

Or, j'ai dû revenir à la charge le 21 mars en reposant une question au ministre des Transports lui rappelant les propos qu'il m'avait tenus le 26 février et lui dire que, malheureusement, quelque 474 employés du CN venaient d'être mis à pied malgré les assurances que le ministre des Transports avait semblé vouloir nous donner antérieurement. Or, la réponse du ministre des Transports a été tout à fait insatisfaisante. Et je le cite. Il me dit:

... je lui rappelle que ce n'est pas le gouvernement qui a mis 474 travailleurs à pied, mais la direction du CN...

Comme si ces mises à pied n'étaient pas de la responsabilité du ministre des Transports qui avait décidé de permettre à VIA Rail d'assurer elle-même, dorénavant, l'entretien de son matériel roulant, entretien qui depuis 1977 se faisait soit par des employés du Canadien National, soit dans certains cas par des employés du Canadien Pacifique, et qui assurait des emplois stables.

Or, le ministre pousse même sa réponse un peu plus loin en me disant, toutefois prenant en considération les instances que je lui faisais, et je cite:

J'ai demandé au président du CN d'étudier de nouveau cette question en procédant à tous les rajustements possibles concernant la main-d'œuvre notamment les retraites hâtives et autres mesures du genre qui atténueraient les conséquences de ces mises à pied.

Or, monsieur le Président, je dois dire que, aujourd'hui, au mois d'avril, non seulement les mises à pied sont toujours là, mais il y a des menaces d'autres mises à pied et il n'y a aucun espoir de création d'emplois soit au Canadien National, soit à VIA Rail, pour reprendre les employés qui ont été mis à pied.

En d'autres mots, la décision du gouvernement progressiste conservateur de permettre à la VIA Rail de faire l'entretien de ses wagons a déstabilisé de l'emploi qui était devenu permanent, qui était devenu une source de gagne-pain important depuis de nombreuses années pour des centaines de travailleurs du rail.

Je crois comprendre que c'est le secrétaire parlementaire du ministre qui me donnera la réplique dans quelques secondes. Il est lui-même de Halifax. Il sait, le secrétaire parlementaire, que, en vue de créer des emplois dans toutes les régions du pays, et en vue de permettre à des employés du CN ou du Canadien Pacifique de se retrouver un emploi pour le compte de la VIA Rail, le gouvernement précédent avait projeté la construction de quatre centres d'entretien; un à Halifax dans la ville du secrétaire parlementaire, un à Montréal, un à Toronto et un à Winnipeg. Or le gouvernement n'est allé de l'avant qu'avec le projet de Toronto, et les progressistes conservateurs nous ont annoncé que pour les trois autres centres d'entretien qui créeraient de l'emploi et qui permettraient à ces travailleurs mis à pied de se trouver de l'emploi soit à Halifax, soit à Montréal, soit à Winnipeg, cela n'est pas retenu par le gouvernement progressiste conservateur. J'espère que le secrétaire parlementaire, dans sa réponse, pourra donner des bonnes nouvelles à tout le moins pour ces travailleurs mis à pied à

L'ajournement

Montréal et peut-être pour certains de sa circonscription de Halifax.

• (1815)

[Traduction]

M. J. M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, les arguments de l'éminent ancien ministre étaient quelque peu spécieux et je l'en excuse. Son propre parti a été pour quelque chose dans l'adoption immédiate d'un amendement proposé par l'actuel ministre des Transports (M. Mazankowski) concernant les sociétés d'État qui agissent au mépris des bonnes pratiques commerciales.

Depuis novembre dernier, le transport des marchandises a diminué au Canadien National. Je tiens à dire au député qui s'en préoccupe certainement—et je sais que son intervention était très sérieuse—que le Canadien National qui, l'an dernier, a enregistré un bénéfique record de 51 millions de dollars au cours du premier trimestre, vient de subir une perte nette de 23.6 millions au cours de la même période en 1985. La baisse du trafic a atteint 5 p. 100 et les choses ne font qu'empirer. Ce n'est pas de bon augure. Le transport du charbon a diminué de 12 p. 100. Le trafic de céréales qui, comme le député le sait, représente plus de 20 p. 100 des marchandises acheminées par le Canadien National, a diminué de 18 p. 100 par rapport au volume acheminé au cours de la même période l'année précédente. La société prévoit pour cette denrée une diminution d'au moins 30 p. 100.

Personne ne doit donc être surpris de voir cette société, réagissant aux directives du Parlement et à une mesure qui s'inscrivait dans le cadre de la politique et des programmes du gouvernement précédent, réorganiser ses services pour compenser la baisse des recettes et empêcher toute détérioration encore plus grave des possibilités de bénéfice l'année prochaine. C'est le résultat direct de la directive que nous lui avons donnée, soit de chercher à faire des bénéfices et de respecter à tout prix les bonnes pratiques commerciales. En gros, monsieur le Président, ces compressions d'effectifs s'expliquent non seulement par les licenciements dus à la baisse de trafic, mais également par une argumentation de la productivité, grâce au progrès technique et à la réorganisation ou au report de certains programmes prévus, autant de mesures prises en consultation avec les syndicats et les cadres en cause.

Les mises à pied annoncées par le CN dans ses régions de l'Atlantique, du Saint-Laurent, des Prairies et des Grands lacs et qui touchent 474 employés, ont été effectuées conformément aux conventions conclues entre la société et les syndicats concernés. Ces ententes permettent de profiter pleinement des possibilités de mutation et prévoient aussi une aide au rétablissement et tiennent compte de l'ancienneté. Les dispositions relatives à la sécurité d'emploi, ajoutées aux prestations d'assurance-chômage, permettent aux employés visés de conserver jusqu'à 80 p. 100 de leur traitement.