

places, le National-Canadien déclarait, et je cite un passage fort intéressant d'un porte-parole du National-Canadien:

L'expérience nous a appris que ne pouvoir offrir toutes les places réservées voulues est un fait rare. Évidemment, nous ne pouvons pas toujours accorder précisément la place demandée, mais nous parvenons toujours à offrir une autre place, qui est généralement acceptée.

J'ai commencé à douter que je travaillais pour le National-Canadien l'été dernier, justement parce qu'il affirmait pouvoir immanquablement offrir des places de rechange convenables. Lorsqu'on a retenu une bonne place dans le wagon ordinaire, ce n'est pas une solution de rechange raisonnable que de se voir offrir une place sur un banc de cafeteria, dans le wagon-salon ou peut-être même dans le fourgon à bagages. Selon moi, le National-Canadien ne fait sûrement pas de son mieux pour nuire au Pacifique-Canadien dans ce domaine.

En outre, monsieur le président, dans leur déposition les représentants du National-Canadien déclarent qu'antérieurement le *Dominion* comptait des wagons de messageries et des wagons-poste mais que ceux-ci ont été rattachés à des convois de marchandises. J'aimerais donner au comité une idée de ce que cela veut dire. Le National-Canadien prétend que les convois de marchandises peuvent assumer ce service, ajoutant que cela augmente légèrement ses frais mais qu'il ne vaut pas la peine d'en parler. Toutefois, si leur service de messageries et leur service postal est ce qu'il pourrait être ou ce qu'ils veulent qu'il soit, j'estime qu'il leur faudra ajouter des trains pour donner un service efficace.

C'est une opération très profitable et, en fait, le National-Canadien exploite les trains directs de marchandises n^{os} 103 et 104 qui transportent des messageries et du courrier. Ce n'est que par exception qu'ils transportent des voyageurs, car ils ne sont pas munis des installations voulues. Je soutiens de nouveau, cependant, que le National-Canadien devrait doter ces trains d'installations convenables, car ils font bel et bien leurs frais en transportant du courrier et des messageries. Si la compagnie pouvait fournir un service supplémentaire au public en ajoutant d'autres wagons, j'estime qu'elle devrait le faire.

Si ce train est maintenu en service, il faut supposer qu'il fait de bonnes affaires, de sorte qu'il pourrait servir à couvrir les frais généraux d'exploitation d'un train comportant aussi un service de voyageurs. Je suis convaincu que la réduction du service-voyageurs du Pacifique-Canadien sur ces grandes lignes

va avoir des effets préjudiciables sur le National-Canadien, société d'État. En fin de compte, le National-Canadien appartient aux Canadiens. C'est ce qui va se produire, notamment, si l'ensemble du service-voyageurs se révèle désavantageux, car il est fort possible, d'après moi, que les trains du National-Canadien soient encombrés de voyageurs.

A mon avis, le National-Canadien ne pourra pas se défaire de ses responsabilités quant au trafic-voyageurs aussi facilement que le Pacifique-Canadien et devra donc abandonner une bonne partie de son transport de marchandises rémunérateur pour suffire au transport des voyageurs. Je crois que c'est envisager la situation d'une façon très lucide et je ne crois pas que la direction même du National-Canadien puisse le contester. Je suis bien sûr que des fonctionnaires s'occupent déjà de ce problème à l'heure actuelle.

Le cas échéant, nous aurons à envisager toute cette publicité regrettable en ce qui concerne le Canadien-National; nous entendons dire que le service-voyageurs n'est pas rentable, ainsi de suite. Mais est-ce juste pour le National-Canadien? Je ne chercherai pas à défendre le National-Canadien, même si je fus employé de cette compagnie. Nombre de leurs politiques ne sont pas rentables et je les ai souvent mises en doute. Je m'interroge sur la valeur de certains de leurs programmes mais j'ai une certaine loyauté envers le National-Canadien et je crois que c'est le charger d'un fardeau si on laisse le Pacifique-Canadien plus ou moins refler les voyageurs au National-Canadien.

J'aimerais parler d'une autre question très importante au sujet du transport ferroviaire. Il s'agit de la paix syndicale. Il est inutile de revenir en détail sur ce qui s'est passé avant la création de la commission Freedman. Je rappelle toutefois que, par suite de l'établissement unilatéral de certains parcours ou d'efforts visant à imposer unilatéralement certains parcours aux employés du National-Canadien, parcours qui n'ont pas été acceptés, et vu les rapports peu cordiaux entre employeurs et employés au sein du National-Canadien à ce moment-là, les absences pour cause de maladie se sont multipliées. Les députés se rappellent probablement que le service du National-Canadien a été interrompu pendant quelques heures pour cette raison. C'est alors qu'on a demandé au juge Samuel Freedman de Winnipeg d'examiner le problème.

Il devait enquêter sur les causes de ces congés de maladie et soumettre des recommandations.