

le syndicat ou les employés du chemin de fer est la question de la sécurité. Or, cette question ne peut être mise de côté, pas plus par la Chambre que par la compagnie, par le syndicat ou par le pays. Nous qui siégeons à la Chambre des communes avons définitivement l'obligation envers la nation de voir à ce que tout changement qui peut être appliqué subséquemment ne porte aucunement atteinte aux intérêts du public.

Parce que la détermination de ce facteur constitue une question d'ordre technique, la chose doit faire l'objet d'une enquête de la part d'une commission impartiale d'enquête, formée de spécialistes et de techniciens, laquelle recevrait et étudierait des dépositions relatives à la sécurité et autres facteurs touchés par la suppression des chauffeurs préposés aux trains de marchandises à traction diesel et aux locomotives des gares de triage. En fait, le rapport de la Commission de conciliation propose même qu'une certaine enquête ait lieu, une fois que la modification proposée aura été effectuée, à la lumière de l'expérience acquise. Je crois qu'il serait sage de commencer par faire cette enquête, surtout parce que le rapport majoritaire et le rapport minoritaire ne sont pas d'accord sur ce point, et à cause du doute évident qui se manifeste même dans le rapport majoritaire, lequel propose que la question soit étudiée après une année d'essai. Je pense que nous devons tenir compte des doutes qu'entretiennent les auteurs du rapport majoritaire et de l'opinion nette du rapport minoritaire à ce sujet.

Le rapport d'une commission d'enquête comme celle que nous proposons devrait être soumis à une commission de médiation nommée dans la suite par le Gouvernement fédéral, laquelle s'efforcerait de concilier tous les différends subsistant entre les parties et d'en arriver à une entente de part et d'autre. Entre-temps, je répéterai que l'intérêt public exige la reprise immédiate des services du Pacifique-Canadien, et je crois que le Parlement doit servir l'intérêt public et, sans aucun doute, agir comme nous le proposons.

Or il y a un autre problème important, bien que distinct, qui ne cesse de préoccuper les employés de presque toutes les industries auxquelles on puisse songer, c'est-à-dire celui de l'automatisation. Je ne dirai, d'ailleurs, pas que ce problème se rattache particulièrement au litige ferroviaire actuel, mais aucun gouvernement ne peut s'abstenir d'agir devant une révolution des techniques de production qui provoque certaines crises dans l'industrie. Il n'y a aucun doute que les nouvelles mises au point dans la production peuvent, d'une façon générale, rendre de grands services à la collectivité, mais seulement si un programme d'ensemble prévoit l'adaptation sans

heurts de l'économie aux modifications qui se produisent ou qu'on envisage. Le travailleur n'éprouve que peu de satisfaction à voir une technique nouvelle et des machines à rendement supérieur lui enlever son emploi sans qu'il puisse en trouver d'autre. L'automatisation n'est également guère utile aux travailleurs des autres industries, dans les usines, les entreprises agricoles ou les mines, si elle les prive de leur gagne-pain et de leurs débouchés.

Nous pensons donc que le Gouvernement fédéral a là une excellente occasion d'étudier le problème sans plus tarder à nommer un conseil composé de représentants des employeurs, des syndicats, du gouvernement, de techniciens et d'autres, et chargé d'étudier le problème de l'automatisation, de conseiller la Chambre sur les conséquences de ce phénomène et de veiller à ce que tous les groupes de la collectivité partagent les nouvelles richesses que pourra créer l'automatisation. De l'étude rationnelle de ces problèmes devraient découler des conseils autorisés sur la meilleure manière de favoriser l'évolution dans l'industrie, les moyens de transports et les autres sphères auxquelles s'appliquent les nouvelles méthodes, et cela sans gêner ni bouleverser la collectivité, comme le font les grèves, tout en maintenant le droit des hommes et des femmes libres, dans une société libre, de louer ou de refuser leur travail; en effet, la contrainte à cet égard détruirait un principe fondamental de notre démocratie.

Permettez-moi maintenant, monsieur l'Orateur, de penser à d'autres sujets qu'il y a lieu d'examiner au cours du débat sur l'Adresse, même si quelques-uns ne figurent pas dans le discours du trône. Il y a un jugement général que nous devons porter immédiatement, et c'est que le discours du trône révèle que le gouvernement refuse ou est incapable de s'occuper des besoins du citoyen moyen, homme ou femme, du Canada. Il est question de l'expansion économique du Canada et certes l'essor économique est considérable, mais rien n'indique qu'on se rend compte que des groupes considérables de Canadiens ne partagent pas les bienfaits de cette vaste expansion. Prenons la pension de vieillesse. Rien ne fait présager un relèvement de cette pension malgré la hausse continue du coût de la vie. Aucune personne sérieuse ne viendrait prétendre que cette pension arrive à répondre aux besoins. Compte tenu de l'excédent budgétaire considérable que le ministre des Finances (M. Harris) serait, paraît-il, en mesure d'annoncer à la Chambre lors de la présentation du budget, le refus du Gouvernement qui ne veut rien faire pour les vieillards pensionnés n'est rien moins qu'un manque de cœur