

L'un des principaux ateliers de réparation du Canadien National est depuis toujours, situé à Transcona, qui est en réalité un faubourg de Winnipeg. Cette région forme une partie de la circonscription du député de Saint-Boniface (M. Guay), notre collègue libéral. Le secrétaire de l'un des syndicats locaux dont certains membres travaillent à Transcona m'a écrit, il y a quelques jours, ce qui suit:

Transférer le travail de Transcona à Montréal, est une question un peu plus complexe. Cela commence à ressembler, étonnamment à ce qui s'est passé à Air Canada. Le Canadien National détenant toutes les parts financières d'Air Canada, il semble qu'Air Canada ne soit peut-être pas entièrement responsable de ses actions insensées. Il semble qu'une organisation, que des intérêts, soient résolus à concentrer les sociétés appartenant au gouvernement fédéral dans le Québec et cela au détriment du reste du Canada. Lorsqu'on retire de l'Ouest du Canada deux grandes sociétés d'appartenance fédérale, le problème ne relève plus strictement de la société; il devient un problème politique.

Tel est le point de vue du secrétaire de ce syndicat. Je crains, hélas, qu'il n'ait raison. Permettez-moi d'entrer dans les détails et de citer d'autres passages de sa lettre:

A ce jour, on a envoyé vers l'Est 30 petites locomotives diesel. Nous avons reçu en retour 22 grandes locomotives diesel, impossibles à réparer à Transcona à cause de leur taille. Le Canadien National a décidé que lorsque la garantie sur ces grandes locomotives diesel serait expirée, on les renverrait dans l'Est du Canada et que d'autres diesel, encore sous garantie, seraient envoyées dans l'Ouest.

Au début de 1968 le Canadien National avait prévu la revision complète de 16 diesel par mois à Transcona. On n'en revise maintenant plus que 6 par mois et on en revisera moins encore l'année prochaine. Le Canadien National prétend qu'il va agrandir les ateliers à Transcona afin de pouvoir réparer les nouvelles locomotives diesel de grande taille. L'ennui, c'est que voilà déjà deux ans qu'il en retarde la construction et cela ne figure pas au budget de 1970.

Le Canadien National se propose de congédier pour l'ensemble du réseau entre 150 et 200 membres du personnel chargé de l'équipement au début de l'année prochaine. Il y aurait 80 employés frappés par cette mesure pour la seule ville de Transcona.

On a mal agi, selon moi, à l'égard des habitants de Winnipeg et ils ont tout lieu de se plaindre de la manière dont Air Canada s'est conduite à leur endroit. J'espère qu'ils seront mieux traités, à l'avenir, par le Canadien National, qu'ils ne l'ont été par Air Canada. J'ai entrepris le président du Canadien National à ce sujet et il m'a assuré qu'il comptait étendre les installations à Transcona et que la main-d'œuvre actuelle y serait maintenue. Il a confirmé dans sa lettre une des accusations portées par le secrétaire du syndicat local dans la lettre que je viens de citer. Mais en attendant, les choses en demeurent au même point.

• (9.20 p.m.)

Les employés du CN à Transcona constatent que les travaux qui étaient faits d'habitude à Winnipeg sont maintenant faits à Montréal. Ils voient licencier des employés avec de longues années de service à Winnipeg alors que, je le présume, l'effectif ouvrier augmente à Montréal. Ils estiment, et je suis d'accord avec eux, que c'est injuste. Ils croient que le gouvernement ne s'intéresse pas à l'Ouest du Canada. Ils croient que l'Ouest et ses intérêts sont au bas de la liste gouvernementale des priorités alors que le Canada central est en tête de liste. Nous ne voulons aucune concession spéciale pour l'Ouest du Canada mais nous croyons, que citoyens canadiens, nous avons droit aux mêmes chances et à la même considération de la part du gouvernement fédéral que les habitants des autres régions. Nous ne voulons pas que le travail qui a toujours été fait à Winnipeg soit fait ailleurs.

J'exhorte les autorités du CN à écouter les instances, non seulement les miennes, mais celles de nombreux citoyens de Winnipeg; la compagnie conservera ainsi, à Winnipeg, son rôle important et traditionnel.

[Français]

**M. René Matte (Champlain):** Monsieur l'Orateur, le fait que le débat sur ce projet de loi dure déjà depuis plusieurs jours démontre que l'alarme est sonnée d'un bout à l'autre du pays, en ce qui a trait aux décisions des compagnies de chemins de fer du Canada.

Il serait extrêmement malheureux qu'encore une fois, on ne tienne pas compte des arguments qui ont été avancés par les différents partis de l'opposition et même par certains ministériels.

L'honorable député de Trois-Rivières (M. Mongrain) se joignait tantôt à nous pour désapprouver les décisions que se disposent à prendre le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Par exemple, si Air Canada supprime son service à Trois-Rivières, cela constituera une certaine injustice, tout en contribuant à une baisse du niveau de confort et de la qualité des services, au Canada.

Il est tout à fait anormal que nous ayons à discuter de la possibilité de supprimer des services aussi importants et essentiels que ceux du Canadien National ou d'Air Canada. On devrait s'efforcer plutôt de découvrir les raisons pour lesquelles ces services sont déficitaires.

Monsieur l'Orateur, je crois avoir trouvé la réponse. A mon avis, l'exploitation est déficitaire à cause du service pitoyable. Comment peut-on faire fonctionner d'une façon rentable