

Et nous n'avons pu faire comprendre cela clairement, parce que nous n'avons pas admis ce principe dans l'entente conclue. Les augmentations qu'on se proposait d'accorder aux employés de la voie maritime avaient été recommandées au gouvernement par un commissaire d'enquête industrielle du gouvernement, le sénateur MacKenzie, qui les avait aussi recommandées aux syndicats. Le gouvernement n'a pas imposé cette entente. Il a accepté une recommandation de son médiateur, qu'il a jugée juste et raisonnable.

Monsieur l'Orateur, selon l'accusation dont j'ai parlé, ce serait l'intervention du gouvernement dans le différend des débardeurs qui aurait causé les demandes d'augmentation de salaire faites au cours de ces négociations récentes. J'aimerais ajouter une autre chose importante à cet égard. Lorsque le ministre du Travail (M. Nicholson) est intervenu dans le différend entre l'Association internationale des débardeurs et la Fédération des armateurs du Canada, la nuit du 11 et du 12 juin, toutes les questions contestées alors avaient été résolues par les partis sauf trois, et ces trois questions n'avaient pas trait aux salaires.

L'une portait sur une disposition prévoyant une garantie de quatre heures pour chaque rappel des équipes, semblable à la garantie pour le premier appel; la seconde visait une prime de surtemps de 40 c. l'heure à partir du 1^{er} janvier 1966; la troisième avait trait aux arrangements pour appeler les membres des équipes pendant la fin de semaine pour venir travailler tôt le lundi matin.

Lorsqu'on m'a appelé le 13 janvier, la troisième question était résolue, et les deux seules questions encore à régler, bien que délicates, étaient celles que j'ai mentionnées et qui n'avaient rien à voir avec le salaire horaire. Cela avait été réglé auparavant. Ces deux dernières questions ont été résolues lorsque l'Association internationale des débardeurs a accepté l'application de l'augmentation de 40 p. 100 à tout travail horaire à partir de janvier 1966, régulier ou supplémentaire, et la Fédération des armateurs a accepté la garantie de quatre heures pour le rappel des équipes, à condition que la question soit étudiée par la commission d'enquête qui devait être instituée.

● (8.40 p.m.)

Donc, il n'a pas été question d'imposer un niveau de salaires dans cette négociation; les deux parties s'étaient mises d'accord sur ce niveau avant que le gouvernement ait été appelé à tirer au clair les trois autres points qui ne concernaient pas les niveaux de salaires. Voilà assez longtemps que je voulais mettre la chose au point.

[Le très hon. M. Pearson.]

Il a beaucoup été question cet après-midi—et, cela va de soi, on étudiera attentivement ce point—de la sécurité de l'emploi dans le projet de loi que nous étudions et peut-être dans la mesure subséquente sur les chemins de fer. Les cinq conseils ont jugé qu'elle avait une importance primordiale. Au sein du conseil d'arbitrage Munroe, le représentant du syndicat a demandé une entente visant la stabilisation du travail accompagnée d'une caisse de sécurité de l'emploi. Le président, le juge Munroe, a estimé qu'il fallait s'inspirer davantage du rapport qui a fait suite aux négociations de 1962 et qui assurait la protection aux employés qui ont de longs états de service. Il a signalé en outre que les conditions s'étaient améliorées grâce à la mesure promulguée récemment au sujet du recyclage et de l'aide aux travailleurs déplacés.

Le rapport des deux conseils du juge Little traitait davantage de la sécurité de l'emploi que des autres questions soulevées. Ces deux rapports, identiques sur ce point, renferment des conclusions presque identiques à celles du rapport Freedman quant à la médiation fructueuse dans les différends actuels et les différends à venir.

Selon les conseils présidés par le juge Little—et il s'agit d'un rapport signé par les trois membres des conseils—il y avait trois principes fondamentaux en cause, en plus de la sécurité de l'emploi. D'abord, le droit des chemins de fer de déterminer et de mettre en œuvre les innovations technologiques, importantes ou secondaires, après avoir dûment prévenu le syndicat, lorsque les droits des employés peuvent être touchés. Deuxièmement, il s'agissait pour le syndicat et le chemin de fer de négocier les conditions de protection devant s'appliquer à tout employé touché dans chaque cas. Troisièmement, il s'agissait de déterminer comment appliquer les conditions de protection à défaut d'accord mutuel. Les représentants du syndicat et du chemin de fer qui ont témoigné à ces deux conseils se sont entendus sur les deux premiers principes énoncés plus haut.

A mon avis, il est extrêmement révélateur que le représentant du chemin de fer ait accepté, à un conseil de ce genre, les deux premiers principes. Le deuxième principe concerne les négociations entre le syndicat et le chemin de fer sur les conditions de protection devant s'appliquer à tout employé touché dans chaque cas. Ils reconnaissent le droit de négociation dans le cas de changements technologiques. Toutefois, ils n'ont pas pu s'entendre sur le troisième point, à savoir ce qu'il fallait faire lorsque les parties ne parviennent pas à un accord.