

s'en aller à vau-l'eau, ce qui lui permet ensuite de venir en pleurnichant quémander de l'aide à la CCT.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre, je vous prie. Je regrette d'interrompre le député, mais j'ai déjà signalé que le bill avait trait au financement du CN et d'Air Canada. Les remarques du député devraient porter là-dessus.

M. Rose: Merci, monsieur l'Orateur. J'essaierai de respecter votre décision. Je tentais de comparer le progrès de certaines branches des chemins de fer privés à la situation du CN, chemin de fer subventionné par les fonds publics. Des comparaisons s'imposent, je crois. Je sollicite votre indulgence et l'autorisation d'établir ces parallèles, en les reliant de mon mieux. Il est juste de dire, je pense, que beaucoup de ces pertes, y compris celles du CN, ne sont en fait que des trucs de comptabilité et que le reste de l'hydre aux cent têtes enregistre de beaux bénéfices tandis que sa filiale va son petit bonhomme de chemin, freinant la renaissance de nos centres urbains, à moins qu'il ne soit possible d'en tirer de gros bénéfices. On ne peut pas blâmer non plus le CN de dépenser plus d'argent à repeindre les wagons qu'à entretenir les voies. Je vois ici un poste où pour redorer le tableau, on emploie plus d'hommes à repeindre les wagons couverts qu'à réparer les voies. Il arrive souvent en conséquence que les wagons lourdement chargés de grain ou de potasse déraillent ou soient en retard par suite de priorités mal comprises. Je ne crois pas qu'on puisse adresser au CN un autre reproche qu'il convient par contre d'adresser carrément au CP: s'il ne veut plus être une compagnie de transport—s'il estime qu'il peut plus remplir les obligations en contre-partie desquelles des millions d'acres lui ont été octroyés—nous devrions déclarer à ses dirigeants que nous leur avons donné des millions d'acres de terre canadienne et que s'ils veulent abandonner les services de voyageurs et de télégraphie, ils n'ont qu'à rendre ces terres-là à la couronne.

Nous ne pouvons pas non plus critiquer le Canadien National du moins pas entièrement, je pense, à la suite d'une nouvelle réduction de service dans ma province de Colombie-Britannique. Le public n'en a encore que vaguement conscience. Je parle de la récente décision de la compagnie de télégraphe du Canadien Pacifique de fermer ses guichets après 8 heures du soir à Vancouver, à compter du 1^{er} février 1970, ce qui se fait déjà à Victoria depuis le mois d'août dernier. Il est important de savoir comment cela s'est produit. C'est une histoire intéressante. Une étude du dossier révélerait bien des choses surprenantes. En deux mots, voici ce dont il

[M. Rose.]

s'agit. Par suite des pourparlers qui eurent lieu entre le CN, le CP et le syndicat des télégraphistes, les chemins de fer ont demandé la permission de fermer leurs bureaux de télégraphe qui se faisaient concurrence. La Commission canadienne des transports a agréé cette demande dans son jugement du 22 février 1967. Cette décision semblait raisonnable. Elle a dû abolir des doubles emplois inutiles dans nombre de petites villes.

● (4.00 p.m.)

Dans un jugement que j'ai en main, je lis que les télégraphistes seraient repris par la société qui garderait ses bureaux à l'issue de l'accord, qu'ils toucheraient leur salaire de plein-emploi et conserveraient leurs droits d'ancienneté. Tout cela est excellent et personne ne s'en est plaint. Toutefois, ce qui importe le plus c'est que le jugement cite les compagnies ferroviaires qui s'engageaient à ne réduire aucun service par suite de cette rationalisation.

En vertu de l'article 380(13) de la loi sur les chemins de fer, les compagnies—le Canadien-National comme le Canadien-Pacifique—ont le droit d'abandonner un bureau dans n'importe quelle ville par suite d'une décision unilatérale, sans avoir à comparaître devant la Commission canadienne des transports. Mais une proposition conjointe, si elle est offerte, ou une entente réciproque, comme dans le cas dont je parle ici, exige, aux termes de l'article 380(12) de la loi sur les chemins de fer que les sociétés demandent l'approbation de la Commission canadienne des transports. C'est ce qu'elles ont fait et cette approbation a été accordée le 22 février 1967 comme je l'ai dit. Par la suite, on a fermé huit bureaux, dont les bureaux du CN à Victoria et à Vancouver, les deux plus grandes villes de la Colombie-Britannique. Vous voyez ce qui s'est passé. C'est toujours la même histoire. Nous permettons au CP de réduire unilatéralement le service, sans possibilité d'appel, selon les dispositions du paragraphe (13) de l'article 380 de la loi sur les chemins de fer. C'est exactement ce que la CP a fait, ce qu'il fait actuellement. Après deux ans, la compagnie a décidé de fermer certains bureaux à certaines heures du jour, parce qu'elle y était autorisée et parce que, une fois l'arrangement réciproque conclu, les bureaux et les compagnies sont redevenus distincts; le CP a donc pu agir ainsi, unilatéralement.

Que produit la fermeture des guichets à 8 heures du soir, à Vancouver et à Victoria? Premièrement, 18 hommes sont sans travail. A mon avis, les chemins de fer violent l'esprit, sinon la lettre de la loi appliquée par la Commission canadienne des transports à l'époque. Dans ces deux villes, on ne peut télé-