

L'embauchage du personnel fut proportionnel à la demande de services et, alors que la demande était très forte, le nombre d'employés du Canadien National augmenta jusqu'à 140,000. Celui des surveillants fut également augmenté. On engageait des fonctionnaires supérieurs et des adjoints à gogo, et cela constituait l'effort de guerre.

La guerre étant terminée, la situation devint normale. L'automatisation, l'utilisation de machines électroniques et autres, devinrent alors chose courante. Il y eut donc un surplus de personnel et, nécessairement, des congédiements.

Et, chose assez étrange, étant donné que cela est devenu une habitude au sein du Canadien National, les simples travailleurs payèrent la note. En effet, les congédiements ne touchèrent qu'eux.

Par ailleurs, ceux qui purent demeurer à leur poste furent exploités par les syndicats, qui profitèrent de la formule Rand—formule de cotisation obligatoire—pour augmenter les cotisations syndicales. Cette formule n'a malheureusement rien apporté de bon, mais elle a contribué à faire disparaître l'influence que les employés avaient sur leurs syndicats.

Pour établir une nouvelle taxe ou un impôt nouveau, le Parlement canadien doit se prononcer par l'entremise de ses 264 députés. Mais pour ce qui est de la perception des cotisations syndicales par les syndicats internationaux et à leur avantage, il suffit que quelques chefs syndicaux prennent la décision et avisent les sociétés de chemins de fer.

Je citerai un extrait d'une lettre du 11 juillet 1969, de l'Union des Employés des Transports et Communications, Système Division n° 1, 156, rue Saint-Denis, Saint-Lambert. Voici :

Vu les obligations financières de votre «System Division» ... le comité général a dû augmenter le montant de cotisation des membres, à compter du 1^{er} juillet 1969. L'augmentation sera de \$1 par mois. ... Par conséquent, la prochaine cotisation déduite en juillet 1969 sera au montant de \$7.

Cette lettre est signée par le président général du système, M. F. M. Sheahan, par le président général de l'union, M. Soucy, et par le secrétaire-trésorier général, M. Hlady.

Ainsi, l'employé ne peut rien dire lorsqu'on lui prend son argent et, depuis un certain temps, il ne sait pas pourquoi il paie, même si la cotisation est prélevée sur sa paie.

A propos du bill et de l'argent demandé pour l'exploitation du Canadien National, j'ai signalé qu'une des causes des déficits du Canadien National était le patronage qui existe au sein de son administration.

Malgré la diminution du nombre des travailleurs et les sommes d'argent qui figurent au rapport annuel de cette société, au poste des salaires, rien ne change. Ceux qui demeurent s'accordent, d'année en année, des aug-

mentations de salaire. Il est évident qu'ils occupent toujours leur poste.

● (5.10 p.m.)

Les contremaîtres sans travailleurs à surveiller deviennent inspecteurs. En d'autres termes, les fils à papa sont toujours protégés, et même si le nombre des employés, qui a déjà été de 140,000, a baissé à moins de 80,000, les bureaucrates sont toujours au poste, semant la confusion et drainant les revenus de la compagnie.

Dans certains domaines, les inspecteurs sont plus nombreux que les travailleurs et sont très durs envers les employés.

Monsieur l'Orateur, la situation est grave, car l'administration du Canadien National est mauvaise. Au fait, les relations ouvrières-patronales n'ont jamais été aussi mauvaises et les employés, dont on abuse, détestent la compagnie. On ne compte plus les millions en pertes causées par les douzaines d'accidents annuels.

Tous les chefs de train, les chefs de gare et les chefs cantonniers ont obtenu leurs postes en prouvant par 20 ou 25 années de service qu'ils étaient compétents, alors que nous ne pouvons pas en dire autant des technocrates. Qui sont-ils, d'abord? D'où viennent-ils? Quel est leur rôle au sein de la compagnie? Combien sont-ils et, surtout, combien nous coûtent-ils? Nous ne sommes pas sûrs de leur nombre et nous sommes encore moins sûrs de ce qu'ils nous coûtent. Et, justement, à la page 8329 des *Débats* de la Chambre des communes du 5 octobre 1966, on trouve la réponse à une question que j'avais inscrite au *Feuilleton* et qui confirme ce que je viens de dire. Je cite :

LES SALAIRES AU NATIONAL-CANADIEN

Combien d'employés du National-Canadien reçoivent un salaire, a) de \$4,000 à \$6,000, b) de \$6,000 à \$8,000, c) de \$8,000 à \$10,000, d) de \$10,000 à \$15,000, e) de \$15,000 à \$25,000, f) de \$25,000 ou plus?

Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Byrne) répondait, et je cite :

La direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants : Il n'a pas été jugé qu'il est dans les meilleurs intérêts de la Compagnie de dévoiler des renseignements sur les gains des employés de la manière demandée.

Monsieur l'Orateur, il n'est peut-être pas dans l'intérêt de la compagnie de communiquer des comptes rendus au peuple, mais, pour le public qui doit payer les pots cassés, peut-être pourrions-nous obtenir ces chiffres. S'il n'est pas dans l'intérêt public de les faire connaître de la façon demandée, peut-être le ministre qui parraine ce bill peut-il trouver une façon de communiquer avec cette compagnie d'État?