

Afin de répondre à l'augmentation de la demande pendant l'été, une voiture supplémentaire de 76 places assises s'ajoutera aux trains circulant entre Capreol et Hornepayne au cours des périodes suivantes:

Train n° 7: Les jeudis et samedis, du 1<sup>er</sup> au 30 juin, puis les jeudis, samedis et mardis, du 2 juillet au 5 septembre.

Train n° 8: Les vendredis et dimanches, du 2 juin au 1<sup>er</sup> juillet, puis les vendredis, dimanches et mercredis, du 13 juillet au 6 septembre.

#### LA VOIE DU CN VERS CHURCHILL

##### Question n° 4934—M. Murphy:

1. Combien le gouvernement et les Chemins de fer nationaux du Canada ont-ils consacré à la voie du CN vers Churchill, au cours de chacune des cinq dernières années?

2. Quelles dépenses prévoit-on effectuer au cours de chacune des cinq prochaines années?

3. Les Chemins de fer nationaux du Canada et le gouvernement ont-ils effectué des études sur la voie de Churchill au cours des cinq dernières années et, le cas échéant, lesquelles?

4. Prévoit-on des études au cours de chacune des cinq prochaines années et, le cas échéant, lesquelles?

5. A-t-on effectué ou prévoit-on des études sur l'utilisation des wagons-trémies sur la voie de Churchill et, le cas échéant, lesquelles?

**M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** La réponse de la direction des Chemins de fer nationaux du Canada et de Transports Canada est la suivante.

1. En vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, le gouvernement fédéral avait consacré au total 29,4 millions de dollars à la fin de mars 1983 pour la subdivision de Herchmer du Canadien National. La répartition des dépenses des cinq dernières années est la suivante:

Année financière de l'État	Montant (000 \$)
1977-1978-1979	2,984
1979-1980	6,669
1980-1981	5,312
1981-1982	5,825
1982-1983	8,588

En vertu du programme de travail actuel de 1983-1984, une dépense supplémentaire de \$763,000 est prévue en 1983 pour des travaux de nivellement postérieurs à la repose de rails et l'installation de traverses au triage de Churchill. Depuis le début du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, le Canadien National a limité ses dépenses pour la subdivision de Herchmer à des travaux d'entretien et n'a pas fait d'investissements.

2. L'accord actuel de remise en état conclu entre le Canadien National et le gouvernement fédéral expire le 31 mars 1984. Il faudra de nouveaux fonds pour effectuer des travaux tels que la reconstruction de ponts, le remplissage de fondrières et la stabilisation de niveaux dans la subdivision de Herchmer. Transports Canada a chargé le Canadien National de mettre au point un programme complet de remise en état pluriannuel avec le CP pour le présenter à l'été de 1983.

#### Questions au Feuilleton

3 et 4. Oui. Pendant les travaux effectués dans la subdivision de Herchmer en vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, le Canadien National a passé un contrat avec la société EBA Engineering Consultants pour qu'elle fasse des recherches sur la stabilisation des remblais de cette voie. Son rapport final, présenté au Canadien National en septembre 1982, promet, mais on n'a pas déterminé quelle mesure est appropriée ni si de futurs programmes de remise en état du gouvernement fédéral prévoient des travaux de réfection permanents ou nouveaux.

Le CN travaille étroitement avec Transports Canada sur cette question et recommande de surveiller les emplacements d'essai actuels pendant une autre saison. Il semble que l'installation de tuyaux de réchauffage aiderait à résoudre à court terme les problèmes de tassement dus au dégel. Il y a toutefois trop d'inconnus pour risquer ce genre d'investissement à l'heure actuelle, d'autant plus qu'il n'y a pas de garantie technique de son efficacité à long terme.

Un autre sujet de grande inquiétude est que le problème de l'instabilité de la plate-forme ne se limite pas à la subdivision de Herchmer, mais qu'il s'étend au-delà de Gillam. Rien ne sert d'entreprendre la stabilisation de la subdivision de Herchmer si l'on néglige celle de Thicket.

5. Oui. En raison de l'instabilité continue des subdivisions de Herchmer et de Thicket, il est impossible de garantir que le Canadien National pourra exploiter des wagons-trémies sur la voie de Churchill, même sur des rails de 100 lb.

Transports Canada a récemment lancé une proposition selon laquelle le Canadien National collaborerait avec la National Steel Car Corporation concernant la possibilité de concevoir un wagon-trémie dont le centre de gravité serait plus bas et la charge maximale, moins élevée, pour l'utiliser sur la voie de Churchill et les embranchements en acier léger.

Le CN est aussi en train d'étudier des programmes pour prolonger la vie du parc de wagons-couverts, remplacer ce parc par du matériel semblable ou faire les deux choses. Ce genre de programmes englobe, par exemple, la possibilité de doter en rattrapage les roulements à rouleaux de coussinets.

#### LA SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE (MIRABEL) DU CANADA LTÉE

##### Question n° 4936—M. Fennell:

De combien d'argent, dans le cadre d'une aide, de programmes spéciaux ou de subventions du gouvernement, la Société immobilière (Mirabel) du Canada Ltée a-t-elle bénéficié chaque année depuis sa création?

**L'hon. Roméo LeBlanc (ministre des Travaux publics):** La Société immobilière (Mirabel) du Canada Limitée a été constituée en corporation le 9 avril 1981. L'ensemble des fonds avancés se répartit comme suit:

Année financière	(en milliers de dollars)
1981-1982	11,301
1982-1983	9,917
1983-1984	2,214