

Au fait, cette année, le bill C-4 vise à l'approbation de crédits de 219 millions de dollars. C'est ce que nous retrouvons à la page 2 du bill, et je cite:

Besoins estimatifs pour l'année civile 1971:

L'an dernier, la demande, en vertu du bill C-186, était de l'ordre de 229 millions de dollars, soit un petit 10 millions de dollars de différence.

Et, chose étonnante, nous nous souvenons qu'en 1968 le CN avait reçu la permission du gouvernement d'annuler d'un trait de plume une dette de 371 millions de dollars, soit un montant qu'il devait au fonds de retraite de ses employés.

Monsieur le président, lorsqu'on fait disparaître une dette de 371 millions de dollars, à mon avis, il s'agit d'un profit net. Aussi, j'aimerais bien que le CN, par la voix du ministre qui pilote ce bill aujourd'hui, dise comment on a l'intention de faire figurer ce montant de 371 millions de dollars au budget.

Je voudrais savoir si le Canadien National a l'intention d'ajouter le montant de 371 millions de dollars à son actif, à raison de 70 millions, pendant cinq ans, ou d'afficher ce montant de 371 millions de dollars comme profit, sur un seul bilan.

A propos des bilans du CN, un poste représente de l'importance, à mon avis, savoir celui des frais de la dette qui apparaît dans le rapport annuel de la compagnie sous le titre «Intérêts de la dette».

J'imagine, monsieur le président, que les responsables de la compagnie ne négligent rien pour fonctionner économiquement. Si tel est le cas, ces personnes pourraient nous prouver leur responsabilité en cherchant et en appliquant une méthode moins dispendieuse que celle qu'elles appliquent actuellement.

Si nous comparons les bilans des dernières années, nous trouvons qu'en 1952, les frais de la dette n'étaient que de \$25,415,000, comparativement à 75 millions en 1970.

Monsieur le président, il a fallu moins de 20 ans pour que le coût de la dette du CN triple. A mon avis, cela est tout à fait anormal. De plus, à l'occasion de la demande de ces crédits, il y a un point que je tiens à souligner, et c'est celui de l'entretien de la voie ferrée.

Compte tenu des nombreux déraillements survenus sur les voies du CN, il faut se poser une question, et se poser la question, c'est y répondre. Étant donné que c'est une entreprise de la Couronne, nous présumons que certaines personnes incompétentes détiennent des postes importants. A mon avis, des employés sans expérience sont la cause de plusieurs accidents survenus récemment. Il s'agit d'employés qui ont obtenu des postes sans trop savoir ce que c'est qu'un chemin de fer, des employés qui n'en ont aucune idée pratique et qui croient que les lignes de chemins de fer n'exigent aucun entretien.

Il est exact, monsieur le président, que les méthodes de construction ont changé. Il est facile de construire rapidement une ligne de chemin de fer, parce que des machines puissantes peuvent faire un bon travail en peu de temps. S'il est facile de construire, à mon avis, il ne faut tout de même pas perdre de vue qu'il faut quand même veiller à l'entretien de ces lignes.

Il y a 20 ans, une équipe de cinq cantonniers veillait à l'entretien de 10 milles de rail. Aujourd'hui, la même équipe de cinq cantonniers doit en entretenir 50 milles, ce qui est physiquement impossible. Les nombreux accidents survenus depuis le début de l'année, seulement dans un

rayon de 125 milles de Québec, sont la preuve qu'on dépasse la limite de la sécurité.

Et pour la gouverne du ministre responsable, je me permettrai un résumé de ces accidents. Je crois que tous les députés en ont pris connaissance par les journaux. Enfin, le premier déraillement, depuis le début de l'année, s'est produit à Val Jalbert, incommodeant des voyageurs, et laissant deux locomotives renversées. Récemment, le Rapido n° 20 quittait la voie avec 125 passagers à bord. Résultat: un mort et une personne blessée grièvement, et qui est décédée quelques heures plus tard d'une crise cardiaque. Le même jour, au lac Édouard, 22 wagons quittent la voie. Vers la même époque, à Donnacona, alors qu'on faisait passer les trains devant la charrue, le train est resté pris, et on a annulé le train de passagers Québec-Abitibi.

Près de Québec, dans le voisinage de Sainte-Foy, il s'est produit un autre déraillement. A Grand'Mère, 17 wagons quittent la voie. A Eatonville, dans le comté de Kamouraska, 51 wagons font de même, et les dommages sont évalués à 6 millions de dollars. Plus récemment, à Fitzpatrick, il se produit un autre déraillement dans un tunnel le trafic est retardé de 12 heures.

Monsieur le président, si je disais que le public commence à douter de la sécurité sur les voies du CN, je crois qu'on ajouterait foi à mes remarques. Si nous discutons avec les autorités du CN de tous les accidents graves qui se sont produits depuis le début de l'année, je suis persuadé qu'il s'en trouverait certainement pour dire que tout cela est la faute du climat rigoureux. Monsieur le président, si les trains du CN étaient les seuls à circuler au pays, je crois qu'on pourrait croire réellement que les accidents sont attribuables au climat.

• (1650)

Justement, une autre compagnie s'occupe du même domaine, et c'est le Canadien Pacifique, compagnie dont les trains circulent également dans le même pays, avec le même climat, sauf que le Canadien Pacifique est une compagnie privée, dont les autorités ont à cœur leurs responsabilités.

Pour jeter de la poudre aux yeux du public, on laisse croire à une saine administration, en ayant recours à de petits congédiements, réalisant ainsi des économies de quelques milliers de dollars. Mais, en même temps, on a négligé toute sécurité, ce qui a entraîné des dommages de plusieurs millions de dollars. Ce n'est pas là, à mon sens, ce que nous pouvons considérer comme une saine administration.

Hier encore, les autorités du CN ont rencontré à leur bureau de Québec les représentants des municipalités du comté de Portneuf. Le but de cette rencontre était de cabaler auprès des maires du comté, de tenter de les convaincre d'accepter la fermeture de certaines gares dans le district en cause. Automatiquement, si les gares sont fermées, certains chefs de gare et télégraphistes perdront leur emploi.

Chose assez étrange, monsieur le président, depuis une dizaine de jours, à cause du climat, de la mauvaise température, ces chefs de gare, que l'on se prépare à congédier, ont travaillé jusqu'à 18 heures par jour, et ce sont ces gens-là que le CN s'approprie à congédier.

Si quelqu'un, ici, y comprend vraiment quelque chose, j'aimerais bien le rencontrer, car, personnellement, je conçois très mal que des gens qui doivent travailler 18 heures par jour soient appelés à être congédiés. Malheureuse-