

de rendement. J'espère que le ministre a considéré avec attention le niveau de rendement de l'entreprise ferroviaire, en tenant compte du remplacement de la main-d'œuvre, avant de nous présenter ce projet de loi. J'espère aussi qu'il regarde dans la coulisse en demandant s'il y a eu ou non des réductions analogues dans le personnel de direction et autre, vu que l'on nous demande d'approuver des immobilisations engagées dans le dessein d'accroître le rendement. J'espère qu'à l'étape de la 2<sup>e</sup> lecture ou plus tard, le ministre répondra à certaines de ces observations.

**M. Winch:** Chaque année, la Chambre des communes doit étudier une résolution et un bill analogues à ceux que nous étudions en ce moment demandant au Parlement d'autoriser le National-Canadien à effectuer des dépenses d'immobilisations ou autres s'élevant à des centaines de millions de dollars. On soulève parfois des questions mais la mesure est toujours adoptée et, à mon avis, c'est ainsi que cela devrait se passer. Cependant, en ce qui me concerne, j'espère que le jour n'est pas trop éloigné où il ne sera pas nécessaire de demander au Parlement du Canada d'autoriser de telles dépenses.

Je ne vais porter aucune accusation mais, bien entendu, certains aspects de l'exploitation du National-Canadien m'intriguent. Je n'étais pas membre du comité spécial qui s'occupe du National-Canadien mais je m'intéresse très vivement à la gestion de ce chemin de fer. Le National-Canadien est un réseau qui appartient à l'État.

Ces vingt-six dernières années, j'ai fait tant de fois le voyage du Pacifique à l'Atlantique ou du Pacifique à l'Ontario que je ne puis me souvenir du nombre. J'ai utilisé aussi bien le National-Canadien que le Pacifique-Canadien, et durant ces longs voyages, j'ai eu bien des conversations avec les mécaniciens, les chauffeurs, les serre-freins et les chefs de train de voyageurs et de marchandises. Ces conversations ont éveillé ma présente curiosité. J'espère sincèrement que soit maintenant, soit durant le débat précédant la deuxième lecture, le ministre des Finances répondra aux questions que je vais lui poser et qui découlent soit des propos que j'ai échangés ces vingt-six dernières années avec les employés en cause, soit des nombreuses lettres que j'ai reçues depuis huit jours par suite de la publicité qui a été faite autour des audiences tenues par le comité spécial de la Chambre chargé d'enquêter sur le National-Canadien.

Et d'abord ma question principale. Quels étaient les rapports du gouvernement précédent avec le National-Canadien et quelle était son attitude à l'égard de cette compagnie? Si

le ministre ne peut répondre là-dessus, nous dira-t-il quelle est l'attitude du présent gouvernement à l'égard du National-Canadien et quelles sont ses relations avec la compagnie en tant que chemin de fer nationalisé, par opposition au Pacifique-Canadien, entreprise privée? Le gouvernement encourage-t-il les employés du chemin de fer nationalisé? Émet-il des directives à l'intention du National-Canadien en vue de l'exploitation la plus efficace et de la meilleure administration possible? J'aimerais bien obtenir une réponse à ce sujet, car, d'après ce que des employés du National-Canadien m'ont dit, il y a là une situation étrange, dans cette compagnie de chemin de fer, soit qu'il y ait du sabotage direct ou indirect, soit qu'on n'appuie pas suffisamment la société de l'État. Je n'ai jamais rencontré un employé du National-Canadien: mécanicien, chauffeur, chef des trains de marchandises ou de voyageurs, qui ne soutienne pas que le National-Canadien pourrait faire le trajet du Pacifique à l'Atlantique bien plus rapidement que le Pacifique-Canadien. Pourtant, d'après les horaires, le service du National-Canadien est un peu plus lent que celui du Pacifique-Canadien. Pourquoi?

La ligne du National-Canadien ne comporte pas des dénivellations aussi raides que celle de l'entreprise privée. Le personnel de conduite des trains dit que le National-Canadien pourrait faire le trajet en plusieurs heures de moins que le chemin de fer de l'entreprise privée. Eh bien, nous sommes les propriétaires du National-Canadien; pourquoi ne ferions-nous pas ce qui, selon les chefs de trains, les mécaniciens et les aiguilleurs, est réalisable? Si j'en crois les hommes d'affaires,—qui ont raison, je pense,—le temps, c'est de l'argent en ce qui a trait au transport. Qui établit les horaires des trains de marchandises et de voyageurs du National-Canadien? Pourquoi, surtout dans la section des montagnes Rocheuses, où les dénivellations sont presque inexistantes, en comparaison des dénivellations sur la ligne du Pacifique-Canadien, pourquoi la situation du transport des marchandises est-elle ce qu'elle est?

Je trouve la chose curieuse, monsieur le président, et j'espère que le ministre pourra nous en donner la raison. Nous dira-t-il aussi s'il est vrai que le National-Canadien est tenu d'observer certaines limites de vitesse, qu'il s'agisse des trains de voyageurs ou des convois de marchandises, qui vont d'un océan à l'autre? Je suis bien content de voir le ministre des Postes à son siège. Je ne parle pas des deux ou trois dernières années, où je n'ai pas contrôlé la chose, et je tiens à ce que ce soit bien compris. Mais auparavant j'avais bien vu transférer le courrier de Sa Majesté du National-Canadien au Pacifique-Canadien à leur première jonction,