

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MESURE PORTANT SUR LES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT, LA GARANTIE DES DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Benson: Que le bill C-186, qui vise à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

[Français]

M. René Matte (Champlain): Monsieur le président, on me permettra, pendant quelques minutes encore, de préciser le but de mon intervention.

Il est évident que le Canadien National a l'intention bien arrêtée de poursuivre coûte que coûte la centralisation du contrôle de toutes ses opérations. On nous affirme qu'il donnera ainsi un service plus adéquat. Nous avons quelques doutes à ce sujet.

Le transport direct des marchandises de Québec à Montréal, par exemple, empêchera plusieurs centres ou municipalités de se développer. Montréal deviendra encore plus monstrueux, et les compagnies qui auraient peut-être été intéressées à investir dans des régions économiquement faibles ne le seront plus, à cause des difficultés apportées par le manque de transport par chemin de fer. Il y a également une foule d'autres conséquences qui peuvent parfois s'avérer désastreuses.

Le bon entretien et le bon fonctionnement des voies ferrées exigent la présence d'employés à tous les endroits. Ainsi, l'an dernier, des travailleurs du Canadien National découvrirent, en faisant leur tournée, qu'un bout de rail était sectionné. Afin d'éviter les accidents et les catastrophes, il importe de décentraliser les services.

Si les revenus du Canadien National ne sont pas suffisants, on n'améliorera pas la situation en supprimant des postes aussi importants que ceux de chef de gare ou d'ingénieur télégraphiste. Car, ne l'oublions pas, c'est en donnant un meilleur service que nous augmenterons et la clientèle et la rentabilité de la compagnie.

Le laisser-aller et l'insouciance du Canadien National finissent pas décourager la population. Comment ne pas rester perplexe devant le fait que l'on fait voyager par camions, sur des routes déjà encombrées, des cantonniers qui ont à se déplacer d'un endroit à un autre de la voie ferrée? C'est illogique, d'autant plus qu'en suivant plutôt la voie ferrée, on pourrait voir et corriger, par hasard, certaines petites choses. Autrement, le Canadien National agit comme s'il n'était plus intéressé aux chemins de fer.

Que penser, par exemple, des employés qui ne travaillent que huit mois par année, alors que l'on engage à temps et demi ou à temps double d'autres employés qui arrondissent ainsi leur revenu?

J'en viens donc, monsieur le président, à la conclusion que l'on doit y penser deux fois avant d'effectuer des changements qui pourraient s'avérer inefficaces et futiles. Si on les effectue quand même, on devra absolument tenir compte de la nécessité de trouver une solution juste et équitable pour tous les employés qui ont consacré une partie ou toute leur vie au service de la population, *via* le Canadien National. Ils y ont travaillé énergiquement et consciencieusement et, souvent, ils y ont laissé un peu, et parfois beaucoup, de leur santé.

Vouloir s'en débarrasser cavalièrement, en faisant une action de telle sorte qu'ils sentent eux-mêmes leur inutilité ou, encore pire, en envoyant des fonctionnaires dire aux chefs de gare: «Trouve-toi un «job», on pourrait fermer la gare», cela ne se fait pas.

Il n'y a qu'un choix: ou bien geler les postes de ces employés jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de la retraite, ou bien leur donner la possibilité de prendre leur retraite après 20, 25 ou 30 années de service, sans considérer l'âge. Le recyclage n'est plus possible à un certain âge, et porter atteinte à la dignité humaine de ces gens, en les utilisant ici et là sans égard à leur compétence, c'est une action absurde et dégradante.

En plus, le minimum de pension, après 20 années de service, devrait être fixé à quelque \$500 par mois. On dit souvent que les compagnies sont des corps sans âme. Dans le cas présent, ce serait d'autant plus absurde d'agir de façon inhumaine que c'est le peuple lui-même qui engage les dépenses, et je suis sûr que tous mes concitoyens seraient très heureux qu'une solution juste, équitable et honorable soit apportée à ce problème.

Monsieur le président, le progrès technique ne doit jamais faire oublier la dignité de la personne humaine, et l'on doit considérer, dans les transformations projetées par le Canadien National, les points de vue et les conséquences humaines de ces changements, d'où la nécessité de veiller à trouver une solution immédiate à ce problème, de façon à favoriser la bonne entente et l'accord parmi tous les employés de cette compagnie de la Couronne.

• (8.10 p.m.)

[Traduction]

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur l'Orateur, je profite de l'occasion qui m'est offerte de dire quelques mots avant que ce bill ne soit renvoyé au comité permanent des transports et des communications. En général, je souscris à beaucoup des observations qu'ont faites à la Chambre aujourd'hui des députés de tous les partis, et si le CN et le ministre des Transports (M. Jamieson) tenaient compte de certaines de ces observations, nous serions sûrement beaucoup plus avancés.

Je m'en voudrais de ne pas d'abord exprimer ma très grande satisfaction d'avoir entendu le ministre des Transports annoncer vendredi dernier que les pensionnés du CN vont recevoir une augmentation de pension qu'ils méritent entièrement. Je suis certain qu'ils se rappelleront longtemps ce jour. La seule chose qui me déçoit un peu,