

Exploitation des chemins de fer—Loi

M. Mackasey: Si les gens s'imaginent que les conflits industriels dominent la scène fédérale, ils ignorent les réalisations du ministère du Travail et la rude tâche qu'ont accomplie les collaborateurs de ce sous-ministre—MM. Wilson, Kelly, Gibbons et les autres. Je ne parle pas ainsi pour rien dire. J'ai mon idée en le faisant et j'y reviendrai.

Voici la première chose qui me tracasse—et mes impressions se fondent sur mon expérience de quelques années en tant que ministre du Travail. Tous ceux qui ont pris la parole jusqu'à maintenant avaient de bonnes intentions et tenaient à proposer des amendements ou des améliorations au bill. Si tous ces amendements étaient acceptés, autant que je sache, aucun arbitre compétent au pays n'accepterait la tâche de mettre fin au différend ferroviaire. Ainsi, quand les députés disent qu'une convention collective doit comprendre un article concernant le coût de la vie, ils préconisent la suppression de cette souplesse à laquelle les travailleurs attachent beaucoup d'importance.

Une voix: C'est ce que le bill fait.

M. Mackasey: Ils peuvent préférer un montant global. Et le député qui vient de faire la dernière observation montre qu'il ne s'y connaît pas du tout en relations ouvrières. Ces dernières semaines, j'ai été mêlé à deux différends ouvriers, et l'un a été réglé grâce à l'insertion d'un article concernant le coût de la vie. Dans l'autre cas, les membres du syndicat ont refusé un article semblable et opté pour une somme globale—ce que vous auriez peut-être fait vous-même, monsieur le président,—si vous aviez été en grève pendant cinq mois et demi en Colombie-Britannique.

● (1520)

Je voudrais relever un point concernant les cheminots sur lequel on n'a pas assez insisté, pour tenter d'expliquer ce qui s'est produit ici hier. Par leur nature, les cheminots ont toujours été ce qu'on pourrait appeler l'aristocratie de la classe ouvrière. C'est normal parce qu'un travailleur des chemins de fer quelle que soit sa spécialité exige une compétence particulière, et il doit s'initier et s'adapter à un milieu particulier. On ne peut acquérir cette compétence et cette capacité d'adaptation à moins d'être cheminot.

J'ai été surpris de constater au printemps de 1971 qu'un mécanicien de locomotive de la vallée du Fraser gagnait \$1800 de plus que ma secrétaire qui utilisait une machine à écrire électrique IBM. Je me suis demandé quelle était notre échelle de valeurs dans notre société.

A une certaine époque, un employé des chemins de fer était un chef de file dans la collectivité; il était le mieux payé et avait le niveau de vie le plus élevé. Les propriétaires cherchaient à lui louer parce qu'il disposait d'un revenu garanti. L'employé qui avait travaillé 10 ans pour les chemins de fer avait une ancienneté garantie à vie et après 10 ans d'expérience, l'employé recevait un permis de circulation l'autorisant à voyager gratuitement dans certains trains. Cet homme avait la sécurité jusqu'à 65 ans.

La situation a changé au cours des années 50 alors que les chemins de fer sont passés de la vapeur au diesel. Peu après, les forgerons et les chaudronniers ont disparu des ateliers. Leur emploi était devenu inutile parce que les locomotives étaient désaffectées. Les modelers et les mouleurs qui avaient appris leur métier pendant cinq ans, constatèrent que leur emploi était devenu désuet et inutile. Ils ne pouvaient s'engager dans d'autres secteurs de

[M. Mackasey.]

l'industrie parce que la technologie avait modifié la situation.

Par suite de ce changement, la position sociale des employés des chemins de fer est devenue, d'importante qu'elle était dans notre société, ce qui se traduisait non seulement par le prestige mais aussi par les salaires, une position quelque peu inférieure à celle de chef de file dans la collectivité. Aujourd'hui, un électricien à l'emploi des chemins de fer peut gagner \$4 et quelques cents l'heure après cinq ans d'apprentissage et touche à tout depuis la climatisation jusqu'au rebobinage des moteurs. Qu'on le compare à un électricien de la province de Québec qui, de par un décret gouvernemental, touchera \$7.90 l'heure en 1975 plus une cotisation de 80c. à son régime de retraite. Si vous étiez cheminot et que vous étiez au courant de cette comparaison, seriez-vous prêt à enfoncer les portes du Parlement? Cette action n'était pas justifiée, pas plus que ne le sera le fait de ne pas retourner au travail. Si quelqu'un estime que la loi du pays est injuste, cela n'en reste pas moins la loi du pays à laquelle il faut se plier. Ce qu'il est important de se rappeler, c'est que nous vivons en démocratie, ce qui m'amène au point que je tiens vraiment à exposer.

Le chef de l'opposition, qui s'est souvent préoccupé de la situation des travailleurs, a signalé à plusieurs reprises que le parti conservateur établirait une commission d'enquête sur les conflits industriels et c'est là, vous le savez, une des recommandations du groupe Woods. J'espère ne pas commettre d'erreur cette fois et m'exposer à une rectification, mais je pense que ce rapport a été déposé au cours de la semaine de Noël de 1968. Cette commission a coûté 2 millions de dollars au gouvernement. Elle se composait de théoriciens et de spécialistes du pays dans le domaine des relations industrielles.

L'ancien chef du NPD sourit car il sait, comme moi, que ce n'est pas avec les recommandations du rapport du groupe d'étude Woods qu'on règle des conflits industriels en fin de compte, mais par la négociation.

Une commission d'enquête sur les conflits industriels comme celle que propose le parti conservateur ne pourrait faire qu'une chose dans un régime démocratique, et c'est un point important, à savoir remplacer la décision du ministère du Travail, la décision du sous-ministre, la décision du sous-ministre adjoint et celle des spécialistes industriels et des directeurs de services, par la décision des trois membres de la commission, qualifiée vaguement de commission indépendante dans le rapport Woods.

J'ignore si les trois commissaires seraient recrutés parmi les travailleurs, mais j'en doute. Deux d'entre eux seraient peut-être des employeurs alors que le troisième serait un employé, mais selon toute probabilité, on désignerait trois théoriciens en raison de leur expérience et de leur facilité à écrire sur un tableau noir.

De toute façon, cette commission pourrait consulter un conseil nommé à temps partiel de 30 hommes, qui sans doute représenteraient le parti au pouvoir. Si tous les politiciens sont aussi zélés que moi-même cette commission compterait des membres de leurs circonscriptions. Spécialistes ou non en relations industrielles ou dans un autre domaine, ils auraient la responsabilité d'aider cette commission indépendante de trois hommes à substituer son jugement à celui du ministère du Travail et des fonctionnaires, et à recommander au Parlement les mesures qu'il devrait imposer aux cheminots.