

agisse et cela immédiatement. Chaque année, la Chambre vote des millions de dollars pour faire les frais de la dette du CN. Si la population canadienne doit payer le pot, elle devrait aussi avoir voix au chapitre quand il s'agit de décider quand et où les trains circuleront.

En terminant, monsieur l'Orateur, je voudrais consigner au compte rendu le contenu d'une lettre dans laquelle un cheminot définit les sentiments des employés du CN. La lettre se lit comme il suit:

Merci de vos efforts pour le compte des employés du CN quand il est apparu récemment qu'il nous faudrait recourir à la grève illégale à cause de l'action arbitraire et unilatérale de la compagnie. Après notre conversation avec vous lundi soir, nous avons convoqué une réunion pour 8 heures mardi matin. Il a fallu au bout de deux heures parce que tout progrès était impossible en raison de l'attitude belligérente des représentants de la compagnie.

A 2 heures de l'après-midi, la compagnie communiquait avec le président local; l'attitude avait changé du tout au tout. Il était manifeste qu'on avait reçu des instructions des autorités.

La compagnie demandait qu'on dresse un mémoire au sujet de l'aiguilleur d'Ingersoll, et un autre sur tous les griefs non visés par nos ententes collectives respectives.

Une réunion fut convoquée pour le mercredi 25 novembre; elle commença à 2 heures et dura jusqu'à 8 heures. Même si le ton des directeurs fut très cordial, les résultats furent négatifs.

Les emplois d'Ingersoll seront considérés comme détachés à compter du 7 octobre 1970.

Le CN ayant tenté arbitrairement de prolonger les parcours dans le Nord de l'Ontario, ce qui a provoqué l'institution de la Commission Freedman, toutes les fraternités ont négocié un article stipulant que toute modification apte à rendre les conditions de travail plus pénibles serait à l'avenir négociée. La compagnie prétend que ces postes n'ont pas été déclassés, même si cinq membres de l'équipe doivent faire 25 milles pour se rendre au travail. On peut juger des mauvais effets de la décision: un mécanicien de locomotive a dû assumer un poste; l'autre poste, récemment créé, a été postulé par un tout jeune homme qui vit près d'Ingersoll. Ces postes sont actuellement occupés par un des plus anciens mécaniciens de London, et par un homme qui figure à peu près à mi-chemin sur la liste d'ancienneté.

D'après les contrats, la société doit aussi fournir un local et des installations pour les repas. A cela, elle répond qu'elle logera quiconque doit rester jusqu'au lendemain au Ingersoll Inn et qu'elle verra à ce qu'un restaurant reste ouvert jusqu'à la fin du travail d'après-midi.

Imaginez, tenir un restaurant ouvert pour une personne, ou même cinq.

La société nous répond de formuler un grief, mais nous ne pourrions pas entamer la procédure avant la reclassification des emplois.

En parlant ainsi, la société indique clairement qu'elle entend prendre tout son temps et l'affaire pourrait traîner pendant un an. Dans tous les contrats, bien des choses dépendent dans une certaine mesure du respect mutuel et des actes faits de bonne foi dans l'esprit qui a inspiré l'accord. Ces deux ou trois dernières années, il est devenu de plus en plus évident que le CN dans la région de London n'a pas l'intention d'agir de bonne foi avec ses employés, le grand public ou ses clients du service marchandises.

Je vous envoie une coupure du *Free Press* de London que vous connaissez sans doute. Si la compagnie ne change pas d'attitude, ces incidents ne peuvent que se multiplier. Si jamais les chefs syndicaux décident d'assumer leurs responsabilités, le pays sera aux prises avec l'une des plus grosses grèves qu'il ait jamais connues. Je n'ai jamais vu les travailleurs aussi découragés. Leur frustration et leur rancœur pourraient déclencher une grève aussi coûteuse que hideuse. On pourrait déclencher une grève avec ou sans l'assentiment des syndicats. Si les circonstances s'y prêtent, un débrayage spontané à un terminus pourrait s'étendre à toute une région ou à toute la province.

La CCT est une autre source d'inquiétude. Cet organisme ne jouit pas de l'estime du cheminot moyen. Les audiences de cet

organisme sur l'abandon des trains de voyageurs sont considérées comme une blague et une charade, et l'on parle souvent de la CCT comme d'une «bande de béni-oui-oui». Il faudrait déposer M. Pickersgill et réorganiser toute la Commission. Il est très intéressant de constater que beaucoup de villes touchées par la suppression du service-voyageurs ont conclu qu'il est inutile de protester lors des audiences de la Commission. L'attitude de cette dernière rappelle un peu la vieille justice du Far West: «Tu seras équitablement jugé, puis on te pendra».

Je sais que vous avez signalé à maintes reprises à vos collègues les conditions qui règnent au CN. Nous vous sommes reconnaissants de vos efforts à ce sujet. Il serait déplorable que seule l'action des cheminots puisse les convaincre de la justesse de votre jugement.

On n'est pas sérieux quand on parle de forcer les entreprises étrangères à faire preuve de civisme, alors que le gouvernement semble incapable de forcer une société de la Couronne à écouter autre chose que son propre intérêt. L'attitude cavalière du CN à l'égard du public devient chaque jour plus évidente.

• (4.30 p.m.)

Monsieur l'Orateur, il est temps que le CN change d'attitude à l'égard de la population canadienne.

M. Osler: Monsieur l'Orateur, le député me permettrait-il une question?

M. Turner: Certainement.

M. Osler: Monsieur l'Orateur, les méthodes utilisées par la compagnie pour rendre déficitaires des services-voyageurs et que le député a décrites m'ont beaucoup intéressées. Se trouvait-il dans le train du CN entre Toronto et Ottawa le 25 septembre, lorsque des voyageurs ont demandé des fauteuils dans des wagons-salons et qu'on leur a répondu qu'il n'y avait pas de wagons-salons? Je me trouvais dans ce train qui comptait trois wagons-salons vides. Ce genre de chose est néfaste d'abord pour l'économie des chemins de fer et ensuite pour les finances de leurs employés qui y perdent des pourboires. Il paraît que cela se produit fréquemment et principalement parce que les sièges sont répartis par ordinateur. Le député est-il au courant?

M. Turner: Monsieur l'Orateur, des employés à bord des trains ont dit qu'il s'agissait d'instructions qu'ils recevaient de leurs supérieurs et qu'ils étaient obligés de respecter. La position des employés est la suivante: qu'ils respectent ou violent le règlement, ils sont révoqués de toute façon. Voilà la situation.

M. Robert McCleave (Halifax-East Hants): Monsieur l'Orateur, ce bill est probablement l'un des plus difficiles que nous ayons eu à débattre au Parlement. Bien sûr, mes éminents collègues de Terre-Neuve, de façon brève et ordonnée, mais avec persistance, ont soulevé la question du *Bullet* de Terre-Neuve lorsque des bills de cette nature ont été discutés dans le passé. Je suis porté à penser comme James Forsythe, le vieil avocat de *Forsythe Saga*. Lorsqu'il se trouve en présence de changements monumentaux, il déclare d'un air absent: «Je n'en sais rien, car personne ne me parle jamais de ces choses.» Et cependant, il sait toujours ce qui se passe. Vous savez que le vieux renard essaie de sauver sa propre peau, quelqu'un lui ayant dit que quelque chose se passait. Vous et moi le savons, monsieur l'Orateur, comme n'importe qui en cette enceinte: Les transports subissent des transformations monumentales au Canada, et pendant