

Comme l'indiquent les rapports d'exploitation du CN, les services-voyageurs n'ont jamais accusé de bénéfices, mais ils étaient en progrès. Le transport de voyageurs, monsieur l'Orateur, fait partie de l'ensemble des transports. Ni le CN ni le CP ne sont voués au transport exclusif de voyageurs ou de marchandises. Ce sont des compagnies de transport. Elles ont des avions, des camions, et le CN a des navires. Elles sont engagées dans les transports. Je ne comprends pas pourquoi l'une ou l'autre de ces compagnies prétendrait se dégager d'un aspect particulier du service qu'elles se sont engagées à fournir—les transports dans notre pays. Elles se trouvent dans une situation singulière. En ce qui concerne les services particuliers, on pourrait en discuter. Je ne comprends pas du tout l'attitude du Canadien Pacifique, et je suis prêt à leur dire qu'à mon avis ils ont tort, comme, il y a plus de dix ans, je l'ai dit à Donald Gordon. De toute évidence, d'autres personnes lui ont dit aussi qu'il avait tort. M. Gordon, comme ceux qui l'ont connu vous le diront, était difficile à convaincre. Mais quelqu'un le lui a dit et il a été convaincu. Il s'est alors mis au travail et sa gestion a été excellente. Aujourd'hui je trouve étrange que la société puisse espérer reprendre l'ancienne attitude, mais je reconnais que les mesures concernant les transports adoptées par le gouvernement l'y invitent.

Je reconnais aussi que certains services-voyageurs ne sont pas rentables. Soit. La loi permet aux sociétés ferroviaires de présenter des instances à la Commission canadienne des transports. Si la Commission estime, sur la foi des preuves qui lui sont présentées, que le ou les services en question doivent être maintenus, même s'ils accusent une perte, alors les chemins de fer ont droit à une subvention à raison de 80 p. 100 de cette perte. Ils seraient bien stupides de ne pas profiter de ce que j'appellerais l'épuration de cette formule. C'est pourquoi ces propositions sont soumises à la Commission.

Je dis que, dans l'intervalle, les chemins de fer, surtout le Canadien National, du moins en ce qui concerne Edmonton, ont démoralisé leurs employés. J'ignore s'il y a un manque de communication entre le siège social à Montréal et les employés des services extérieurs, mais quelqu'un s'est fourvoyé si j'en juge par la réaction de centaines et de centaines d'employés du Canadien National dans la ville d'Edmonton. La suppression des trains cinq et six, qui, soit dit en passant, ne sont pas exclusivement des convois de voyageurs, signifiera le désarroi pour des hommes qui ont 10 et 15 années de service. Certains qui ont moins de

[L'hon. M. Lambert.]

10 ans de service seront tout simplement congédiés; ceux qui ont entre 10 et 15 ans de service peuvent invoquer le privilège douteux du déplacement d'un employé moins ancien qui existe chez les cheminots; ils peuvent travailler dans un autre secteur. Mais quel douteux privilège est-ce là.

Je veux poser quelques questions relatives aux trains cinq et six. Lorsque le Canadien National établit les frais d'exploitation de ces trains, prend-il en considération les recettes réalisées par le service rail-route qui en est une partie essentielle? Et le transport du courrier? Le ministre des Postes ne ferme pas boutique, que je sache. Son service est déjà assez mauvais! Si les trains n° 5 et n° 6 cessent de rouler pendant l'hiver, qu'allons-nous faire? On peut facilement transporter par camion, dans les provinces centrales et sur des distances relativement courtes, le courrier de deuxième classe, les journaux, les revues, les colis. Mais expédier ce genre de courrier dans les provinces atlantiques ou jusque dans les Prairies est une autre paire de manches; aussi bien recourir aux attelages de chiens ou aux diligences. Le service postal va se détériorer. Ici encore, c'est Baptiste qui va en prendre pour son rhume.

Puisque ce projet de loi vise à autoriser des prêts pour permettre au CN d'absorber des déficits d'exploitation, nous avons tous les droits, je le répète, de poser des questions pertinentes au sujet du service. Le député de Madawaska-Victoria (M. Corbin) a décoché à l'endroit du CN les traits les plus acérés que j'aie entendus depuis des années. Je le crois pleinement justifié de s'être ainsi porté à la défense de sa région et de ses commettants. J'appuie donc, pour les mêmes raisons, la motion du député de Temiskaming (M. Peters) et j'exhorte tous les députés à faire de même. Le bill pourrait être rejeté et les chemins de fer pourraient revenir avec une proposition convenable. Il en va de même pour Air Canada, mais j'y reviendrai. J'attends de voir si les ministériels qui ont amèrement critiqué l'exploitation du CN appuieront l'amendement à l'étude. Peut-être aboient-ils plus qu'ils ne mordent?

• (4.10 p.m.)

Je passe maintenant à Air Canada. J'ai posé une question l'autre jour au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin), mais Votre Honneur n'a pas jugé bon de l'autoriser à y répondre. J'ai fait inscrire la question pour l'heure des couche-tard, mais j'aimerais entrer dans les détails maintenant. La grève