

Monsieur l'Orateur, au cours de chaque législature, au long des années, les députés se sont toujours prévalus de la grande liberté que le Règlement accorde lors du débat sur l'Adresse en réponse au discours du trône, pour discuter de questions tant nationales, internationales, provinciales que locales. Les chefs de partis et leurs collègues de premier plan expriment leurs opinions sur les sujets de l'heure et c'est, en général, ce qui donne le ton aux divers débats qui ont lieu pendant le reste de la session.

Nombre de députés consacrent le temps qui leur est accordé au cours du débat sur l'Adresse pour traiter de questions qui intéressent leurs circonscriptions. Je vais consacrer le temps qui me reste à une situation qui est survenue dans la circonscription de Northumberland-Miramichi et qui a, plus que toute autre chose depuis bien longtemps, suscité l'intérêt des gens de cette région. J'aimerais faire ici une recommandation qui est, je crois, dans l'intérêt public. Bien que la situation qui m'amène à faire cette recommandation s'est produite dans la circonscription de Northumberland-Miramichi, cela aurait pu arriver dans n'importe quelle autre des 262 circonscriptions au Canada.

Les députés savent que les contrats du gouvernement fédéral comprennent une échelle de salaires minimums. Toutefois, aucun taux n'y est prévu pour la fourniture de matériaux ou la location d'outillage. Il est vrai qu'il n'est pas facile d'établir des taux pour ces genres de services, lorsqu'il s'agit d'entreprises du gouvernement fédéral dont l'exécution est adjugée par voie de soumissions publiques. Nous sommes d'avis, cependant, que les taux minimums devraient être précisés, dans les contrats relatifs au transport d'un endroit à un autre, des matériaux fournis par l'entrepreneur, lorsque des camionneurs particuliers exécutent ce service. Je pense notamment au transport par camion de gravier fourni par un entrepreneur et transporté par des camionneurs particuliers d'un endroit à un autre, calculé à raison de tant par tonne-mille.

Je voudrais parler de la suspension forcée des travaux qui s'est produite sur le chantier de construction d'une piste d'atterrissage de l'ARC à Chatham, Nouveau-Brunswick. A compter du 29 décembre dernier jusqu'au 29 janvier, le transport du gravier par camion pour ce projet a été suspendu. Comme les parties en cause ne sont pas parvenues à s'entendre pendant quatre semaines, bien des entreprises ont été désorganisées et l'affaire a suscité un vif intérêt parmi le public. Il était

manifeste que les gens de l'endroit sympathisaient entièrement avec les camionneurs qui exigeaient d'être rénumérés au tarif établi, reconnu et payé depuis plusieurs années et rejetaient l'offre de l'adjudicataire, à raison d'un taux inférieur de 42 p. 100 à celui qui avait été versé pendant nombre d'années. En l'occurrence, il fallait 400,000 tonnes de gravier pour une piste d'atterrissage de 10,000 pieds de long. Il paraît que la différence en dollars entre le taux établi pour le camionnage et celui que la société a commencé par offrir était de \$200,000.

Lorsque la société de la Couronne *Defence Construction Limited* a adjugé le contrat au plus bas soumissionnaire, le prix était jugé peu élevé et on a dit officieusement que cette société hésitait à accorder le contrat au montant le plus bas. Cependant, comme le soumissionnaire a offert la garantie requise pour l'exécution du contrat, son offre a été acceptée.

Lorsque les camionneurs de l'endroit sont entrés en pourparlers avec les entrepreneurs, ceux-ci leur ont offert un taux de 70c. la tonne, ce qui représentait \$6.30 pour une charge de 9 tonnes sur un parcours de 43 milles aller et retour. Les camionneurs qui font partie de l'Association des camionneurs du Nouveau-Brunswick, ont refusé l'offre de 70c. la tonne, car ils estimaient ce prix de beaucoup inférieur au taux établi et reconnu depuis longtemps.

Pendant plusieurs années, le taux minimum versé par les gouvernements provinciaux et par les entreprises de construction pour le transport du gravier, pour la même distance et dans les mêmes conditions, était de \$1.21 la tonne. Or, on a fait venir un certain nombre de camions qui ne provenaient pas de la région et dont les propriétaires n'étaient pas membres de l'association des camionneurs. Ils ont commencé à apporter du gravier au taux de 70c. la tonne, à ce que l'on dit. Les camionneurs de la région ont organisé le piquetage de la carrière, ce qui a eu pour résultat la suspension des opérations de camionnage. L'impasse a duré deux semaines, avant que les négociations aboutissent à un résultat. Deux semaines plus tard, les entrepreneurs offraient le taux de \$1.00, et ensuite de \$1.21 la tonne. Un certain taux a été, en fin de compte, établi pour le camionnage par les deux parties au différend à titre de taux officiel fixé par le gouvernement provincial, taux que déterminerait le nombre de milles en question, et qu'on estime être de \$1.18 à \$1.24 la tonne.

Toutefois, le tarif ainsi convenu a entraîné l'adoption, par l'entrepreneur, d'une clause d'après laquelle, pour chaque camion engagé