

Mais, par contre, la structure complexe des salaires en oblige beaucoup d'autres à se contenter de petits salaires s'ils n'ont pas l'ancienneté requise pour avoir un emploi convenable.

• (3.50 p.m.)

Prenons un exemple, lorsque la rémunération de certains emplois est calculée d'après le nombre de milles, si le nombre de milles n'est pas accumulé et si le parcours comporte moins de 100 milles, le taux de rémunération est fixé à \$2.09 l'heure. Si le cheminot est forcé de remplir un emploi de ce genre, j'estime qu'un tel salaire ne tient guère compte de la réalité. Si le parcours excède 100 milles, la rémunération est calculée au mille, ce qui revient à \$16.35 les 100 milles. Cette inégalité de traitement déplaît aux intéressés et les syndicats ont tenté de l'abolir. Néanmoins, chaque fois que les syndicats tentent d'aborder le problème, la compagnie accepte volontiers les discussions, mais elle refuse de relever les salaires au niveau maximum; elle essaye de les rabaisser à un niveau minimum uniforme. C'est la seule façon dont elle entend négocier.

A maintes reprises, nos syndicats se sont attaqués à cette inégalité en vue de simplifier la structure des salaires. Les compagnies cherchent à réduire les salaires des travailleurs les mieux rémunérés. Par conséquent, on tourne en rond quant à ce problème particulier. L'agent de manœuvres d'une cour de triage a un salaire-horaire de \$2.66. En moyenne il travaille de 20 à 40 ans au service de la compagnie. Après tant d'années, il a la compétence voulue et doit assumer la responsabilité de machines valant des centaines de milliers de dollars et de marchandises qui en valent autant. A mon avis, ce salaire-horaire de \$2.66 est absolument outrageant dans son cas, et un supplément de 6 p. 100 ne vaut même pas la peine qu'on en parle.

Hier soir, j'ai écouté avec intérêt le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Il semblait croire lui aussi qu'une fois au pied du mur les compagnies consentiraient à négocier. J'aimerais lui rappeler que, lorsque la compagnie a plus ou moins été obligée d'accepter le rapport unanime d'une commission de conciliation, il s'agissait là aussi d'une intervention gouvernementale. En effet, la compagnie ne voulait pas de la formule de règlement recommandée, à l'unanimité il

est vrai, par le comité de conciliation et, à cette époque aussi, cela a presque entraîné une crise.

Je dois donc répéter ce que j'ai déjà dit. Je ne crois pas que l'adoption de ce projet de loi soit de sitôt suivie d'une amélioration très marquée du sort des travailleurs. Je prévois des mois de retard, de frustration, et d'amertume accrue chez les employés.

J'aimerais aussi rappeler les paroles du député de Red Deer (M. Thompson) au sujet du rapport de la Commission Freedman: elles devraient servir de base aux négociations entre les compagnies et les syndicats. Je ne critique pas le député de Red Deer à ce sujet parce que comme la plupart des gens, il ne comprend pas, j'en suis sûr, que la grève non autorisée au National-Canadien a éclaté uniquement parce que pendant des années, les syndicats ont essayé de faire inclure dans leur contrat les points mêmes que recommande le rapport Freedman. Leur échec seul a entraîné cette grève «sauvage».

Ici encore les intéressés ont tenté de négocier, et les délégués syndicaux ont proposé l'insertion dans le contrat des recommandations du rapport Freedman. La compagnie a écarté l'idée d'emblée et se refuse à négocier. Qu'on ne s'y trompe pas: seule une mesure législative pourra mettre ces recommandations en vigueur.

Comme tous les syndiqués, je m'oppose à l'arbitrage obligatoire. A mon avis, cela ne résout rien. Si jamais nous arrivons au point où tous ces différends aboutissent à l'arbitrage obligatoire, la direction n'acceptera jamais de règlement; elle misera sur la chance de l'emporter quand on en viendra à l'arbitrage obligatoire. Sans vouloir critiquer les médiateurs, nous autres syndiqués soupçonnons que tout arbitrage joue quelque peu en faveur des compagnies. C'est une autre des questions qui inquiète les cheminots aujourd'hui.

Je veux insister particulièrement sur un point: si les cheminots sont bouleversés, ce n'est pas qu'ils comprennent mal le bill n° C-230 mais qu'ils comprennent fort bien la façon de négocier des compagnies depuis 16 ans, depuis la grève de 1950. Je suis d'avis que les compagnies n'ont jamais négocié avec bonne foi depuis la grève de 1950. Il y a peut-être eu des négociations symboliques au cours desquelles les compagnies avaient comme arrière-pensée que le gouvernement