

du Canada ne manqueront pas de voir que le gouvernement demande au Parlement de limiter leur augmentation de salaire à 6 p. 100 pour 1966, mais qu'aucune disposition n'est prise pour limiter de quelque façon que ce soit les bénéfices futurs des sociétés ferroviaires.

Il n'est pas prévu non plus que lorsque cette question sera soumise à l'arbitrage, les sociétés ferroviaires seront obligées, quand il sera question de leur capacité de paiement, de tenir compte non seulement de leurs recettes provenant des chemins de fer, mais également des recettes importantes qu'elles tirent de leurs autres opérations lancées ou financées grâce aux bénéfices découlant des chemins de fer.

● (4.50 p.m.)

Depuis des années, chaque fois que nous, de l'Ouest canadien, faisons des instances auprès de la Commission des transports au sujet du tarif-marchandises, les chemins de fer prétendent que leur capacité financière devrait être basée exclusivement sur leurs recettes ferroviaires. Pareil raisonnement nous a toujours semblé boiteux. Les millions d'acres de terre qu'elles ont obtenus en cadeau ne sont pas inclus. On oublie leurs opérations minières, forestières, leurs transactions immobilières, de même que leurs opérations pétrolières et leurs importantes sociétés de placement quand il est question des salaires qu'elles devraient payer ou du tarif-marchandises qu'elles devraient exiger. En fait, depuis plusieurs années le Pacifique-Canadien dissocie ses opérations ferroviaires de ses autres entreprises. Il se prépare pour le jour où un gouvernement canadien nationalisera les chemins de fer et établira un système ferroviaire national.

Si jamais un gouvernement canadien doit songer à nationaliser le Pacifique-Canadien, j'espère qu'il sera assez intelligent pour s'emparer de tout l'actif du Pacifique-Canadien et non seulement du chemin de fer. Tout cet avoir a été édifié grâce aux profits que la société retire de ses chemins de fer et des concessions immobilières, s'établissant à des millions d'acres de terre qui lui ont été accordés par les divers gouvernements du Canada.

Il ne faut pas oublier une chose, monsieur l'Orateur. Le gouvernement se dispose maintenant à imposer un règlement aux travailleurs par l'intermédiaire de cette mesure législative—qui dit aux chefs syndicaux d'ordonner à leurs hommes de retourner au travail—mais rien n'indique qu'il est disposé à nommer un administrateur des chemins de fer comme nous l'avons suggéré quand la grève des débardeurs s'éternisait le printemps

dernier. La seule façon dont les cheminots du pays seront sûrs que les conventions collectives, dirigées par un médiateur, seront honnêtes et efficaces est de nommer un administrateur des chemins de fer pour la période des négociations et au cours des négociations.

Les membres de mon parti pensent que l'augmentation de salaire proposée dans le projet de loi est insuffisante et qu'elle ne produira pas le résultat auquel le gouvernement s'attend. La formule des 6 p. 100 pour cette année est celle qui a été proposée par les juges Munroe et Cameron. Mais le reste de la formule selon laquelle une augmentation supplémentaire serait accordée pour les premiers six mois de 1967 et une augmentation de 6 p. 100 pour la deuxième moitié de 1967 n'apparaît pas dans le projet de loi.

La mesure ne prévoit rien quant à la détermination des salaires des cheminots en 1967; la question sera tranchée exclusivement par une commission encore inexistante. Je dis cela parce que je suis convaincu que les chemins de fer ne feront pas de leur mieux d'ici le 15 novembre en ce qui concerne les négociations libres.

Le moins auquel les cheminots étaient en droit de s'attendre s'ils devaient être forcés de reprendre leur travail, c'est qu'on leur accorde, conformément à la formule Munroe, des augmentations de 18 p. 100, réparties sur une période de deux ans. A mon sens, le gouvernement aurait été justifié à leur accorder des augmentations de 25 p. 100, inférieures aux demandes des travailleurs mais entièrement motivées eu égard aux taux de salaires payés dans les industries de biens durables.

La proposition contenue dans cette mesure législative est affreusement insuffisante et montre l'abîme qui s'est creusé entre le gouvernement et les citoyens. Si l'on pense que j'exagère, je cite en témoignage le journal libéral le plus important du Canada, le *Daily Star* de Toronto. On peut lire dans son éditorial d'aujourd'hui:

Il est incroyable que le gouvernement ait tellement perdu contact avec l'état d'esprit et les besoins des cheminots.

Et plus loin:

Qu'arrivera-t-il s'ils ne retournent pas au travail? Le Code criminel prévoit une peine d'emprisonnement de deux ans pour quiconque enfreint une loi du Parlement. Peut-on sérieusement croire que cette mesure sera appliquée contre 117,000 cheminots?

Non, le gouvernement doit être tiré de cette position ridicule et dangereuse dans laquelle il s'est placé et a placé le pays.

C'est là un journal libéral; non pas une critique du gouvernement, mais bien un de ses partisans, monsieur l'Orateur.