

ce qu'on a fait pour l'industrie textile et celle de la chaussure.

Nous avons vu ce qui s'est produit chez les compagnies de chemins de fer. Il ne reste maintenant que 120,000 des 250,000 emplois et encore, 120,000 hommes passifs. Certains gens croient qu'ils aiment faire la grève, que les syndicats exercent trop de pression. Je leur suggère de jeter un coup d'œil sur le rapport d'arbitrage du juge Hall qui donne l'opinion sincère d'une personne honnête. Ils pourront se rendre compte que cette grève a coûté beaucoup plus cher aux compagnies de chemins de fer que ne pourrait jamais coûter une convention collective adoptée par deux parties. Autrement dit, dans toutes les négociations collectives qui ont eu lieu au cours des 15 dernières années, la partie forte a toujours été les sociétés et non les syndicats.

Je désire tout simplement que le cabinet s'arrête un peu pour aider le ministre des Transports à résoudre un problème très difficile. Cet homme sait ce que sont les relations humaines et les relations industrielles. On ne peut les dissocier de la réalité. On ne peut donner à ce pays ce qu'il devrait avoir, une industrie hautement automatisée, en effectuant des changements technologiques sans que les ouvriers y soient réticents puisque cela signifie qu'ils se retrouveront tout nus dans la rue.

Les changements technologiques dans les ports de Montréal, des Trois-Rivières et de Québec sous forme de mécanisation et d'utilisation des containers entraînent une diminution de 1,000 emplois au cours des prochaines années. Les compagnies sont prêtes à acheter ces hommes en leur donnant dix ou douze milles dollars pour se refaire une vie dans un autre domaine. Ils pourraient s'acheter un taxi, une maison ou un commerce. Les compagnies sont prêtes à payer. Il ne leur manque plus qu'une garantie du gouvernement afin que les ports ne se trouvent pas désavantagés par rapport aux autres moyens de transport car il pourrait coûter moins cher de décharger un container et de l'amener par Amtrac de New York à Montréal que de l'y amener par bateau.

On ne peut dissocier les deux. Il nous faut quelqu'un d'humain aux transports. L'unité canadienne dans les 50 prochaines années sera assuré, peut-être plus que par la culture, par une politique judicieuse des transports. J'exhorte mes collègues à faire fond sur la sagesse du ministre des Transports et à faire ce qu'il faut. Donnez-lui le pouvoir d'autoriser quelque service de son ministère de se porter garant d'une entreprise commerciale normale.

## LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

### QUESTIONS À DÉBATTRE

**L'Orateur suppléant (M. Laniel):** En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de

### Politique nationale des transports

l'ajournement: le député de Victoria-Haliburton (M. Scott)—La santé—L'importation de bétail américain engraisé au DES; le député des Territoires du Nord-Ouest (M. Firth)—Les ressources énergétiques—Les motifs de l'octroi à l'Imperial Oil du droit de forage dans la mer de Beaufort avant la fin des études environnementales.

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 58 DU RÈGLEMENT—EXHORTATION À L'ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, À LA NATIONALISATION DU CANADIEN PACIFIQUE ET À LA NOMINATION D'UN CONTRÔLEUR

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Lewis:

Que la Chambre exprime l'avis que tous les moyens de transport nationaux devraient être intégrés dans un service d'utilité publique de manière à répondre aux besoins de transport du Canada au lieu d'être soumis à des considérations de concurrence et de profits, pour permettre au Parlement de s'attaquer efficacement aux problèmes de l'injustice des tarifs-marchandises, de l'abandon des services ferroviaires, de l'insuffisance du matériel ferroviaire, des services-voyageurs inadéquats et des transports dans les villes et dans les régions du Nord;

Que la Chambre exprime également l'avis qu'à cette fin, le Canadien Pacifique, y compris ses filiales, devrait devenir la propriété de l'État et que les deux réseaux nationaux devraient être entièrement soumis au contrôle de l'État;

Et, qu'en outre, pour faire face à l'état d'urgence actuel dans le transport des grains et des autres produits, la Chambre exprime l'avis que le gouvernement devrait envisager la nomination immédiate d'un contrôleur des transports avec pleine autorité pour répartir et contrôler le matériel roulant.

• (1650)

[Français]

**M. Eudore Allard (Rimouski):** Monsieur le président, le 4 janvier dernier, à la Chambre, en vertu des dispositions de l'article 43 du Règlement, je demandais le consentement unanime de la Chambre afin que l'on cherche à réduire le nombre d'accidents de chemin de fer, surtout des déraillements, à la grandeur du Canada. Je proposais même la tenue d'une enquête royale sur l'administration des chemins de fer, sur les moyens à prendre pour remédier aux inconvénients de la lamentable détérioration de ce service de première nécessité et d'intérêt national.

Comme de coutume, ma proposition, en vertu des dispositions de l'article 43 du Règlement, n'a pas reçu le consentement unanime de la Chambre. C'est avec plaisir que je constate aujourd'hui qu'une journée complète est consacrée à l'étude de l'amélioration désirée dans le cadre administratif des chemins de fer.

Dans ma circonscription à Mont-Joli, un employé du Canadien National, préposé à la vérification des trains, a pris sa retraite au cours du mois de décembre dernier. Il n'a pas été remplacé. En passant, j'aimerais attirer l'attention de l'honorable ministre des Transports (M. Marchand) sur le fait que je lui ai adressé une demande à ce sujet-là et que la réponse n'est pas encore parvenue à mon bureau. Je lui demandais de bien vouloir nommer immédiatement un remplaçant à ce surveillant qui avait pris sa retraite.