

citer à ce sujet quelques chiffres tirés d'un article publié dans le numéro de janvier de la revue de l'United Transportation Union intitulée «Unity through Progress».

En 1944, les chemins de fer du Canada ont transporté près de 6.8 milliards de mille-passagers; en 1968, ce chiffre était tombé à 2.6 milliards. Au mois de novembre dernier, le CN et CP Rail ont déposé à la Commission canadienne des transports 31 demandes visant à les soulager du fardeau que représentent ces trains de voyageurs non rentables.

Ils prétendent que ces trains ne sont pas rentables, Si l'on considère le facteur politique, c'est de la folie furieuse étant donné que 85 p. 100 des transports interurbains en Amérique du Nord s'effectuent en automobile et que l'on a prouvé que l'automobile est l'une des causes principales de la pollution du milieu. Assurément, un gouvernement sensé mettrait tout en œuvre pour trouver des moyens d'encourager le public à délaisser les voitures et à utiliser les transports en commun pour essayer de combattre tant la pollution que les frais élevés et les répercussions sociales que comporte la construction d'un plus grand nombre d'autoroutes. Au contraire, notre gouvernement semble même disposé à permettre aux chemins de fer de réduire la qualité des services voyageurs entre Ottawa et Montréal, ce qui entraînera infailliblement un usage intensifié de voitures et d'autoroutes, et des dépenses accrues pour celles-ci.

• (4.10 p.m.)

Ce qu'il nous faut, c'est un réseau national de transports qui ait comme objectif prioritaire de faire face aux besoins présents du pays ainsi qu'aux impératifs de l'avenir, et non un réseau conçu en principe pour correspondre aux exigences d'un registre comptable. C'est ce genre de réseau de transports qu'il nous faut et il importe que le gouvernement prenne immédiatement des mesures pour le créer. Les membres du cabinet ont beau prétendre le contraire, rien de tel n'existe à présent.

**M. Charles Turner (London-Est):** Monsieur l'Orateur, chaque année le gouvernement canadien présente un bill concernant le financement et les immobilisations du CN pour l'année. Les grands chefs font le tour de la Chambre en passant le chapeau et les députés le remplissent; ensuite, les chefs retournent à leur siège social et calculent combien de services ils peuvent éliminer. Il est grand temps que les députés et le gouvernement du Canada cessent de livrer au CN des chèques en blanc. Il est temps que nous demandions un rapport complet sur ce que le CN fait de tout son argent.

**Des voix:** Bravo!

**M. Turner (London-Est):** J'ai moi-même passé plus de trente ans de ma vie dans l'industrie ferroviaire et à ce titre je puis vous dire en quelques mots ce qui ne va pas au CN—trop de grands chefs grassement payés et pas assez d'employés, et la plupart de ces chefs ne connaissent rien à l'exploitation d'un chemin de fer. Durant la guerre, les cheminots travaillaient 14, 16 et 18 heures par jour; nous n'avions que quelques patrons et quand on avait la chance d'en rencontrer un, on l'attrapait au vol courant d'un bout à l'autre du pays avec une paire de pinces et un bout de fil de fer essayant de maintenir les locomotives en bon état de marche. Mais quand le patron vous trouvait, le plus souvent vous aviez fait quelque bêtise. Il voulait vous enguirlander, vous donner une

mauvaise note et vous renvoyer après vous avoir passé un bon savon. Les employés respectaient au plus haut point leurs patrons, car ceux-ci connaissaient leur métier et le travail de leurs subalternes; les hommes savaient que lorsqu'ils entraient dans leur bureau pour se renseigner, on leur répondait franchement. Aujourd'hui, le moral est si bas qu'il ne se relèvera jamais. Pourquoi la plupart des cadres intermédiaires prennent-ils leur retraite à 60 ans, et pourquoi la plupart de ceux qui sont en fonction aujourd'hui sont-ils impatients de voir arriver l'heure de leur retraite? Il y a quelque chose qui cloche quand les employés sont mécontents de leurs conditions de travail. Il y a certainement quelque chose qui cloche quand beaucoup de patrons n'attendent que leur retraite.

Nous avons eu dernièrement une grève soudaine et irrationnelle à Fort Erie, en Ontario, et il y a quelques semaines, nous en avons évité une autre à London. Ces deux grèves ont éclaté parce que le CN avait essayé d'imposer un changement à ses employés sans les consulter au préalable. Les employés du CN en ont assez de cette façon arbitraire d'effectuer des changements sans donner de préavis, sans consulter les dirigeants syndicaux. Le dialogue et la collaboration au vrai sens du terme n'existent pas au CN. On se contente d'introduire les hommes de main et de forcer les employés à se soumettre. Je connais personnellement des centaines de ces employés et je puis affirmer, en toute honnêteté, qu'ils ne prennent pas facilement la mouche. Toutefois, ces façons nouvelles d'imposer des changements sans consultation préalable feront long feu. Les employés, qu'on use de bon sens à leur égard et qu'on leur prouve que les changements sont nécessaires pour améliorer le service. Ils sont toujours prêts à coopérer, sauf quand on emploie les méthodes qui sont celles du CN aujourd'hui.

En qualité d'ancien mécanicien de locomotive, j'ai conduit des trains de voyageurs et de marchandises sur toutes les lignes du CN à l'ouest de Toronto. Pendant 30 ans de service, j'ai vu de près comment la compagnie supprime les services et diminue les services-voyageurs. D'abord, le service accuse des retards; les postiers se plaignent et perdent leur contrat. Dans la plupart des villages, les colis sont livrés le matin, mais si le train est en retard, le préposé aux messageries doit livrer les colis jusque tard dans l'après-midi, pour ensuite faire la cueillette des envois destinés aux grandes villes à temps pour le train de l'après-midi. S'il ne parvient pas à terminer sa ronde dans la matinée, la cueillette est remise au lendemain. Ainsi, il y a un retard de 24 heures dans l'expédition des messageries. Les expéditeurs se fâchent et trouvent d'autres moyens d'expédier leurs produits; on supprime alors les messageries. La compagnie de chemin de fer peut alors prouver à la Commission canadienne des transports qu'elle perd de l'argent, et la Commission se rend docilement aux désirs de la société: le train est supprimé.

**M. McGrath:** C'est le sort qu'on a fait au *Bullet*.

**M. Turner:** Ceux qui voyagent par train entre Toronto et Ottawa, ne peuvent souvent se procurer un repas ou même un verre d'eau parce que la société a congédié tellement de travailleurs qu'elle n'en a plus assez pour faire le travail. Les fenêtres sont sales et les wagons malpropres. J'ai parlé à un grand nombre de préposés aux voies et ils m'ont dit que, même si le matériel était