

Quand le ministre répondra, j'aimerais qu'il nous dise si le *Patrick Morris* est maintenant en mesure de résister aux glaces? Pourrait-on l'utiliser à titre de brise-glace comme le *William Carson*? Ou, quand la glace se formera dans le port, devra-t-on l'expédier dans le détroit de Canso afin de libérer un peu plus tôt de leur emploi les hommes de North-Sydney?

Puis-je aussi demander au ministre quelles mesures seront prises quant aux navires du National-Canadien, ceux qui ont leur port d'attache à Sydney-Nord et qui sont affrétés par le National-Canadien? Les gardera-t-on en service quand ces nouveaux navires seront inaugurés ou en réduira-t-on le nombre? Le ministre peut-il nous dire si, en vertu des droits d'ancienneté du C.B.R.T.—et ce ne serait que juste—les équipages de ces navires recevront la priorité si des postes deviennent disponibles lorsque les nouveaux navires seront mis en service?

Dans une des lettres que nous avons reçues, on dit à propos des membres de l'Association internationale des débardeurs que tous les employés atteints, sauf les arrimeurs, ont des droits d'ancienneté qui les aideront à obtenir des postes semblables avec la compagnie. En d'autres termes, il semble que les arrimeurs soient au bas de la liste quant aux nouveaux postes qui pourraient se présenter. M. Grayson a dit dans sa lettre qu'il n'est pas facile de résoudre les problèmes compliqués. Je crois qu'il a raison, car c'est certainement un problème compliqué qui a été suscité par les mesures du gouvernement.

C'est le deuxième coup dur porté par le gouvernement. Il y a un an ou deux, il a fermé la base navale de Point-Edward, qui comptait 600 ou 700 employés et n'en compte qu'un peu plus de 100. La même chose se produira à Sydney-Nord. Je demanderais au ministre de réfléchir sérieusement à ce problème. A présent que l'affaire est publique, je lui dis de ne plus essayer d'éviter des questions de ce genre. Ce qui lui reste à faire, comme au National-Canadien et à nous tous que ce problème concerne, c'est de chercher le moyen d'aider ceux qui seront atteints.

**M. Thompson:** Monsieur l'Orateur, dans ce débat sur les crédits du ministère des Transports, il y a plusieurs points que je veux porter à l'attention du ministre et du comité. La semaine dernière, le Pacifique-Canadien a subi plusieurs fois par jour la critique qu'il a grandement méritée. Non seulement le gouvernement est-il responsable des compagnies de transport public, mais encore s'agit-il absolument du bien-être des Canadiens.

A mon avis, il est évident que le Pacifique-Canadien crée, de propos délibéré, une situation qui poussera l'opinion publique à forcer le gouvernement à exproprier cette compagnie de chemin de fer. Les administrateurs du Pacifique-Canadien ont d'abord pris soin de dépouiller la compagnie de tous ses biens immobiliers autres que l'emprise des voies ferrées—ses ressources naturelles, son exploitation industrielle et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Ce ressentiment public provoqué partout dans le pays, à moins d'un renversement rapide de cette attitude, forcera le gouvernement à exproprier le chemin de fer.

Si l'on jette un coup d'œil sur ce qui s'est passé au cours de l'année dernière, on ne peut s'empêcher de constater le revirement de l'opinion publique envers cette compagnie naguère si grande. Ce changement d'attitude ne provient pas seulement de l'effet démoralisant des initiatives de la compagnie sur ses employés mais, dans l'Ouest surtout, de la suppression du *Dominion*, cause de tant de controverses. Il provient aussi de la lenteur avec laquelle la compagnie a transporté les céréales aux ports. Ce changement d'attitude s'est propagé dans tout le pays.

C'est sûrement une tragédie qu'une entreprise privée comme le Pacifique-Canadien, avec toutes ses traditions, reconnue comme la plus grande initiative jamais instituée par l'entreprise privée, provoque délibérément la mainmise de l'État en diminuant la qualité de ses services, en supprimant certains de ses trains de voyageurs, en abolissant le service de télégrammes et de messageries dans d'importantes gares, en ralentissant intentionnellement le mouvement des céréales vers la côte ouest, et en modifiant injustement ses tarifs-voyageurs.

Je voudrais simplement dire un mot ou deux à l'égard de plusieurs de ces points. D'abord, la baisse des normes de service concernant le transport des voyageurs et même à l'égard de la manutention des marchandises et du service de messageries. Tous les députés qui empruntent le Pacifique-Canadien comprendront le bien-fondé de mes propos. Mes commettants me disent bien que le Pacifique-Canadien semble ne pas vouloir maintenir ses normes naguère élevées et laisser son service devenir inefficace, insuffisant et mauvais. Les voitures ne sont pas entretenues convenablement, et même le service des wagons-restaurant n'est pas ce qu'il était.

Toute l'efficacité qui naguère incitait tant de gens à prendre le Pacifique-Canadien au lieu du National-Canadien a baissé, de sorte