

Si ce sont là les taux de salaire qu'une entreprise gérée par le gouvernement verse à ses ouvriers, l'agitation de notre pays que nous connaissons aujourd'hui dans les chemins de fer n'est pas étonnante. J'emprunte habituellement le train. Ma collectivité de Capreol est située sur la ligne principale et je trouve que le moral des employés itinérants du CN est désespérément bas. Il l'est surtout à cause de certaines mesures que prend la direction afin de diminuer l'effectif et d'augmenter la charge de travail. Par exemple, je vois qu'en 1972 dans le secteur du Saint-Laurent, il y avait 1,000 employés au service du restaurant et des voitures-lits. En juin 1973, ce chiffre n'était que de 347. Rappelez-vous, monsieur l'Orateur, le service-voyageurs a été amélioré. Les recettes du service-voyageurs se sont accrues de 3.9 p. 100 mais le nombre des employés a diminué.

● (2030)

Comment le CN traite-t-il ses employés à la retraite? On constate qu'en janvier 1971, le CN versait 5,052 pensions inférieures à \$50 par mois et la plupart de ces pensions étaient inférieures à \$25 par mois ou moins. Dans 4,194 cas, les pensions versées étaient inférieures à \$99.99. En vertu de la loi sur la pension de la fonction publique, le gouvernement a cru bon de se charger du paiement de la pension à des douzaines d'employés de sociétés de la Couronne. Je soutiens que le gouvernement devrait obliger le CN à verser les mêmes pensions à ses employés, soit l'équivalent de 2 p. 100 pour chaque année de service.

D'autres situations expliquent la baisse du moral des travailleurs du CN. Les employés d'Air Canada reçoivent une fois l'an un billet gratuit pour voyager par le CN, mais l'inverse n'a pas lieu. Les employés du CN n'obtiennent pas un billet gratuit d'Air Canada une fois l'an. Ceci ne peut donner lieu qu'à du mécontentement, au sentiment d'être des travailleurs de deuxième classe, gagnant des salaires de deuxième ou même de troisième classe. Une autre chose qui m'inquiète à propos du CN est la composition de son conseil d'administration. J'y ai jeté un coup d'œil et j'ai constaté que les divers groupes ethniques n'y étaient malheureusement pas représentés. À l'exception de deux Canadiens français, il semble que les Anglo-Saxons composent le conseil d'administration. On trouve N. J. MacMillan, président, J. W. G. Macdougall, R. A. Bandeen...

**M. Sharp:** Ce ne sont pas des Anglo-Saxons. Ce sont des Écossais.

**M. MacEachen:** J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Le député laisse entendre que les Écossais ne sont pas un groupe ethnique. Les Écossais ont constitué le premier groupe ethnique au pays.

**M. Rodriguez:** Monsieur l'Orateur, avec un nom comme le mien, je cherchais au sein de ce conseil d'administration plus de noms irlandais. Je continue la liste. Il y a Pierre Taschereau, J. R. Richer, A. H. Hart, M. Archer, R. T. Vaughan, J. L. Toole, W. R. Corner, E. P. Stephenson, K. E. Hunt, George Lach, W. H. Bailey, J. D. Duncan, R. E. Lawless, D. W. Blair, J. F. Roberts, W. D. Piggott, A. R. Williams, J. H. Spicer, J. C. Gardiner, John Gratwick, S. D. H. Thomas et E. J. Denyar. J'ai aussi constaté que parmi ces gens, beaucoup font partie du conseil d'administration d'autres sociétés. Les travailleurs ne sont pas représentés au conseil d'administration du CN, et pourtant ce sont eux qui savent ce qui ne va pas. La démocratie n'est pas apparente dans ces conseils d'administration nommés par

### *Canadien National et Air Canada*

le gouvernement. Tous ces administrateurs sont choisis parmi un petit groupe d'élite.

Je m'intéresse aussi à la manière dont le CN aborde le public. Il a découvert, semble-t-il, que sa plus grande source de revenus est le transport des marchandises. Dans ce domaine, il exerce beaucoup de discrimination à l'égard de certaines régions du pays. La région qui souffre le plus de discrimination quant aux tarifs-marchandises est le nord de l'Ontario. Le député de Meadow Lake (M. Nesdoly) a mentionné le nord de la Saskatchewan comme la région la plus touchée par la discrimination des tarifs-marchandises. Je dis qu'aucune autre région au Canada ne souffre plus de discrimination en matière de tarifs-marchandises que le nord de l'Ontario. En vérité, la région située entre Québec et Armstrong dans le nord de l'Ontario est le plus durement frappée par la structure des tarifs-marchandises dans le nord du pays.

Cette structure empêche tout développement local dans le nord de l'Ontario. Elle a été fondée sur le volume des marchandises expédiées. Il s'ensuit que cette région a été développée comme un dépôt de ressources d'où sont expédiées les matières premières. Les sociétés minières bénéficient de tarifs moins élevés. J'ai découvert dernièrement qu'il en coûtait \$8.66 la tonne pour expédier du minerai de fer de Copper Cliff à Pittsburgh, en Pennsylvanie, mais \$90 pour expédier une tonne d'engrais de Toronto au bassin de Sudbury. Comment peut-on assurer la diversification de notre industrie du nord de l'Ontario si le tarif-marchandises rend plus profitable l'expédition de matières premières de cet endroit? Depuis bien des années, cela constitue un sujet de dispute dans le nord.

Dernièrement, le gouvernement ontarien a annoncé une réduction de taux de 18 p. 100 pour l'expédition de toutes marchandises par l'Ontario Northland Railways ou par Star Transport. Vous savez, monsieur l'Orateur, que l'ONR ne dessert que le nord de l'Ontario. Il ne sort pas de cette région. Nous devons compter soit sur le CN soit sur le CP à cette fin et nous espérons que le ministre des Transports (M. Marchand) ou le gouvernement puissent ainsi réduire le tarif-marchandises du CN afin d'aider à l'implantation dans notre région d'une industrie secondaire, mais nous n'avons entendu parler d'aucune action réciproque de la part du gouvernement fédéral. En réalité, nous nous rendons compte que les recommandations du rapport Turgeon demeurent aussi d'actualité aujourd'hui que lors de leur publication: Entre autres, ce rapport recommandait ce qui suit:

On a fait remarquer à la Commission royale qu'à ce sujet, et alors qu'elles établissaient les tarifs-marchandises, les autorités ferroviaires ont souvent agi sans se préoccuper suffisamment de l'intérêt de la localité à desservir, et sans même manifester une juste compréhension des intérêts futurs du chemin de fer.

J'estime que nous, du nord de l'Ontario, avons été victimes d'un traitement d'exception de la part du CN pour ce qui est des tarifs-marchandises. Voilà pourquoi les maisons Eaton et Simpson ont deux catalogues, un pour le nord de l'Ontario et l'autre pour le sud. Les prix de tous les articles sont plus élevés dans le premier que dans le second. Voilà également pourquoi les travailleurs du bassin de Sudbury doivent exiger sans cesse des traitements plus élevés parce qu'ils doivent payer des prix excessivement soufflés en raison des tarifs-marchandises.

Cela m'amène à une autre question. Les plates-formes de terrassement ont été construites il y a 70 ans environ. Ces plates-formes de terrassement avaient été aménagées pour les trains de cette époque qui étaient beaucoup plus courts et plus légers qu'aujourd'hui mais on ne les a pas