

véritable collaboration entre le patronat et les ouvriers—ce qui est fortement encouragé par les gouvernements—lorsqu'un gouvernement n'est pas disposé à accepter les résultats d'une telle collaboration et qu'il les rejette sans expliquer d'une façon satisfaisante en quoi une telle proposition entre sérieusement en conflit avec des aspects importants des grandes lignes de la politique du gouvernement? Nous croyons que ceci n'a pas eu lieu. Les employés de la direction de la construction seront chacun obligés d'évaluer de nouveau leur façon de collaborer afin de se conformer à la méthode prônée par les gouvernements. Les employeurs dans le domaine de la construction ne veulent pas faire cela. Nous voulons maintenir les accords relativement harmonieux que nous avons établis au cours d'une période qui s'étend maintenant sur de nombreuses années.

En travaillant de concert avec les dirigeants syndicaux, l'AC.C. a fait des progrès considérables au cours des dernières années en vue de créer un meilleur climat pour les relations de travail dans l'industrie de la construction. D'autres mémoires conjoints ont été présentés au gouvernement fédéral et à d'autres gouvernements. Ceci est certainement très souhaitable de nos jours alors que les premières pages des journaux traitent des conflits dans le monde du travail. A la suite de nos efforts collectifs, les conflits syndicaux dans le domaine de la construction ont beaucoup diminué au cours des dernières années—et ceci ne s'est pas effectué non plus en ayant recours à des accords prévoyant des salaires inférieurs, comme le savent bien bon nombre des membres de ce comité. Nos accords, faits sans fanfare, étaient justes. Voilà pourquoi ils ont été acceptés par les deux parties. Il me semble donc qu'une question primordiale que doit se poser ce comité consiste à savoir si les motifs apportés par le gouvernement pour rejeter les propositions conjointes étaient vraiment justifiés ou non à la lumière de ce qui nous semblait représenter des «mesures» supérieures parce qu'elles établissaient une base plus solide pour trouver des conditions de travail «justes»—c'est-à-dire, que ces conditions soient établies au moyen de négociations collectives libres.

L'autre problème important que à mon avis, les honorables sénateurs doivent étudier au sujet du bill C-2 est le fait qu'au même moment où le gouvernement et le Parlement sont d'accord pour que la Fonction publique du Canada puisse bénéficier de négociations collectives libres, ce même gouvernement nie ici que cette façon de procéder soit celle qui s'impose pour assurer l'établissement de conditions de travail «justes» en ce qui concerne les projets de construction du gouvernement fédéral. Lors des conflits récents et actuels qui ont eu lieu dans le monde du travail, le gouvernement, le ministre, oui, même le Premier ministre a plus tôt cette semaine reconnu et vanté la valeur supérieure des négociations collectives libres. Il a été déclaré qu'il est préférable de régler volontairement les conflits plutôt que d'avoir recours à des mesures législatives. Nous, qui sommes dans l'industrie de la construction, sommes d'accord avec cette opinion parce que la vie devient plus facile tant pour les patrons que pour les ouvriers quand les disputes sont réglées volontairement que quand elles ont été réglées par des mesures législatives. A mon avis, il s'agit ici encore du principe de base de la politique. Le fait que dans la construction des routes il soit nécessaire de faire le travail dans une période de 8 à 9 mois à cause de notre climat importe peu dans ce cas-ci car le gouvernement fédéral n'a dépensé qu'environ 3 p. 100 de son budget pour la construction à de tels projets—soit pour les routes dans les parcs nationaux et les pistes d'envol des aéroports fédéraux. Les heures de travail plus longues que les syndicats ont négociées pour ces jours et semaines de travail plus longs ne s'appliqueront que très rarement en vertu de cette loi parce que ces travaux sont dirigés par les gouvernements provinciaux et municipaux. De plus, les conditions spéciales qui s'appliquent aux éleveurs à grain ou à la navigation sur les grands lacs sont aussi valables pour la construction des routes. Par ailleurs, certains accords qui