

dant la période de deux années commençant le 1^{er} janvier 1966, de 18 p. 100.

M. Douglas: A la fin des deux années.

Le très hon. M. Pearson: Un total de 18 p. 100 à la fin de 1967—18 p. 100 obtenus sur une période de deux années. Évidemment, il a aussi recommandé d'autres avantages.

Le délégué des chemins de fer siégeant au comité a rejeté cette augmentation comme étant trop élevée, eu égard au revenu des chemins de fer, et il a proposé des augmentations de 3.5 p. 100 le 1^{er} janvier 1966, de 3 p. 100, le 1^{er} juillet 1966, de 3 p. 100 le 1^{er} janvier 1967, et de 3 p. 100 le 1^{er} juillet 1967, soit un total pour cette période de deux années, commençant le 1^{er} janvier 1966, de 12.5 p. 100.

Le délégué des syndicats a rejeté les recommandations du président comme étant trop basses et il a proposé, commençant le 1^{er} janvier 1966, une augmentation de 6½ p. 100 plus 13c. l'heure et, commençant le 1^{er} janvier 1967, 6 p. 100 plus 14c. l'heure, ce qui aurait donné une moyenne d'environ 25 p. 100, avec la possibilité d'augmentations additionnelles pour certaines catégories de main-d'œuvre spécialisée.

Le troisième conseil d'arbitrage, présidé par M. Cameron, faisait à peu près les mêmes recommandations—de fait, il recommandait les mêmes hausses de salaires que M. le juge Munroe, recommandations que les syndicats et les compagnies de chemins de fer ont aussi jugées inacceptables.

On a dit, et il faut que je relève cela, monsieur l'Orateur, en raison des accusations qu'on a portées, que l'échec de ces négociations est dû en grande partie au fait que le gouvernement avait invité des demandes de salaire excessives en établissant, dit-on, une formule de 30 p. 100, s'appliquant à l'ensemble du pays, dans le règlement du différend des débardeurs de Montréal, de Trois-Rivières, de Québec et des employés de la voie maritime.

Bien sûr, une formule globale de ce genre n'existe pas, comme l'a souligné M. le juge Munroe, et donner l'impression d'un bout à l'autre du pays que le gouvernement a établi une formule globale est, à mon avis, le fait d'esprits malveillants, dénués du sens des responsabilités.

M. Horner (Acadia): Établie par le premier ministre.

Le très hon. M. Pearson: Au cours des premiers mois de 1966, il y a eu des ententes fixant des salaires plus bas que celles que j'ai mentionnées; il y en a eu qui fixaient des salaires plus élevés et auxquelles le gouvernement n'avait rien à voir.

Le très hon. Diefenbaker: Lesquelles?

Le très hon. M. Pearson: Je pense aux travailleurs du bâtiment de Montréal, au printemps de 1966, et aux plombiers qui, à la même époque, ont obtenu par voie de négociation avec leurs employeurs des majorations de salaire beaucoup plus considérables que dans les deux cas que j'ai mentionnés et dont le gouvernement s'était occupé.

Examinons le règlement de la grève des débardeurs de Montréal qui a semblé rallier l'approbation générale de la Chambre le soir où il a été présenté, mais qui depuis, n'a cessé d'être l'objet de critiques de la part des députés d'en face. Les débardeurs n'étaient que des employés saisonniers, et dans une seule région du Canada. Les intéressés, au nombre de 4,200 environ, travaillaient en moyenne entre huit et neuf mois par année. De plus, un nombre considérable d'entre eux ne travaillaient qu'à temps partiel.

Leurs salaires étaient bien inférieurs à ceux des employés du bâtiment à Montréal et à ceux des débardeurs des ports de la côte du Pacifique. La période moyenne de travail de ces débardeurs à Montréal, était de 28 heures, durant l'époque de l'année où ils travaillaient.

Cette entente sur les salaires a été acceptée par les armateurs lorsque le gouvernement s'est engagé à présenter une mesure législative instituant une commission qui proposerait des méthodes en vue d'augmenter la productivité du travail sur les quais, et un médiateur d'expérience, le juge Lippé, a recommandé l'entente qui a été conclue. Cette grève a duré 38 jours, et les instances, tant à la Chambre qu'à l'extérieur, visant à y mettre fin, se sont multipliées.

L'entente concernant les employés de la voie maritime—j'admets que c'était là une responsabilité directe du gouvernement—visait une exploitation internationale ayant des employés canadiens. Seulement 1,200 travailleurs étaient impliqués dans cette situation, et les employés américains et canadiens travaillaient côte à côte dans les mêmes conditions de vie et d'emploi. On a soutenu, lors de ce différend, que le salaire différentiel, dans ces circonstances, était injuste et qu'il devrait être supprimé—complètement éliminé. L'entente conclue ne l'a pas éliminé; elle l'a réduit.

Je me souviens—et je n'ai pas l'intention de critiquer—que le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas) a posé cette question, comme on peut le voir à la page 6476 du *hansard* du 16 juin dernier:

Le gouvernement a-t-il fait clairement comprendre aux autorités de la voie maritime qu'il ne peut y avoir aucune objection possible à ce que les travailleurs du côté canadien de la voie maritime soient payés aux mêmes taux que leurs camarades du côté américain?