

Exploitation des chemins de fer—Loi

au fait qu'il y a presque tous les jours un accident sur nos chemins de fer, qu'il y a presque tous les jours un déraillement quelque part tout simplement parce que les voies ne sont pas convenablement entretenues et qu'il n'y a pas suffisamment de personnel.

Dans la plupart des cas, les compagnies ont congédié cinq équipes sur six, ces gens qui marchaient sur la voie afin de déterminer s'il était sûr pour un train d'y rouler. C'est maintenant un wagon d'inspection qui parcourt les lignes deux fois par année et c'est ce qui décide si les voies sont sûres ou non. On s'en fout. Personne ne se soucie du taux d'accident. Personne ne semble se préoccuper des chemins de fer. Le gouvernement dépense beaucoup à Rockliffe pour aménager un aéroport ADAC afin que les gens puissent voyager entre Ottawa et Montréal malgré le fait qu'un train pourrait faire le trajet beaucoup plus rapidement que l'avion, s'il l'on tient compte du temps perdu au départ et à l'arrivée.

Or personne ne s'en soucie, personne ne s'intéresse aux chemins de fer. Personne ne semble s'intéresser au fait que les chemins de fer ne transportent plus de voyageurs—que nous n'employons plus les chemins de fer au mieux. Néanmoins, survienne une grève et chacun s'émeut et le CP sollicite ses amis, le gouvernement, d'intervenir. Les sociétés ne s'intéressent pas à la négociation. En vérité, les travailleurs parfois ne s'y sont pas intéressés. Je pense bien qu'en regardant certaines de ces conventions, on peut dire que le syndicat a délibérément temporisé dans l'espoir que le gouvernement prendrait une décision.

La plupart des députés n'ont pas examiné les états financiers des deux principaux chemins de fer. A l'heure actuelle, ils ont des recettes fabuleuses, tout comme les banques. Ils font fortune. Depuis deux ans, le gouvernement ne nous demande même pas de crédits pour acquitter l'intérêt de la dette du CN. La société fait peut-être assez d'argent pour se permettre d'en payer l'intérêt sans recourir au Parlement.

Il existe un autre problème que le Parlement n'a pas attaqué et il a trait aux pensions. On a dit à d'autres organismes canadiens que, pour être acceptable aux fins de l'impôt sur le revenu, un régime de pensions enregistré doit être investi. On ne l'a pas fait pour le Canadien National. Nous avons dit au CN: faites simplement un reçu. La société emprunte l'argent des cotisants et l'investit pour faire toutes sortes de choses qui ne sont pas nécessairement dans l'intérêt des travailleurs.

J'ai entendu certaines personnes dire qu'elles avaient facilité la négociation de contrats. Tout le monde sait tout sur la manière dont les syndicats ou les sociétés doivent être menés lorsqu'il s'agit de régler une grève. Ce n'est pas important. Mais ce que le ministre des Transports a dit aujourd'hui était important et, s'il pensait que c'était important, pourquoi ne ferions-nous pas ce qu'il a proposé? Il a dit que nous devrions permettre aux syndicats et aux sociétés de négociation—qu'ils devraient employer leur force. La situation financière des chemins de fer n'est pas mauvaise à l'heure actuelle.

Jusqu'à présent au cours de ce débat, nous n'avons écouté que ceux qui disent qu'il faut renvoyer les cheminots au travail. Personne n'a donné une autre possibilité. Dans ma circonscription, il y a des cheminots employés par le Canadien National, le Canadien pacifique et l'Ontario Northland Railway. Ces gens sont intéressés à ce que les compagnies fonctionnent mais ils sont également intéressés à pouvoir faire leur travail avec une certaine dignité.

[M. Peters.]

Permettez-moi de citer quelques chiffres aux députés. En 1950, l'Ontario Northland Railway employait 2,500 travailleurs. Aujourd'hui elle a moins de 1,600 employés. Son régime de pensions est totalement investi. Le gouvernement ontarien s'est engagé à verser près de un million de dollars par an outre les autres cotisations. Mais en vérifiant les chiffres que donne le bilan de l'Ontario Northland, on constate que le salaire moyen de tous les employés, y compris les employés en surnombre en Ontario, tous les parasites de la Commission des chemins de fer de l'Ontario, n'est que de \$8,500 par an. Certains de ces employés surnuméraires reçoivent de \$35,000 à \$40,000.

Un grand nombre de cheminots dans ma circonscription ne gagnent pas plus de \$4,000, et personne ne peut prétendre qu'un tel salaire est raisonnable. J'admets qu'à un certain moment, l'intérêt public prend une telle importance qu'il faut passer outre aux principes. Je suis certain que rares sont les femmes qui, si on leur offrait suffisamment d'argent, ne piétineraient pas leurs principes et prendraient l'argent.

Des voix: C'est honteux!

Une voix: Expliquez-vous!

M. Peters: Monsieur l'Orateur, il se pourrait que j'aie exagéré la situation.

Des voix: Oh! Oh!

M. Peters: L'argument que j'essayais d'avancer, c'est que, à un moment donné, tous seraient d'accord sur la nécessité d'en arriver à un règlement. A mon avis, nous n'en sommes pas encore là. Nous n'avons pas permis aux négociations d'atteindre ce point. Si nous décidons de contenter toute la population du pays, qui croit que les chemins de fer sont importants et que les opérations ferroviaires devraient reprendre, nous devons faire mieux que les travailleurs auraient été capables de faire eux-mêmes, parce que nous leur demandons de faire pour le public ce qu'ils n'ont pas voulu faire d'eux-mêmes.

● (2050)

J'ai causé avec bon nombre de cheminots et je sais qu'ils veulent retourner au travail avec un salaire qui leur permettra de marcher la tête haute dans leur milieu. Il fut un temps où ils étaient au tout premier rang des cols bleus au Canada, mais il n'en est plus ainsi. Bon nombre touchent moins qu'un employé de garage, un plombier ou un électricien. En fait, dans bien des villes ces travailleurs gagnent moins, j'en suis sûr, qu'un boueur.

Nous représentons les Canadiens et ils ont un intérêt dans cette grève. Je propose donc qu'avant d'adopter cette mesure, chaque député songe à augmenter le montant proposé. Lorsque les syndicats d'employés sédentaires ont entamé des négociations voilà plusieurs mois, ils ont présenté des propositions qui, à leur avis, étaient justes et équitables.

Ces gens ont souffert autant que d'autres du coût élevé de la vie. Je dis que tout ce que nous leur accordons devrait être assorti d'une garantie s'étendant sur toute la durée de la convention pour que se maintienne leur niveau de vie jusqu'à la fin de 1974. Ce serait là un soulagement pour ma conscience comme pour celle des Canadiens.