

Transport des grains

faire la commande. C'est là une question très complexe dont la solution s'appuie en partie sur ce que les experts-conseils penseront de la rapidité avec laquelle peut se faire la rotation des wagons-trémies.

Si le juge Hall a dit qu'il n'était peut-être pas nécessaire d'acheter des wagons-trémies supplémentaires, et je me réfère à la page 173 du volume 1 de son rapport, c'est parce qu'il a constaté que le transport peut s'améliorer très rapidement en accélérant la rotation des wagons. Si l'on fait plus de trajets avec le même wagon dans le courant de l'année, il n'est pas nécessaire d'avoir autant de wagons, cela va de soi. Les wagons-trémies coûtent \$40,000 pièce et il importe donc d'améliorer le temps de rotation.

D'après M. Hall et sa commission, si l'on réduisait le circuit à 15 jours en supprimant 7.9 jours, le matériel actuel pourrait transporter en principe 1.1 millions de boisseaux ou 52 p. 100 de plus que le volume actuel. Autrement dit, en réduisant le circuit des wagons de 7.9 jours, on pourrait transporter 1.1 millions de boisseaux de grain en plus.

Nous sommes passés à l'action. Nous avons réuni les parties pour discuter calmement de leurs problèmes et nous avons effectivement amélioré le temps de rotation. Grâce aux coordonnateurs que nous avons au terminus de Thunder Bay et à celui de Vancouver, nous sommes parvenus à raccourcir le temps de rotation.

D'après le rapport Snavelly qui compare la situation en 1977 à celle de 1974, le transport des grains s'est considérablement amélioré tant du côté du Canadien National que du Canadien Pacifique. En ce qui a trait au cycle d'utilisation des wagons, M. Snavelly constate qu'au cours de la période de trois ans allant de 1974 à 1977, il a été réduit d'environ quatre jours, soit de 17 p. 100, de sorte que chaque wagon a pu faire en moyenne 3.3 voyages de plus par année. Sans cette amélioration, il aurait fallu, en 1977, 34 p. 100 de plus de wagons pour transporter la même quantité de céréales. De toute évidence, c'est cet aspect nous devons continuer d'améliorer en ce qui a trait aux wagons.

Je le répète, on peut envisager sous deux angles différents la question du nombre de wagons qu'il nous faut. Naturellement, ceux d'entre nous qui voudraient que ce nombre soit établi en fonction des périodes de pointe, si courtes soit-elles, auront tendance à favoriser un accroissement du nombre de wagons pour que nous soyons plus sûrs de pouvoir répondre à la demande. Cela aiderait sûrement. Cela reviendrait à dire que même si ces wagons supplémentaires ne serviraient que trois ou quatre semaines par année, la Commission du blé tiendrait à ce qu'ils soient là quand elle en aura besoin.

De son côté, le gouvernement doit se demander s'il s'agit là d'un investissement rentable, étant donné que l'équipement en question ne servirait que très rarement. Il faudra que le gouvernement vérifie s'il y a d'autres travaux à faire, qui soient aussi importants ou plus importants et qui puissent justifier un investissement de cet ordre. En particulier, il faut actuellement apporter d'importantes améliorations sur la côte Ouest. Encore là, les sociétés qui exploitent des élévateurs ont

pris l'initiative d'aller de l'avant avec leur programme d'expansion.

Grâce à l'initiative du Syndicat du blé de l'Alberta, du Syndicat du blé de la Saskatchewan, des céréaliculteurs unis et de Pioneer, on pourra stocker plus de 10 millions de boisseaux supplémentaires sur la côte Ouest. Tout cet espace sera situé à Vancouver. Le gouvernement est conscient du fait qu'il faut de toute évidence agrandir encore les installations sur la côte ouest, et en particulier à Prince Rupert. C'est pourquoi nous avons convenu de procéder à des investissements qui serviront à améliorer les quais et les installations du terminus actuel pour qu'il puisse stocker plus de grain. Nous avons également convenu d'affecter un investissement considérable à l'infrastructure de base de Ridley Island, où nous voulons attirer de nouvelles installations importantes pour le grain.

Il est de loin préférable de mettre en place d'importantes installations de ce genre sur la côte ouest, prêtes à servir dans les périodes où notre matériel roulant serait vide autrement, que de dépenser inutilement pour acheter des wagons et du matériel roulant. Mais où tracer la ligne?

De combien de wagons avons-nous besoin? Les députés savent que j'ai eu des discussions avec les chemins de fer là-dessus. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision au sujet de la construction de wagons-trémies, en partie, je l'avoue, à cause de notre programme d'austérité et de l'étude minutieuse et consciencieuse de chaque dépense. En somme, avec la même série de chiffres il y a un an, j'aurais pu réclamer d'autres wagons. Toutefois, nous avons pu nous entendre au sujet d'un programme pour la rénovation des wagons de même que nous avions constaté il y a quelques années que la mise au rancart trop rapide des wagons couverts était attribuable à leur usure, ce qui provoquerait une pénurie assez prolongée. A cette époque, nous avions participé à un programme de plusieurs millions de dollars à l'intention des deux chemins de fer. En vertu de ce programme, nous avons payé la moitié des frais pour la rénovation d'un nombre élevé de wagons couverts permettant ainsi de prolonger leur emploi.

Cette année, le cabinet a approuvé un programme analogue en vue de réparer 2,000 wagons couverts. J'ai fait cette proposition au Canadien National. Après avoir analysé ses chiffres, la compagnie consentait à donner suite au programme des wagons actuellement en cours. J'ai fait la même proposition au Canadien Pacifique qui avait fait également sa propre analyse au sujet du nombre de wagons nécessaires, mais son analyse s'est révélée plus optimiste que la mienne. La compagnie a refusé dans le premier cas du moins de participer à un programme de rénovation des wagons. Je dis dans le premier cas du moins parce qu'elle a révisé ses chiffres à ma demande. Je serai peut-être en mesure de donner une meilleure réponse au nom du Canadien Pacifique la semaine prochaine si les députés, dans les discours qu'ils feront, lui demandent de reconsidérer attentivement sa position et de participer à ce programme de remise en état des wagons. Je serais très heureux si la société prenait cette décision.