

Exploitation des chemins de fer—Loi

Des voix: Bravo!

M. Alkenbrack: Je constate que le comité comprend mon point de vue. Je proteste contre le fait que ces 56,000 employés sédentaires ne touchent aucune indemnité de grève. Ils le devraient. Je veux souligner l'injustice faite à ces hommes par leurs syndicats internationaux. Ils devraient au moins recevoir une faible rétribution en cette période où ils ne touchent aucun salaire.

(L'article est adopté.)

(L'article 11 est adopté.)

Sur l'article 12—*Les services ferroviaires doivent reprendre*

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur le président, c'est un autre article que nous avons manifesté l'intention de modifier. Nous croyons toutefois que la teneur de notre amendement se retrouve dans le projet d'amendement de l'article 14. En conséquence, il ne sera pas nécessaire de retarder le comité à l'article 12.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 13—*Modifications des modalités des conventions collectives*

M. Rowland: Monsieur le président, mon discours ne sera pas long.

Des voix: Bravo!

M. Rowland: Il ne sera pas très gai non plus. Je suis navré de ce qui se passe ici ce soir.

Des voix: Oh, oh!

M. Rowland: Depuis l'aveu ce matin, de la part du premier orateur parmi les députés ministériels, la Chambre a mis de côté toute idée de justice au sujet du règlement concernant le salaire qui doit être accordé à ces travailleurs lorsqu'ils retourneront au travail. J'en suis malade.

Selon le ministre des Transports, nous sommes incapables de dire ce qui est juste dans cette question. Je ne discuterai pas là-dessus car on l'a déjà fait tant et plus. Ce raisonnement n'a pas de sens. Les faits et les chiffres sont là, il s'agit tout simplement d'ouvrir les yeux.

Voyons le raisonnement du gouvernement. Prenons-le comme il est. Le gouvernement nous dit tout d'abord que ce n'est pas à nous de décider si le règlement est juste ou non, que nous devons tâcher de faire de notre mieux pour que la négociation collective entre de nouveau en jeu dans l'industrie ferroviaire. Voilà, selon lui, le rôle que nous devons jouer. Nous sommes ici pour voir à ce que le processus de négociation collective entre de nouveau en jeu dans les négociations des chemins de fer.

La méthode a échoué parce que, comme on l'a dit en deux occasions survenues au cours des 23 dernières années quand les employés des chemins de fer ont fait la grève et que le Parlement les a renvoyés au travail, les compagnies ferroviaires comptaient sur le Parlement pour les renvoyer de nouveau à leur travail. Les membres de tous les partis à la Chambre sont d'avis que les compagnies ferroviaires n'ont pas négocié en toute bonne foi. Si nous voulons que la négociation collective réussisse à nouveau, il faudra assurer aux employés un règlement tel que les compagnies ferroviaires craindront à l'avenir de demander au Parlement de négocier. Et c'est notre travail de faire marcher les négociations collectives et c'est la façon de le faire pour ne pas imposer aux travailleurs un règlement insatisfaisant.

● (0120)

Le deuxième argument est que nous ne pouvons pas porter un jugement à l'égard de la justesse du cas présenté soit par les chemins de fer soit par les syndicats. C'est une affirmation douteuse, mais acceptons-la pour le moment. Le ministre des Transports nous a dit que nous étions ici pour mettre fin à une grève du rail, pour ramener les gens au travail.

Des voix: Oui.

M. Rowland: Comment s'attend-t-il que nous ramenions les gens au travail avec des dispositions salariales qui sont absolument inacceptables pour les travailleurs? Si le bill n'expose pas des termes suffisamment acceptables pour les travailleurs nous ne réglerons pas la crise. Nous ne ferons que la continuer.

La productivité des chemins de fer a augmenté et je pense qu'il est juste que les travailleurs obtiennent une part des bénéfices. Après tout ils y ont contribué. Sans eux la productivité n'aurait pas augmenté.

Le règlement imposé aux employés itinérants par l'article 13 leur accorde environ 2 p. 100 de cette augmentation de la productivité. C'est le montant que recevront les gareurs de trains qui doivent être disponibles dans les deux heures, 24 heures sur 24, des hommes qui travaillent dans des conditions difficiles et qui sont exposés à des accidents très graves, des hommes dont la vie familiale est ruinée à cause de leurs conditions d'emploi.

Le règlement est imposé aux conducteurs et aux gardes-freins qui travaillent sur des trains dont les dimensions ont beaucoup augmenté et qui voyagent à des vitesses toujours plus grandes. Ils travaillent sur des trains qui transportent maintenant des produits chimiques, des nouveaux produits de toute sorte. Ce trafic demande de leur part un nombre accru de connaissances. Ils ont réussi à les acquérir et à continuer à faire marcher les chemins de fer contribuant ainsi à augmenter leur productivité.

En outre, ils ont conduit ces trains plus rapides sur une superstructure tout à fait insuffisante et ils l'ont fait en conservant une bonne fiche de sécurité. Que leur donnons-nous en retour? Environ 2 p. 100 des gains provenant d'une productivité accrue.

J'ai dit que j'avais l'intention de parler brièvement et je finirai sur cette note. Mais je suis désolé de constater que la Chambre traite ainsi un groupe d'hommes. Je ne peux pas comprendre comment nous pouvons agir ainsi. J'ai l'intention de présenter un amendement. Je sais quel sort lui est réservé, mais je le présenterai de toute façon, car je crois qu'il convient au moins de le faire entendre.

M. le vice-président adjoint: Le député d'Ottawa-Ouest invoque-t-il le Règlement?

M. Reilly: Oui, monsieur le président. Après le député de Verdun, le ministre des Transports et d'autres députés ministériels qui ont parlé avec tant d'éloquence, avec beaucoup de conviction et une profonde compréhension du problème auquel nous faisons face, je ne peux pas comprendre pourquoi le député de Selkirk ne peut retenir l'attention des membres du comité et avoir droit aux regards des députés ici présents.