

## Ajournement

[Français]

**M. Ronald J. Duhamel (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.):** Madame la Présidente, je suis très déçu d'entendre une analyse aussi irresponsable. Le président du Conseil du Trésor a clairement indiqué au député de la circonscription de Saint-Albert qu'il n'y avait eu aucune augmentation.

Le président s'était engagé, le 2 mars, à examiner les détails et à lui fournir des renseignements supplémentaires. Et voilà, c'est ce que je fais ce soir. Je veux donner une réponse plus détaillée.

[Traduction]

J'espère que le Parti réformiste ne tente pas de nous faire croire que son analyse est exacte. Il semble y avoir confusion entre les termes «cadres supérieurs» et le mot «gestion». Dans le contexte de la partie III des prévisions budgétaires, l'expression «cadre supérieur» est un terme de classification qui désigne un groupe professionnel précis, alors que le mot «gestion» désigne une activité, une fonction, un élément de planification qui est utilisé aux fins de la planification des ressources.

Plus précisément, il est fait référence au tableau 6, à la page 2-45 de la partie III du Plan de dépenses du Conseil du Trésor, dans lequel il est question de 85 ÉTP, ou équivalents temps plein. Ces ÉTP se répartissent comme suit: 19 au cabinet du président, 16 au cabinet du secrétaire, 5 au bureau du dirigeant principal de l'informatique, 22 à la direction de la planification et des communications, 10 au service de soutien des services juridiques et 13 pour une réserve spéciale. Ce total ne comprend que quatre postes de cadres supérieurs ou l'équivalent. Il est donc erroné de la part du député de tirer la conclusion que le nombre de cadres supérieurs au secrétariat a augmenté.

[Français]

Il n'y a pas eu d'augmentation.

[Traduction]

J'aimerais en finir très rapidement en précisant qu'au cours des quatre dernières années, ce nombre a diminué de 30 p. 100. Nous prévoyons que cette tendance va se poursuivre.

Le député doit bien savoir que personne n'est payé 350 000 \$ par an.

## LES SYNDICATS

**M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Réf.):** Madame la Présidente, le 3 mars, j'ai posé une question à la ministre du Travail au sujet de la grève qui était alors imminente chez CP Rail. J'ai demandé à la ministre quelles mesures elle comptait prendre pour garantir que les négociations se poursuivent et pour éviter un long conflit de travail qui pourrait tourner au vinaigre.

Dans sa réponse, le secrétaire parlementaire a déclaré que son gouvernement laisserait simplement le processus de négociation collective suivre son cours. Toutefois, depuis que j'ai posé cette question, les grèves et les lock-out se multiplient au Canada, au

point qu'hier, les 3 200 membres de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies ont cessé toute activité.

● (1900)

Jusqu'à maintenant, ce syndicat était le seul visé par le conflit de travail, mais l'autre groupe important, c'est-à-dire les 4 000 Travailleurs canadiens de l'automobile, est prêt à se mettre en grève en tout temps après le 15 mars—autrement dit, dès demain.

L'actuel conflit de travail entre les parties patronale et syndicale des chemins de fer pourrait avoir des conséquences graves. Pour compliquer encore les choses, les 405 membres des International Longshoremen's and Warehousemen's Unions ont cessé leurs activités dans les ports de la Colombie-Britannique, paralysant ainsi la circulation des marchandises dans l'ouest du Canada.

Le gouvernement doit prendre d'urgence des mesures fermes pour empêcher que la situation de nos réseaux de transport s'envenime davantage. La fragile économie canadienne ne peut tout simplement pas supporter une telle pression. Pour que la reprise économique suive son cours, il faut absolument que notre système de transport roule sans heurts. Personne ne peut contester cela.

Il y a pire. Quand on examine les conséquences économiques d'une grève, on doit envisager ce que sera le résultat final. Dans ce cas-ci, personne ne peut y gagner. Trop de gens seront atteints par des grèves et des lock-out qui ne sont pas nécessaires. C'est simplement répréhensible d'exposer encore une fois les Canadiens à une situation aussi insensée.

Les négociations entre CP Rail et les deux syndicats se poursuivent maintenant depuis environ 15 mois. Il semble qu'aucune partie ne soit vraiment déterminée à conclure un nouveau contrat. Si elles faisaient preuve de bonne volonté, les différends auraient certainement déjà été réglés rapidement et pacifiquement.

Il ne suffit pas de simplement demander aux deux parties de poursuivre la négociation collective. En continuant leurs pourparlers pendant Dieu sait combien de temps, les parties à ce conflit feront d'innombrables victimes qui n'y sont pour rien.

C'est pourquoi le gouvernement doit intervenir immédiatement dans ce différend en adoptant une loi de retour au travail. Cette loi devrait comprendre une période de réflexion de 30 jours où des négociations sérieuses pourraient avoir lieu.

À mesure que l'arrêt de travail se prolonge, il semble évident que le gouvernement cherche à gagner du temps pendant qu'il rédige une loi interdisant le recours aux briseurs de grève. Pareil- le dérobade serait inacceptable.

Les sociétés ferroviaires du Canada comptent pour près de 40 p. 100 de toutes les marchandises qui sont expédiées dans le pays. Qu'il s'agisse des expéditeurs de papier journal, de charbon ou de potasse, des dirigeants de l'industrie de l'automobile ou des producteurs de céréales de l'Ouest, les importateurs, les exportateurs et les fabricants doivent être assurés de disposer d'un moyen fiable pour acheminer leurs produits vers les mar-