

les différends du travail, et qui recommandait un relèvement des salaires.

M. l'Orateur: A moins qu'un honorable député ne veuille soulever une objection à propos du projet d'amendement, je vais demander à la Chambre de se prononcer sur la question. Le chef de l'opposition (M. Pearson) propose, appuyé par l'honorable député de Laurier (M. Chevrier), un amendement à la motion tendant à l'adoption du bill en 2^e lecture:

« Cette Chambre refuse courtoisement d'aborder la deuxième lecture d'un bill dont les dispositions établissent un blocage obligatoire et discriminatoire des salaires versés aux employés des chemins de fer, contrairement à l'avis qu'a rendu une Commission de conciliation nommée en vertu de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, et qui recommandait un relèvement des salaires. »

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

M. D. M. Fisher (Port-Arthur): Monsieur l'Orateur, le caucus du PSD et du nouveau parti s'oppose au principe du bill. En substance, nous considérons l'industrie des chemins de fer comme une industrie réglementée, et même très strictement, par l'autorité fédérale. Nous estimons que cela confère une responsabilité au gouvernement et au pays qui ont favorisé une telle réglementation. Il découle de cette responsabilité qu'une industrie réglementée par l'autorité fédérale doit avoir une juste conception des normes servant à déterminer les niveaux de salaire.

Nous avons beaucoup entendu parler du processus normal des relations industrielles. Comment ce processus pourrait-il s'appliquer normalement, — c'est-à-dire qu'il y ait lutte libre aboutissant à une décision entre la main-d'œuvre et la direction, — alors que la loi et les règlements imposent des limitations sévères au revenu de l'industrie? De plus, ces limitations tiennent à une conception nationale voulant que les chemins de fer aient une responsabilité unique vis-à-vis du public. Après tout, en reconnaissant tous qu'une grève aurait des effets néfastes pour le pays, nous reconnaissons par là même que c'est une industrie unique, une industrie vitale qui ne peut jamais se prétendre étrangère à l'intérêt national.

Cela étant, il est impérieux de bien examiner et de respecter le régime de conciliation dans les relations industrielles. Cette loi, croyons-nous, détruit le régime de conciliation: les longs mois de préparation soigneuse de la part des deux parties, la documentation amassée, les audiences, l'argumentation, tout cela se trouve anéanti.

C'est un lieu commun d'affirmer que personne ne désire une grève. Il me semble que seule une personne en mal de suicide pourrait en vouloir une dans ce cas-ci. Les seuls qui

[L'hon. M. Pearson.]

favorisent une grève, à ma connaissance, sont le *Globe and Mail* de Toronto, l'Association des camionneurs du Canada et M. Crump, président du Pacifique-Canadien. Je n'ai pas entendu M. Crump le dire, mais je sais de bonne source qu'il envisageait sereinement une grève de trois ou quatre mois.

Nous devons tous nous rendre compte que même si nous ne voulons pas de grève, cela ne veut pas dire que la grève qui a été déclarée soit irrégulière, anticonstitutionnelle ou mauvaise. Nous, du PSD, sommes persuadés que les employés touchés n'aiment pas l'idée d'une grève et que, s'ils ont voté pour la grève, ce n'était pas de gaieté de cœur mais avec détermination, afin de convaincre le patronat et la troisième partie en cause, soit le pays, qu'ils s'acharnent à penser que leur cause doit être étudiée et leur cause, bien entendu, c'est maintenant le rapport Milvain. D'après eux, ce rapport est juste et ses recommandations représentent un minimum. Nous sommes d'accord.

Depuis mon enfance, j'ai été en rapports très étroits avec les chemins de fer et les cheminots. Mon père était chargé d'entendre les griefs au National-Canadien, et la plupart de mes parents de sexe masculin sont des employés de chemin de fer. Il y a dans ma circonscription quatre points divisionnaires, 700 milles de grandes voies et 500 milles de voies d'embranchement. Comment, après cela, ne pas m'intéresser de près aux choses de chemins de fer? Je me suis entretenu avec beaucoup de cheminots et la plupart, surtout ceux des chemins de fer nationaux, se sont dits inquiets de l'état des chemins de fer et du moral des travailleurs. A mon avis, ce vote de grève et toute la conjoncture actuelle sont dans une grande mesure le résultat des profonds changements qui s'opèrent dans les chemins de fer et des sentiments de crainte et d'insécurité qui étreignent tant d'employés.

Si vous en voulez des exemples, allez voir aux points divisionnaires. Allez voir à Rodditt, où on arrache les rails; à Nakina, d'où cinquante familles sont parties il y a quinze jours à peine. Nous savons que bien des changements sont inévitables, et les cheminots sont prêts à les accepter. Ils ne demandent qu'à s'y préparer. Ils veulent savoir, se sentir en sécurité, être traités convenablement, être compris. On le leur refuse actuellement.

C'est pourquoi je demande aux honorables députés, quelle que soit la façon dont ils voteront, d'avoir de la sympathie et de la compréhension pour les cheminots. Ils ne forment pas un groupe de mécontents bien payés; je sais que leur moral est bas, que l'insécurité se fait sentir chez tous et qu'ils sont vraiment dans l'incertitude quant à leur