

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est expiré.

M. Charles Turner (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je remercie le député de ses aimables paroles. Il est inexact de dire que nous n'avons rien fait. Chose certaine, cette question relève exclusivement de l'autorité provinciale. En dépit de cela, le ministre est entré en rapport avec le gouvernement de l'Ontario pour lui exposer les graves répercussions qu'avait cette grève prolongée ainsi que pour l'aviser de l'intérêt que nous lui portions. Bien sûr, cela peut automatiquement donner l'impression que si le gouvernement de l'Ontario jugeait que nous serions capables d'apporter une aide quelconque, malgré que cette question relève de sa juridiction, il communiquerait avec nous, ce qu'il n'a pas fait jusqu'à présent.

En ce qui concerne la situation en Ontario, les rencontres tenues sous les auspices du ministère du Travail ont été interrompues *sine die* il y a une dizaine de jours. Cependant on nous a informés que les médiateurs continuent d'étudier toutes les possibilités de règlement et qu'il est possible que d'autres entretiens aient lieu dans les prochains jours. Un groupe d'entrepreneurs a demandé aux autorités provinciales de nommer une commission d'enquête industrielle.

La situation en Alberta n'a pas évolué et, selon les derniers renseignements reçus, l'Alberta Construction Labour Relations Association était sur le point de présenter des preuves de vandalisme et des menaces de violence à l'endroit des services du procureur général. Différents groupes d'employeurs ont demandé au gouvernement provincial de prendre les dispositions voulues pour mettre fin à la grève.

Quant à la situation en Colombie-Britannique, l'appel qu'a fait le syndicat de la décision de la Cour suprême selon laquelle la grève serait illégale doit être entendu devant la Cour d'appel le 22 février. Le syndicat a déclaré n'avoir donné aucune directive de reprendre le travail à ces adhérents et toute décision à cet égard est laissée aux travailleurs eux-mêmes. Les chefs syndicaux ont rencontré le ministre du Travail de la province. Québec est la seule province qui ait jusqu'ici ordonné aux travailleurs en grève de retourner au travail. Peu de renseignements nous parviennent de la Nouvelle-Écosse, du Manitoba et de la Saskatchewan, qui semblent surveiller ce qui se passe en Ontario, où les principales négociations se déroulent, et où tout règlement conclu s'appliquera aux autres provinces.

Dans un éditorial du 15 février, le *Globe and Mail* affirme:

... que le différend a duré aussi longtemps surtout parce que le syndicat international et les sociétés internationales d'ascenseurs ont décidé de considérer la situation au Canada comme un laboratoire d'expérimentation—de soutenir ici une grève dirigée, pour l'obtention d'avantages constituant de futurs objectifs aux États-Unis.

Les médiateurs de l'Ontario nous informent que ces commentaires sont inexacts, puisque les sociétés canadiennes ont déjà offert au syndicat plus qu'il n'a été obtenu dans le règlement aux États-Unis. En terminant, je dirai que la grève ne relève pas des dispositions du Code canadien du Travail, Partie V (relations industrielles), mais strictement de la compétence des différentes provinces.

Ajournement

LE CANADIEN NATIONAL—LE RALENTISSEMENT DANS LES GARES DE TRIAGE DE VANCOUVER—LA DIMINUTION DE LA PRODUCTIVITÉ

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, certains d'entre nous sont assez vieux pour se rappeler que travailler pour les chemins de fer, c'était faire partie d'une industrie fascinante. Tous ont entendu parler des grands magnats des chemins de fer qui, comme les rois, les industriels et les grands hommes politiques de l'époque, possédaient leur propre wagon privé fastueusement équipé. Pour les enfants des environs, riches ou pauvres, les mécaniciens de locomotive, s'ils n'étaient pas des rois, étaient certainement les princes de la route, et être l'un de ces princes qui faisaient jaillir ces éclats de sirène et ces bouffées de fumée noire, qui saluaient d'un geste large les gens au-dessous d'eux—était l'ambition et le rêve des jeunes garçons.

L'auréole d'aventure qui entourait les voyages par chemin de fer a, pendant un certain temps au moins, aidé matériellement les sociétés ferroviaires à recruter des travailleurs parce que, même si on ne s'élevait jamais au rang de prince d'une locomotive, on pouvait au moins vivre dans son entourage et faire partie de cette grande et merveilleuse industrie. Les hommes affluaient donc aux postes de cheminots, en quête d'un emploi permanent et de pensions, chose relativement rare à cette époque et ce qui couronnait la carrière, la récompense la plus prisée pour un travailleur, la célèbre montre en or.

Je ne sais pas s'il était plus intéressant à l'époque qu'aujourd'hui d'être au service des sociétés ferroviaires. En fait, j'en doute beaucoup. Sans doute qu'au début, les sociétés étaient capables d'attirer et de retenir les travailleurs parce que la plupart des autres emplois étaient moins reluisants. Mais une chose dont je suis certain, c'est que les cheminots de ma circonscription ne sont pas tout à fait heureux. Les ingénieurs s'inquiètent du manque de dispositions portant sur la sécurité dans le Fraser Canyon; en 20 ans, le salaire des aiguilleurs est passé du deuxième rang au 27^e rang en ce qui concerne les travailleurs d'industrie. Les sociétés ferroviaires versent des pensions ridicules et de nombreux travailleurs trouvent qu'ils sont mal représentés par leur syndicat, sans lesquels ils ne peuvent rien faire. Voici ce qu'un de mes commettants m'a écrit; c'est la raison pour laquelle j'ai posé la question lorsqu'on a abordé le problème du ralentissement des activités sur la côte du Pacifique mardi dernier:

Nous nous trouvons actuellement dans une situation où l'on réduit les équipes d'aiguilleurs de trois hommes, un contremaître et deux aides, à deux, en éliminant un aide, et ceci en vertu d'un accord dûment signé. Cet accord a été signé par notre président général (agent commercial) parce que la seule autre possibilité était d'entamer des négociations qui auraient été en fin de compte renvoyées devant le comité d'arbitrage de la société ferroviaire. Selon les lois du pays, l'arbitre M. J. F. Weatherill, peut tout simplement décider si une équipe réduite peut travailler en toute sécurité.

• (2220)

Il a décidé que les questions de production relèvent de la société ferroviaire. En outre, la société a gagné neuf causes devant cet arbitre et le syndicat, une. Vu la situation et comme la société ferroviaire fausse de manière flagrante les cas devant l'arbitre, notre président général nous a dit que la meilleure chose à faire était de négocier un accord selon lequel on en arriverait progressivement à des équipes de deux hommes à la gare centrale de Vancouver. C'est ce qu'on a fait à Edmonton, en Alberta, en juillet 1972.

D'après les renseignements que j'ai, même lorsque l'arbitre a décidé que, pour des raisons de sécurité, les équipes ne peuvent s'occuper que d'un wagon à la fois, le