

Conseil privé (M. Macdonald) se rendent compte que les inquiétudes des membres de l'opposition vont partiellement se dissiper grâce au renvoi de la mesure au comité permanent. A mon sens, c'est un pas important dans la bonne voie.

Notre position reposait alors et repose encore sur deux points cruciaux. Le premier est le traitement misérable des retraités du CN et le second est la mauvaise gestion de la dette croissante du CN. Une fois que nous aurons eu quelque assurance, ce qui me paraît chose faite, que cette question sera réglée de façon honorable à la prochaine session, nous pourrions prévoir une amélioration historique dans la façon de traiter ces questions. Nous serons alors heureux de permettre l'adoption de ce bill pour que les libéraux et les autres députés puissent profiter de leur congé de Noël. Nous ne voulons donc pas faire d'obstruction. Il est juste de dire que c'est la seule méthode qui permette à des porte-parole de porter les soucis du pays à l'attention de notre Parlement et d'exprimer ainsi les vues des régions qu'ils représentent. C'est tout ce que nous avons à faire valoir en tant que membres de l'opposition. Nous sommes enchantés de voir qu'à cet égard nos efforts ont fini par porter fruit.

• (3.50 p.m.)

Nous avons, depuis 1923 déjà, un chemin de fer d'État dont le gouvernement n'a pas voulu tout d'abord, mais qui lui a été imposé dans le but de tirer d'affaire les spéculateurs. Nous n'avons pas de politique nationale des transports parce que le gouvernement n'en veut pas. C'est surtout pour cette raison que notre système de transport pose des problèmes insurmontables. Mais je me réserve de revenir plus tard sur ce point.

J'ai déjà mentionné les traitements misérables versés aux retraités du Canadien National. Des orateurs de mon parti et d'autres formations qui ont parlé avant moi ont bien exposé cet état de choses. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'insister. Je voudrais seulement noter qu'une société de la Couronne, telle que le CN, devrait servir de modèle à d'autres employeurs canadiens plutôt que de leur proposer un exemple abominable de la manière dont il ne faut pas traiter des hommes qui ont terminé leur carrière. On ne saurait dissocier la réduction continue du service-voyageurs de toute discussion relative aux employés retraités.

Depuis des années, nous voyons les deux sociétés ferroviaires abandonner graduellement leurs services-voyageurs. Nombre de petites villes ne sont plus desservies par le

chemin de fer. Cela tient, a-t-on dit, à l'inéductibilité du progrès. On offrait aux employés, pendant leur vie active, l'avantage accessoire de laissez-passer gratuits valables dans les trains; c'était un avantage qu'on leur a fait miroiter durant toutes ces années. Bien que les conditions de travail et les salaires fussent parfois déplorables, au moins, pensaient ces hommes et leurs familles, nous pourrions, durant la vieillesse, profiter d'un laissez-passer dans les trains. Qu'arrive-t-il si le chemin de fer ne dessert plus la collectivité où habitent ces gens durant leur retraite? Qu'arrive-t-il quand il n'y a plus de service à utiliser? Ce manquement à une promesse abaisse encore davantage le moral non seulement des cheminots actuels mais également de ceux qui sont à la retraite.

Le problème du financement, qui est l'un des deux points sur lesquels certains d'entre nous ont appuyé, mérite d'être exposé à nouveau, car il est évident que si nous continuons de cette façon, nous saboterons notre réseau ferroviaire national et imposerons aux Canadiens une dette qu'on ne saurait rembourser à long terme. Assurément, en revenant aveuglément chaque année à cette absurdité nationale que représente le bill C-7, nous imposons à cette société un fardeau insupportable.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur le rapport annuel du CN pour se rendre compte que la situation est inquiétante. A la page 40 du rapport annuel de 1968, nous constatons que la dette globale à long terme est d'environ 2 milliards et qu'une dette à peu près correspondante est imputée sur les capitaux engagés par les actionnaires. Le montant global est donc d'environ 4 milliards. En l'occurrence, comment le CN pouvait-il faire mieux que de réduire de 4,600 le nombre de ses employés depuis 1950. Quel a été le résultat de cette politique. La compagnie n'a pas accordé assez d'attention à l'entretien. Un grand nombre de cheminots ont été mis à pied. Des stations ont dégénéré en taudis ruraux. Une partie considérable du matériel s'est détérioré. Le nombre de déraillements s'est accru, parce qu'on n'a rien dépensé pour la réfection de la superstructure et que les préposés à l'entretien des voies ont été mis à pied. Autre résultat: l'engorgement des envois vers les ports de marchandises aussi importantes que le grain et la potasse, par un mauvais entretien des voies. Tout cela est dû à une capitalisation insuffisante pour permettre ces améliorations. Mais nous ne pouvons lancer contre le CN un chef d'accusation aussi global contre le CP, rupin et mêlé à tout, qui s'enrichit dans les hôtels et les biens immobiliers, qui exproprie et qui pollue, apparemment avec une impunité totale tout en laissant souvent exprès ses services-voyageurs