aujourd'hui, le pétrole en particulier. Nous pourrions produire de l'électricité grâce aux cours d'eau qui descendent des montagnes de Colombie-Britannique. L'excédent de production pourrait servir à la propulsion des trains.

Dans les régions montagneuses, la traction électrique présente un certain nombre d'avantages. C'est un mode de traction plus léger. On a besoin de moins d'énergie pour faire passer une rampe à un train. Les générateurs d'électricité et le carburant ne se trouvent pas dans la locomotive ou le train. Le carburant, c'est en réalité l'eau ou les autres moyens permettant de produire de l'électricité. Le générateur ne se trouve pas à bord du train. L'électricité est transmise aux moteurs, à la place des moteurs diesel.

Une autre raison qui joue en faveur de la propulsion électrique, notamment pour le franchissement des montagnes, c'est que la locomotive serait plus légère. Il est prouvé qu'en utilisant des locomotives électriques on peut pratiquement augmenter la vitesse de moitié. Ainsi, au lieu de traverser un col à 20 milles à l'heure, une motrice électrique passerait ce même col à 30 milles à l'heure.

L'utilisation de locomotives électriques présente aussi un avantage dans les descentes. On peut exploiter l'élan du train grâce aux moteurs d'entraînement de la locomotive. En inversant un moteur électrique, on peut produire de l'électricité. L'électricité ainsi produite peut être utilisée à nouveau pour remonter une pente. Cette méthode permettrait de recouvrer 40 p. 100 environ de l'énergie dépensée et de réaliser ainsi de nouvelles économies.

Nous pourrions y trouver un avantage encore plus important quand nous devons creuser comme maintenant de longs tunnels dans le roc des montagnes. En utilisant des trains électriques, nous n'aurions plus à nous soucier du problème des gaz d'échappement des moteurs diesel. Il faut des systèmes de ventilation très coûteux pour assurer la ventilation de tunnels pouvant atteindre 9, 10 ou même 12 milles de longueur. Sans ces systèmes, l'équipage des trains mourrait. Le système qu'on est en train de construire au col Rogers nécessitera l'installation d'un gros conduit d'aération. Or, si on le construit à l'endroit le plus logique, ce conduit empêchera les gens qui circulent sur la grande route d'admirer le col Rogers. Il bouchera tout simplement la vue.

Pour alimenter le moteur de 11,000 chevaux qui actionne le ventilateur capable d'assurer la ventilation continue, il faudra plus d'électricité qu'il n'en faudrait pour faire circuler un train électrique dans le tunnel. Pour bien aérer le tunnel, il faudra des quantités énormes d'énergie. On aurait pu éviter cela en employant une formule plus intelligente, plus avant-gardiste, plus moderne, c'est-à-dire en utilisant des trains électriques sur le tronçon principal à travers les défilés de montagne.

A une optique progressiste et moderne, le gouvernement a préféré une approche néo-capitaliste. Il entend revenir au bon vieux temps et mettre au rancart les techniques contemporaines pendant quelques années encore.

• (1610)

Les chemins de fer exigent l'application d'une formule de coût que Hall trouve carrément inadmissible. Ils veulent récupérer leurs coûts ce qui leur donnerait beaucoup plus que le taux du Pas du Nid-de-Corbeau actuellement en vigueur et, dans certains cas, les chiffres révélés dépasseraient même le prétendu taux compétitif actuel.

A l'instar de Hall qui le signalait dans son rapport, nous prétendons que toute injection de fonds publics dans les chemins de fer devrait compter comme contribution publique. Cette solution me semble assez honnête et raisonnable en définitive, mais, ce n'est pas la ligne de conduite que le ministère et le gouvernement ont semblé vouloir suivre quand ils ont présenté leur estimation du coût et une formule de coût.

Nous constatons que la rénovation des embranchements se poursuit. Les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral continuent à acheter des wagons à trémie et nous constatons avec plaisir que le changement aux wagons-trémies augmentera d'environ 40 p. 100. Le facteur limitatif des trains actuels n'est pas le poids des wagons, mais plus exactement, le nombre de wagons tirés. Si l'on pouvait transporter 40 p. 100 de plus de grains ou de toute autre marchandise par wagon, on augmenterait la capacité totale du train. L'utilisation de wagons-trémies et l'amélioration de la capacité des voies secondaires à les acheminer permettraient d'augmenter de 40 p. 100 la capacité de transport des grains. Nous estimons de plus que l'on pourrait augmenter le trafic ferroviaire de 50 p. 100 en électrifiant le réseau.

Nous constatons que l'on a apporté pas mal de retard à mettre en œuvre les recommandations du rapport Hall. Le gouvernement a décidé de ne pas lancer de programme de subvention, de façon que les compagnies de chemins de fer puissent combler les prétendues pertes qu'elles subissent. Aucune politique n'a été formulée pour que les compagnies ferroviaires émettent des actions en contrepartie des fonds que leur a versés le gouvernement. Les compagnies ont toujours considéré ces sommes comme de simples cadeaux du gouvernement. Les contribuables canadiens ont donné des capitaux aux compagnies de chemin de fer pour leur permettre de se constituer des parcs de wagons-trémies, d'améliorer leurs locomotives il y a plusieurs années, de moderniser leurs voies secondaires, de creuser des tunnels dans les montagnes et d'améliorer le réseau ferroviaire dans cette région du Canada. Les compagnies ferroviaires n'ont jamais envisagé d'émettre des actions en échange des fonds que leur a versés le gouvernement; nous croyons pour notre part que cela serait tout à fait logique. Nous croyons que le Canada ferait preuve d'avant-gardisme si le gouvernement exigeait des compagnies qu'elles émettent des actions en échange des fonds publics, car lorsque des dividendes seraient déclarés, le pays en bénéficierait. De plus, le Canada doit avoir une plus grande influence sur les conseils d'administration des compagnies de chemin de fer, particulièrement le CP sur lequel nous exerçons peu de contrôle actuellement.

Malgré les décisions qui ont été prises au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau l'hiver dernier et la création de la commission d'enquête Gilson—je suppose que nous pourrions l'assimiler à un processus d'enquête—et malgré les fuites qui indiquent que la structure des taux dont disposent actuellement les fermiers dans l'ouest du Canada fera probablement