

kett, président du Conseil des syndicats de chemins de fer d'Edmonton. Voici ce qu'on peut y lire:

Monsieur:

On a beaucoup parlé et écrit, ces derniers mois, au sujet du transport par rail des grains destinés à l'exportation par la côte ouest. Mais qu'en est-il du personnel subalterne des chemins de fer, de ceux qui font effectivement le travail et assurent la circulation de nos trains? Il n'est pas facile d'assurer un service ferroviaire dans l'Ouest durant un hiver comme le nôtre. Les températures descendent jusqu'à 40° au-dessus de zéro. Les équipes de cheminots qui aiguillent, repèrent et ramènent les wagons, surtout la nuit; les mécaniciens et les contrôleurs qui sont souvent obligés de patauger dans quatre pieds de neige et de faire des journées de 12 ou 14 heures pour terminer le trajet, en devant souvent se contenter d'un thermos de café et de quelques sandwiches froids; les hommes dans les gares de triage, les équipes chargées de l'aiguillage, qui composent les trains, qui assemblent les wagons de transport de céréales par zones; les hommes chargés des wagons, qui vérifient et déplacent les wagons mal placés, qui parcourent les trains de marchandises, qui réparent les fuites d'air afin que nous puissions obtenir les résultats voulus à l'essai des freins. Les hommes chargés de l'entretien des signaux que l'on appelle au milieu de la nuit pour leur demander d'aller réparer une rupture dans le système de signalisation. Les responsables des secteurs ferroviaires qui sont dehors par tous les temps à faire les 101 choses qu'il leur faut faire, et, bien entendu, les innombrables autres cheminots qui ont eux aussi leur part à faire. Non, maintenir le service ferroviaire dans l'Ouest durant les mois d'hiver n'est vraiment pas une partie de plaisir.

Nous savons qu'il nous faut davantage de locomotives, de fourgons, de wagons et de radios, ainsi que de meilleures installations d'entreposage sur la côte Ouest et des gares de triage plus grandes, de sorte que lorsqu'il fait beau, nous puissions expédier les wagons plus vite et à meilleur compte. Pourquoi ne pouvons-nous pas avoir 4,000 ou 5,000 wagonnées de céréales entreposées sur la côte Ouest au début de décembre, de sorte que s'il se produit des avalanches ou des déraillements en hiver, les céréales se trouvent là où on en a besoin?

Donnez-nous les instruments et les installations dont nous avons besoin, et les cheminots canadiens expédieront toutes les denrées en vrac nécessaires à l'exportation pour assurer la prospérité de notre merveilleux pays.

Des voix: Bravo!

M. Paproski: Après avoir cité une lettre comme celle-là, on n'a pas grand-chose à ajouter. Tout ce que je peux dire au Canadien National, c'est: «Ayez un peu de considération; occupez-vous de vos retraités; vous pourriez aussi utiliser une partie de l'argent que vous avez mis de côté pour construire des maisons à un faible taux d'intérêt pour les gens qui travaillent pour vous, ou leur prêter cet argent à un taux de 5½ ou 6 p. 100. Ce serait là de votre part une merveilleuse idée.» A part cela, je n'ai rien à ajouter pour le moment.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, après le débat à ce sujet l'an dernier, on avait renvoyé deux questions au comité permanent des transports et des communications. Elles avaient toutes deux une grande importance. L'une d'elle a été résolue en partie, par le comité. La conclusion à laquelle on était parvenu n'était bien sûr pas entièrement satisfaisante, mais elle représentait un pas dans la bonne direction. Elle a montré que les députés peuvent, s'ils le veulent, apporter des améliorations dans les domaines qui nous préoccupent actuellement. La modification qui est résultée de cette dernière séance a eu des avantages considérables en ce qui concerne les pensions accordées aux retraités du Canadien National: il y a eu une augmentation de l'ordre de 42 p. 100 pour les vieux retraités. C'était un pas dans la bonne direction. C'était de l'art parlementaire joué dans les règles du jeu. Nous tenions le gouvernement de l'époque à la gorge et il a réagi comme d'habitude par des demi-mesures, bien que, dans ce cas précis, il valait mieux

obtenir des demi-mesures qu'aucune mesure du tout. Si ce n'était des membres du Parlement, rien d'utile n'aurait été fait.

• (1740)

Ayant forcé le gouvernement à consentir un paiement de vie chère avec 21 ans de rétroactivité ce genre d'indexation a été appliqué à un degré moindre par le CNR et a été versé par un certain nombre d'autres gouvernements et d'organismes privés, qui ont aussi constaté les avantages et certainement la justice d'un tel paiement aux retraités qui leur avaient donné les moyens au tout début de faire de leur entreprise un succès.

Un autre facteur, dans un sens plus important encore pour le grand public et l'exploitation ordonnée de tout chemin de fer—Air Canada se retrouvera dans une situation semblable à moins de faire des changements—c'est la dette à long terme du CN. On a déjà dit en riant, et parfois même sérieusement, que le CN est nationalisé. Ce n'est vrai qu'en partie. Nous l'avons étatisé en achetant l'actif de certains chemins de fer de l'époque. Mais nous en avons aussi assumé le passif sous forme d'obligations à perpétuité et autres dettes, qui figurent encore sur les registres après bien des années.

Monsieur l'Orateur, vous allez sans doute conclure, d'après mes observations, que je ne suis pas financier; mais je prétends ceci: lorsqu'on achète quelque chose, on devrait espérer pouvoir un jour le payer. Même les cultivateurs, qui empruntent souvent plus qu'ils ne le devraient pour continuer leur exploitation, estiment qu'avec le temps ils finiront par payer l'intérêt et rembourser une partie du principal. Et ayant réussi à donner de l'ampleur à leur exploitation, grâce à leur travail ils feront des bénéfices. Sinon, à quoi bon entreprendre la chose.

Étant donné cette situation, il aurait peut-être été préférable de pas acheter le Grand Tronc ou le Northern. Même si certains de mes collègues étaient ici à l'époque, je ne me souviens pas des noms de certains des chemins de fer imbriqués dans le Canadien National. Nous aurions peut-être dû laisser ces chemins de fer faire faillite, puis les prendre en charge. Mais nous n'avons pas agi ainsi. Nous nous sommes peut-être montrés généreux envers certains actionnaires de certains chemins de fer à l'époque. Vous vous souvenez, monsieur l'Orateur, que dans les débuts des chemins de fer au Canada, on ne jouait pas à la Bourse de Toronto ou de Montréal, mais on achetait des obligations et ainsi on achetait des chemins de fer. Nous avions probablement sur papier plus de chemins de fer et milles de voies ferrées que n'importe quel autre pays du monde.

Ottawa était un des principaux centres d'activité sous ce rapport. Il y avait alors huit ou dix chemins de fer entre Ottawa et la baie James. Pourquoi, je l'ignore, mais des gens comme O'Brien pouvaient vendre des actions de chemins de fer et réaliser des profits considérables sans songer à ce qu'il y avait à la baie James ou s'il avait pu y construire un chemin de fer. Acheter des actions de chemin de fer était tout un sport à cette époque. Lorsque le Canadien National a pris ces compagnies en charge, il a assumé leur passif et il s'ensuit qu'il est grevé depuis de nombreuses années d'une dette colossale et compliquée.

La dernière fois que la question a été présentée à la Chambre les députés sont en général tombés d'accord pour la renvoyer au comité. Le comité l'a étudiée, mais n'a pas pu en venir à une conclusion, faute de temps, je l'espère. Le comité a réglé l'autre question importante des pensions, mais pas celle de la dette.