

## Reprise de la séance

**M. D. M. Fisher (Port-Arthur):** Quand ce débat a pris fin, il y a plusieurs semaines, à dix heures du soir, l'honorable député de Kenora-Rainy-River venait de contester mes dires sur deux points. Le premier avait trait au mot «rationalisation» que j'avais employé en parlant de la nécessité de rationaliser l'activité des chemins de fer de notre pays. Il voulait savoir ce que je voulais dire par cette expression. Puis il m'a mis au défi de dire ce que la rationalisation signifierait du point de vue du nombre d'emplois disponibles.

Aujourd'hui dans le *Globe and Mail*, il y a une définition du mot rationalisation. On y dit que ce mot laisse entendre l'organisation rationnelle ou raisonnable et scientifique de l'industrie afin d'assurer au mieux l'utilisation de la main-d'œuvre, de la matière première et de l'outillage de production. L'éditorial dit plus loin que cette expression signifie simplement le règne du bon sens. Je dis à l'honorable député de Kenora-Rainy-River que s'il consulté les données statistiques relatives au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, il s'apercevra que, depuis 1956, 25,000 emplois environ ont disparu aux chemins de fer Nationaux du Canada et environ 16,000 à la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

Cela démontre certes l'importance qu'il y a de faire une certaine analyse afin de savoir exactement où vont les chemins de fer. Que l'honorable représentant de Kenora-Rainy-River aime cela ou non, les emplois ferroviaires diminuent. Je soutiens qu'il nous faut connaître le rythme de l'usure et trouver les moyens de redonner une certaine stabilité aux cheminots. L'augmentation de productivité qui découle de l'utilisation d'un nouveau matériel se traduit par des emplois moins nombreux. On peut certes organiser ces changements de façon à produire moins de bouleversements que par le passé. Il n'est pas question de dire aux chemins de fer: vous ne pouvez plus congédier d'autres employés; les gens ont besoin de travailler. Ces changements sont inévitables, mais on pourrait voir à ce qu'ils se fassent d'une façon plus raisonnable. Il me semble que les chemins de fer, les syndicats et le gouvernement pourraient se consulter afin de voir s'il n'y aurait pas moyen d'effectuer ces changements sur une base raisonnable.

A mon avis, le rapport de la Commission MacPherson, qui a été déposé sur le Bureau depuis que nous avons étudié cette question la dernière fois, laissera aux chemins de fer un répit de cinq à huit ans peut-être pour s'adapter aux nouvelles conditions. Cependant, ne nous y trompons pas, la Commission MacPherson et ses recommandations, en soi,

n'auront pas pour effet de restreindre cette tendance vers la diminution des emplois. Les députés qui ont eu des divisions ferroviaires dans leur circonscription savent que l'utilisation de nouveau matériel influe sur l'emploi.

Je soutiens que c'est un des points qu'il faut examiner lorsqu'il s'agit du National-Canadien, et il faudra chercher à savoir de M. Gordon, quand il comparaitra au comité, quelles dispositions on envisage de prendre pour planifier ces mises à pied et cette réduction de l'effectif ouvrier. Les chiffres en cause sont de nature à effrayer quiconque se rend compte que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, ces quatre dernières années —abstraction faite de 1961—ont vu la perte de plus de 40,000 emplois. Ce chiffre représente une bonne partie de notre effectif ouvrier, si on songe qu'il y a cinq ans environ presque 200,000 personnes étaient au service des chemins de fer et qu'après cinq autres années ce chiffre aura diminué à quelque 100,000. Cela donne une idée de la répercussion de ces congédiements sur le pays.

Lorsque M. Gordon comparaitra devant le comité, nous voudrions également l'interroger sur la décision du National-Canadien de s'adonner au camionnage. Il y a un peu plus d'un an, le National-Canadien annonçait l'achat de quatre entreprises de camionnage. Ce qui me préoccupe, c'est que durant l'année, sauf erreur, pas une seule de ces transactions n'a été définitivement conclue. Selon les renseignements que j'ai en ma possession, plusieurs de ces lignes perdent de l'argent au rythme de \$40,000 à \$50,000 par mois. Nous voulons connaître le fond de la question: comment les chemins de fer Nationaux du Canada se sont-ils lancés dans cette entreprise de camionnage et pourquoi ont-ils adopté des méthodes différentes de celle qu'a suivie le Pacifique-Canadien en ce qui concerne la compagnie de transport Smith?

A mon avis, M. Gordon devra répondre à nombre de questions. Mon seul espoir est que les membres du comité tenteront de savoir le but qu'envisage le National-Canadien dans ces domaines du camionnage et de l'emploi. L'honorable député de Laurier participera à ces délibérations, j'en suis sûr. Nous aimerions savoir si nous pouvons jamais espérer quelque chose de mieux que ces énormes déficits qui semblent s'accumuler sous l'administration de M. Gordon.

Enfin, nous voudrions des explications plus complètes du changement introduit cette année dans le régime des pensions par le National-Canadien. Si j'en crois mes renseignements, il s'agit d'une inscription de comptabilité qui tend à donner l'impression que l'actif que révèle le bilan financier du chemin de fer est d'environ 10 millions de dollars supérieur à ce qu'il est en réalité.