

ment et le Parlement ne font rien pour fixer le prix qu'un travailleur doit payer à la *General Motors* pour une voiture ou à la *Canada Packers* pour une livre de bacon ou qu'un cultivateur doit payer à l'*International Harvester* pour un tracteur. Ils savent que le Parlement ne fait rien à propos de la hausse croissante des taux d'intérêt que les travailleurs doivent payer pour une hypothèque sur leurs maisons. A vrai dire, au lieu de ne rien faire, les autorités gouvernementales ont augmenté les taux d'intérêt, de sorte qu'aujourd'hui le travailleur paie des taux plus élevés que jamais. Le travailleur n'est pas sans savoir que lui-même et certains producteurs primaires font partie d'un groupe dont le prix de la main-d'œuvre est fixé par quelqu'un d'autre, alors que ceux qui dirigent l'économie, ceux qui exercent des monopoles et des coalitions, continuent de fixer comme il leur plaît le prix des produits que le consommateur doit acheter.

Si cette loi doit être respectée, elle devra sembler juste à ceux qu'elle vise. Le gouvernement devrait s'arrêter pour réfléchir à cette mesure. Le Parlement peut adopter une loi, mais une mesure législative ne fera pas fonctionner les trains. Seuls des hommes peuvent faire marcher des trains et fonctionner le réseau de chemin de fer. Et si le gouvernement veut que les hommes retournent au travail, comme nous le voulons tous, il devrait certes prendre le temps voulu pour remettre cette mesure à l'étude.

Je dis au gouvernement qu'il devrait consulter les représentants des syndicats de cheminots et être prêt à modifier ce projet de loi en fixant des taux considérés comme un juste minimum et en demandant aux hommes de retourner au travail sur la base de ces taux. Ensuite, le libre processus des négociations collectives devrait s'appliquer à ce qui viendra s'ajouter à ces taux. Selon moi, il n'y a aucune raison d'imposer l'arbitrage obligatoire. Si le gouvernement nommait un administrateur pour représenter les chemins de fer au cours de ces négociations, si le gouvernement accordait aux employés un minimum raisonnable pour les inciter à reprendre le travail, je crois que le libre processus des négociations collectives pourrait aboutir à un règlement.

Je doute sérieusement qu'un règlement imposé produise l'effet désiré par le gouvernement. J'aimerais également dire au gouvernement que la situation n'est pas améliorée par la déclaration apparemment faite hier par M. Sinclair, le président du Pacifique-Canadien, et publiée dans un de nos quotidiens à grand tirage, d'après laquelle si les hommes ne veulent pas retourner au travail lorsque ce projet de loi sera adopté, ils perdront leurs droits de pension. Première-

ment, je doute qu'il ait légalement le droit d'exécuter une telle menace. Mais, à mon sens, le ministre du Travail (M. Nicholson) et le premier ministre devraient d'abord appeler M. Sinclair et lui dire que ce genre d'arrogance ne fait qu'envenimer la situation et ne peut qu'inciter les hommes à braver le Parlement et la loi.

L'hon. M. Turner: L'honorable représentant ne conviendrait-il pas que l'article 4b) du projet de loi actuellement à l'étude prévient et empêcherait toute action de ce genre?

M. Douglas: Il n'est pas besoin de me le dire. Dites-le au président du Pacifique-Canadien. De toute façon, le ministre d'État (M. Turner)—sans portefeuille et sans bien d'autres choses—est bien plus près du président du Pacifique-Canadien que moi, et d'après moi il devrait lui téléphoner, lui dire la disposition et lui dire de se taire si nous voulons régler la grève en paix.

En plus de la question des salaires, il y a aussi d'autres questions en litige. Selon cette loi, toutes les questions ayant trait aux congés, aux conditions de travail, aux prestations de maladie, aux vacances et à la sécurité de l'emploi doivent être soumises à l'arbitrage. Je m'oppose fortement à ce que les cheminots soient forcés d'accepter des conditions de travail qui leur auront été imposées par un tribunal d'arbitrage. Les cheminots ont le droit de négocier ces questions et de négocier librement sans aucune contrainte.

● (5.10 p.m.)

Monsieur l'Orateur, avant d'épuiser mon temps de parole, j'aimerais m'interrompre pour proposer un sous-amendement. Appuyé par le député d'York-Sud (M. Lewis), je propose:

Que l'amendement soit modifié par l'insertion, immédiatement après les mots «rapport Freedman»,

de ce qui suit:

«en imposant l'arbitrage obligatoire et en ne prévoyant pas la nomination d'un administrateur des compagnies de chemin de fer de façon à permettre la tenue de négociations collectives efficaces».

Je propose cet amendement, car ce n'est pas seulement la question des salaires qui est importante, mais les avantages marginaux et les autres objets du différend le sont autant. Je pense particulièrement à la sécurité d'emploi. Le public ne sait pas très bien que, depuis une décennie, le nombre d'employés de chemins de fer a baissé de quelque 30 p. 100, même s'ils manutentionnent une plus grande quantité de marchandises. Par exemple, les chiffres indiquent que le Pacifique-Canadien