

Nickel Belt. Que stipule le projet de résolution? Je voudrais vous en donner lecture d'une partie, que voici:

De prévoir de nouvelles méthodes d'établissement des tarifs-marchandises et de pourvoir à l'utilisation rationnelle des embranchements ferroviaires et des services-voyageurs; d'autoriser le paiement à titre d'assistance, sur le Fonds du revenu consolidé, des montants destinés à permettre l'adaptation ordonnée aux nouvelles structures tarifaires, ainsi que la suppression des autres formes d'assistance versée aux chemins de fer; d'autoriser que soit prélevé sur le Fonds du revenu consolidé un montant destiné à aider les compagnies ferroviaires lorsqu'elles sont tenues de continuer, dans l'intérêt du public, l'exploitation d'embranchements ferroviaires ou de services-voyageurs non rentables;

Nous étudions le bill article par article. Nous avons longuement discuté de ce bill fort détaillé. A maintes reprises, les députés des deux côtés de la Chambre ont fait des propositions et offert des amendements, uniquement pour s'assurer que lorsque les compagnies de chemin de fer seront tenues d'exploiter des embranchements non rentables, les Canadiens devront compenser les pertes financières. En 1967, on est malavisé de présenter un bill qui vise à protéger les chemins de fer contre toutes les pertes que pourrait leur causer la mise en œuvre de la politique nationale des transports. Mais il est injuste de dire en même temps aux travailleurs qui seront touchés par la rationalisation, qui devront déménager dans une autre ville avec leur famille par suite de l'abandon des embranchements, que leurs droits passent après ceux des chemins de fer. Pourtant, monsieur le président, voilà en substance ce que dit le ministre.

• (4.00 p.m.)

La portée de cet amendement indique bien que nous traitons de la rationalisation, qui, je le signale au ministre, bouleversera la vie des cheminots. Je ne saurais dire s'il y en aura peu d'affectés comme le soutient le député de Saint-Jean-Albert, ou beaucoup, comme le prétend le député de Nickel Belt. Au fond, peu importe. L'important, c'est que les cheminots ne devraient pas être obligés d'assumer tout le fardeau du bouleversement que va créer ce changement radical.

Rappelons les événements qui ont entraîné la nomination du juge Freedman au poste de commissaire. Comme le National-Canadien avait décidé de prolonger les parcours de certains de ses employés, ceux de Nakina auraient donc été forcés de déménager, car cet endroit ne serait plus le point de retour. A cause de leurs craintes et même si le président du National-Canadien avait assuré

au ministre des Transports à l'époque que rien de grave ne s'ensuivrait, il s'est produit un arrêt de travail qui a, en fait, immobilisé ce chemin de fer d'un bout à l'autre du Canada. C'est dire l'importance qu'attachaient les employés du National-Canadien à cette question.

Le juge Freedman a donc été nommé par le gouvernement actuel pour faire enquête. Il a soumis un rapport qui a reçu l'appui de tous les partis représentés à la Chambre. Le Juge Freedman a déclaré en substance—je m'absentierai d'entrer dans les détails ou de citer son rapport—que les cheminots avaient le droit d'être protégés lorsque la compagnie décidait d'apporter des changements essentiels.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je me demande si le député parle de la recevabilité. Il serait peut-être plus méthodique de décider si l'amendement est recevable. S'il ne l'est pas, il ne peut, me semble-t-il faire l'objet d'un débat. Il ne devrait pas retenir l'attention du comité, s'il n'est pas recevable. S'il l'est, les observations du député seraient alors tout à fait pertinentes.

**M. Orlikow:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, je ne fais que répéter ce que je disais il y a quelques instants. Ce projet de loi porte sur la rationalisation dans son ensemble et sur l'indemnisation des chemins de fer lorsqu'à la suite de l'abandon des embranchements, les chemins de fer subissent des pertes. Lorsque les chemins de fer sont tenus de continuer à fournir des services non rentables, le gouvernement peut également les indemniser. Par conséquent, il me semble évident que non seulement nous avons le droit de discuter les effets d'une rationalisation de ce genre et les changements auxquels devront s'adapter les travailleurs par suite de toute révision draconienne effectuée par les chemins de fer, mais que c'est le moment opportun d'examiner la question. Je prétends que l'amendement est réglementaire et devrait être étudié sur-le-champ.

**M. Lewis:** Monsieur le président, je prends la parole pour vous exhorter à accepter l'amendement. Sans répéter certains arguments qui ont été formulés, j'aimerais si je le puis, pour vous montrer la portée du projet de loi, vous rappeler que l'autre jour le député de Port-Arthur, appuyé par le ministre, qui nous a dit qu'il avait participé activement à l'élaboration de l'amendement, a proposé un amendement adopté depuis lors par le comité et qui constitue maintenant l'article 20 du projet de loi.

Le présent amendement ne fait aucune allusion précise à la question dont traite l'amen-