

Un grand nombre de députés ont mentionné que les employés des chemins de fer exercent des fonctions indispensables. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Les employés qui sont engagés dans ce secteur doivent être traités comme des employés indispensables. Nous devons veiller à ce qu'ils reçoivent un revenu convenable pour leur travail, à ce qu'ils aient des conditions de travail acceptables, une bonne sécurité d'emploi, une pension raisonnable et cetera.

● (1640)

De plus, je crois qu'on doit inciter la direction et les syndicats à commencer leurs négociations le plus tôt possible. Le système existant encourage trop à jouer au plus fin au lieu de négocier efficacement avant l'expiration du contrat. Cela équivalait à jouer avec le public et cela coûte très cher. Je crois qu'il faudrait faire le nécessaire pour inciter les parties à mener à bien les négociations avant l'expiration d'un contrat. Il ne s'agit là que de quelques idées, mais je crois que le gouvernement devrait les examiner.

Je suis certain qu'il y en a bien d'autres qui vaudraient la peine d'être soulevées. Ce que je tiens à répéter fermement c'est que nous devons faire en sorte d'établir un bien meilleur système de négociations collectives et un bien meilleur système pour résoudre les conflits syndicaux-patronaux dans les services essentiels.

Je crois que c'est précisément à cause de l'incompétence du gouvernement à l'égard des conflits ouvriers et des piètres résultats qu'il a obtenus à l'égard de la gestion économique, de l'inflation et du coût de la vie que nous connaissons actuellement un tel marasme économique. J'ai dit précédemment qu'à mon avis, les Canadiens en avaient assez des grèves. Je désire dire toutefois qu'ils en ont également assez du gouvernement. Ils en ont assez du marasme économique où nous sommes actuellement. Ils en ont assez de la dégradation des relations ouvrières. Si nous devons maintenant légiférer au cours de cette séance spéciale de la Chambre c'est parce que le gouvernement n'a rien fait pour éviter la grève.

Le gouvernement en a été averti bien avant que la grève ne se déclenche. Je crois personnellement que cette grève aurait pu être évitée. Je suis sûr qu'on aurait pu l'éviter grâce à un accord aussi avantageux que celui qu'obtiennent les grévistes à la suite de cette mesure législative, ainsi que la négociation et la médiation qui vont suivre.

Je ne crois pas que le gouvernement ait vraiment accepté ses responsabilités en juillet. A mon avis, nous aurions pu régler cette grève avant l'ajournement de la Chambre. Le 26 juillet par exemple, lorsque la première série de grèves tournantes a débuté, le député de Saint-Jean-Est a posé une question au ministre du Travail à propos de la grève et ce dernier n'a même pas admis qu'il y avait une grève. Il a fait allusion à celle-ci comme simplement un débrayage temporaire. Sa déclaration figure à la page 5984 du *Hansard*. C'est là un exemple d'incompétence flagrante.

Qu'est-il arrivé? Les livraisons de céréales ont subi des retards désastreux. Notre réputation en tant que fournisseur de céréales a de nouveau été ternie. Les frais additionnels de transport et de surestarie ainsi que la congestion du système d'élévateurs ont pour effet de diminuer les revenus des producteurs. Nous sommes maintenant en pleine période de récolte et le système d'élévateurs est

Exploitation des chemins de fer—Loi

congestionné à cause de la grève du rail. En ce qui concerne le bétail, la mise en vigueur irréfléchie des restrictions à l'exportation des produits du bœuf et du porc, qui a renvoyé vers les fermes des milliers de bovins qui étaient à l'origine destinés au marché, associée aux grèves du rail, a compliqué la commercialisation ordonnée des bovins et des porcs.

Ce fut-là une erreur très coûteuse de la part du gouvernement. L'industrie du bétail et l'industrie des céréales qui constituent les deux principales industries de l'Ouest canadien, ont perdu des millions de dollars. Il y a accumulation de viandes préparées. On achète les bovins à l'unité, un, deux, trois ou quatre, plutôt que par centaines ou milliers. L'industrie de la fabrication est paralysée. Nos collectivités de l'Ouest connaissent des mises à pied considérables. Les commerçants n'ont plus de souliers ni de vêtements à vendre. La situation prévaut non seulement dans l'Ouest mais également dans le centre du Canada.

Il y a aussi la question des pièces de rechange pour les machines et le matériel. La moisson s'en trouve affectée. Les agriculteurs ne réussissent pas à acheter les pièces de rechange de façon à garder leurs machines en marche. Cette situation aurait pu être prévue longtemps avant que les grèves ne se produisent. Nous faisons maintenant face à une pénurie d'essence. Même si les trains commencent à circuler lundi, nous pourrions quand même connaître une pénurie temporaire d'essence qui nuirait à la moisson. C'est là une question de vie ou de mort car on doit profiter du beau temps pour moissonner.

Cette grève a eu des répercussions néfastes par tout le pays. Que faisait le ministre des Transports au cours des événements qui y ont mené? On a déjà parlé de sa compétence en matière de négociation entre le patronat et le salariat. S'est-il acquitté de sa responsabilité? A-t-il exercé son pouvoir et a-t-il vraiment tenté d'encourager les parties à s'entendre et à régler leur différend avant que la grève soit officiellement déclenchée? Je l'ignore. Mais d'après son discours cet après-midi, je ne crois pas qu'il ait sérieusement abordé sa tâche. Peut-être n'a-t-il pas mieux réussi ici que dans l'élaboration d'une nouvelle politique nationale de transport.

C'est un secteur où il y aurait peut-être lieu d'apporter quelques solutions et changements radicaux de préférence à l'absence de méthode dont on s'est contenté à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Nous nous posons aussi des questions sur le rôle du CN et d'Air Canada dont a parlé mon collègue le député de Saint-Jean-Est. Ces deux organismes n'ont pas fait l'objet d'une enquête poussée de la part du comité parlementaire.

On nous dit qu'Air Canada fonctionne comme un navire sans gouvernail. J'aimerais en savoir davantage sur le fonctionnement du CN et d'Air Canada, mais l'actuel ministre et le gouvernement ont refusé aux députés l'occasion d'interroger les dirigeants de ces deux importantes sociétés de la Couronne. Nous nous demandons pourquoi le ministre a refusé aux députés l'occasion d'examiner les comptes annuels pour les années 1971-1972. Nous nous demandons pourquoi il y a refus d'avouer la vérité à l'égard du bill de finance d'Air Canada. Nous nous demandons pourquoi nous n'avons pas pu obtenir la version de la direction. Si nous avions pu l'obtenir, peut-être serions-nous mieux en mesure d'étudier de façon plus objective les conséquences globales de ce conflit ouvrier particulier.