

Les chemins de fer ont soutenu que si ces négociations échouaient, lesdites conditions de protection devraient être déterminées par un tribunal impartial. La commission en a donc conclu qu'il serait inutile d'en tirer une recommandation précise.

**L'honorable M. McCutcheon:** Puis-je poser une question au leader du gouvernement? La politique du gouvernement est-elle de mettre sous forme de loi—pourtant, je me demande comment on le pourrait—le contenu du rapport Freedman?

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** A mon avis, la réponse est non.

**L'honorable M. McCutcheon:** C'est donc non.

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** Je citerai un passage de la page 12 du rapport de M. le juge Little:

Nous recommandons que les parties, conjointement avec le ministre du Travail, s'entendent sur la désignation d'une tierce personne, impartiale et compétente en matière de détermination des salaires, qui sera chargée d'examiner la question des salaires et de recommander un régime de rétribution plus rationnel.

Honorables sénateurs, pendant toute cette période prolongée de négociations, il y a eu un respect rigoureux et fidèle de la loi, de la part des compagnies, des syndicats et, soit dit en toute modestie, du gouvernement.

**L'honorable M. McCutcheon:** Je rétracterais cette dernière affirmation.

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** Je ne la rétracterai certainement pas.

**L'honorable M. Thorvaldson:** On ne s'est certainement pas conformé aux précédents.

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** Je le croyais. On a certainement suivi les précédents qui avaient été établis par suite de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail. Je défie mon honorable ami de montrer comment et en quoi le gouvernement s'est écarté des principes établis.

**L'honorable M. Thorvaldson:** Il n'a pas suivi l'excellent précédent de la loi de 1960.

**L'honorable M. Croll:** Ce n'était pas un précédent.

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** Nous discutons présentement un sujet dont l'honorable sénateur s'est écarté.

La loi sur les relations industrielles et les enquêtes visant les différends du travail com-

prend des méthodes de négociation collective. Ces méthodes ont été scrupuleusement respectées. Je serais le premier à reconnaître, si j'y étais prié, que la période de ces négociations—de novembre 1965 à août 1966—est trop longue lorsqu'il s'agit d'une industrie aussi importante pour notre pays que l'industrie des chemins de fer. J'estime également que les méthodes élaborées au cours des années sont devenues encombrantes. On peut même dire qu'elles sont, à bien des égards, démodées. J'estime qu'elles ont bien besoin d'être mises au point, et j'espère qu'on prendra bientôt quelque mesure dans ce sens, non seulement avec la collaboration de la direction, mais également avec celle des syndicats.

Quant à ce différend, je sympathise beaucoup avec les ouvriers, comme tous les sénateurs je crois. Ils font face à la montée des prix, comme, en fait, nous tous. Ils voient s'instaurer de meilleures conditions de travail dans diverses industries de notre pays; c'est pourquoi ils désirent de meilleures conditions de travail dans leur industrie également.

Le progrès technologique pose certainement, pour ces ouvriers, le problème de la sécurité de l'emploi. Nous ne parlerions pas de nouvelle formation et d'utilisation plus efficace de la main-d'œuvre si nous n'avions pas l'intention et l'espoir d'exploiter, dans notre pays, le progrès technologique et l'augmentation de la productivité afin de permettre la vente, à des prix de concurrence, de nos produits si demandés sur les marchés mondiaux.

Je crois pouvoir dire également que la rétribution des ouvriers qualifiés est insuffisante dans certaines branches de l'industrie des chemins de fer. Il faudra prêter encore beaucoup d'attention au domaine très complexe de la conciliation, de la médiation et de la négociation.

Voilà pour ce qui est des ouvriers. Je dirai maintenant quelques mots au sujet des compagnies. L'industrie des chemins de fer a toujours été et demeure une industrie réglementée.

**L'honorable M. Brooks:** Avant que l'honorable leader du gouvernement quitte le sujet de l'automatisation, puis-je lui demander si l'on a donné aux syndiqués l'assurance qu'ils pourront participer aux discussions lorsque ces problèmes seront examinés?

**L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest):** L'extrait que j'ai lu du rapport du juge Little montre clairement, selon moi, que les chemins de fer sont d'accord sur ce point.

**L'honorable M. Brooks:** Nous savons que le juge Little a fait un rapport, mais il n'était