

J'ai écouté hier soir avec beaucoup d'intérêt le député de Verdun (M. Mackasey). Il a parlé avec sincérité. Je ne puis que souscrire à une bonne partie de ses remarques, mais je ne saurais partager son optimisme quant au désir des sociétés ferroviaires de vraiment négocier avec les syndicats en vue d'arriver à une meilleure entente. Cette mesure législative ne permet pas un tel espoir. Je suis convaincu que les sociétés ferroviaires vont rester sur leurs positions et miser sur l'arbitrage. C'est peut-être une opinion personnelle, mais mon expérience au sein des syndicats m'autorise à l'exprimer.

J'aimerais aussi dire au député de Verdun que ce n'est pas que les cheminots ne comprennent pas bien les dispositions du bill C-230. C'est qu'ils connaissent trop bien l'attitude des sociétés ferroviaires vis-à-vis de la négociation collective. Voilà le problème. Ils ne s'attendent pas que les sociétés reprennent les négociations et leur accordent plus que ce que prévoit le bill. Selon le député d'York-Sud (M. Lewis), un des problèmes des chemins de fer est l'écart décroissant entre les échelles de salaire des ouvriers qualifiés et des ouvriers non qualifiés. Mon collègue, j'en suis certain, n'a pas voulu insinuer que les ouvriers dits non spécialisés étaient trop bien payés. Il soutenait plutôt que l'écart était trop faible. A cet égard, les chemins de fer ne me semblent pas classer équitablement les ouvriers spécialisés et non spécialisés. Bon nombre d'ouvriers non spécialisés, j'en suis certain, pourraient être placés dans la catégorie des hautement spécialisés.

J'étais moi-même itinérant, mais toute ma sympathie va aux employés sédentaires car, à mon avis, ils ont subi plus d'injustices quant aux salaires. Les problèmes des itinérants sont innombrables, mais ils sont différents de ceux des employés sédentaires.

Le chef de section est un des employés les plus importants des chemins de fer. Pourtant, même s'il n'y a pas de plus rude travailleur que lui dans cette industrie, on le traite de haut. Il doit acquérir de bonnes connaissances techniques fondamentales. C'est lui qui veille sur le niveau des voies et d'autres éléments, qui, en cas de défectuosité, entraîneraient des accidents, des blessures et même la mort. Son salaire net, cependant, est une honte nationale. Pendant longtemps ces employés ont été privés des revenus qu'ils méritaient. Bon nombre d'entre eux sont actuellement mis à la retraite et, vu leur faible salaire, leurs pensions sont tout à fait insuffisantes.

[M. Fawcett.]

Les équipes préposées aux ponts et autres constructions sont aussi hautement spécialisées. Elles construisent des ponts. Elles s'acquittent de tous les gros travaux de construction. Elles en assurent l'entretien. Elles construisent des maisons et s'adonnent même à l'ébénisterie. A mon avis, on ne reconnaît pas à leur juste valeur leurs services.

Je puis vous citer un exemple de leur salaire. Un de mes commettants avait été employé à la section des ponts et autres constructions du National-Canadien. Il a pris sa retraite deux ans avant le temps établi et à obtenu du travail dans la construction qui le payait \$1.78 de plus l'heure que ce qu'il touchait comme cheminot, plus \$2.60 par jour pour ses frais de déplacement. Voilà une preuve suffisante que les cheminots sont mal rétribués. Les travailleurs affectés aux services des marchandises et des messageries constituent un autre groupe d'employés fort mal payés. Je puis citer le cas d'un commis de messagerie qui, marié, essaie de subvenir aux besoins de sa famille avec un salaire net de moins de \$300 par mois. Un autre commis, marié et père de cinq enfants, gagne un salaire net d'environ \$280 par mois, après quinze années de service. Faut-il s'étonner que ces gens se montrent hostiles quand ils voient le gouvernement songer à une hausse aussi misérable que celle que leur offre le bill?

Je comprends très bien que, selon certains vis-à-vis, il s'agit là d'une formule non limitative, qui ne comporte qu'un paiement provisoire, mais mon expérience des négociations avec les chemins de fer me convainc que les cheminots devront attendre bien des mois avant d'obtenir une autre augmentation, si le bill est adopté sans amendement. L'augmentation prévue est faible et n'atténue pas la situation actuelle des cheminots.

Les cheminots sont les personnes de qui on dit le plus de mal. Aucun autre groupe de l'industrie n'a été critiqué aussi sévèrement que les cheminots pour le maintien d'emplois surperflus et, pourtant, il est bien curieux que leurs postes deviennent inutiles et qu'ils puissent encore causer une crise nationale par leur débrayage.

Je ne veux pas retenir la Chambre pour lui expliquer la structure des salaires des employés itinérants. Cela n'aiderait personne, car la formule est l'une des plus complexes qui soit. Elle comporte une véritable inégalité. J'admets que bien des itinérants peuvent avoir un salaire mensuel raisonnable, s'ils détiennent de bons postes au service-marchandises ou au service-voyageurs.