

Dans le passé, les deux principaux partis politiques de ce pays n'ont pas réussi à mettre en place les rouages nécessaires aux négociations collectives efficaces entre les chemins de fer et leurs employés. Ils ont permis aux sociétés ferroviaires de se jouer tant du gouvernement que du Parlement en les forçant à instituer l'arbitrage obligatoire, puis à encaisser le coût de toute augmentation de salaire qui pourrait s'ensuivre.

Bien des chefs de mouvements ouvriers, au Canada et aux États-Unis, ont déclaré ouvertement que la grève était démodée en tant que moyen de défense industrielle dans notre société moderne; qu'elle n'était plus, aujourd'hui, qu'une arme grossière, qui atteint non seulement l'économie, mais aussi les grévistes. La seule façon d'éliminer les grèves, c'est d'établir les rouages qui les empêcheront d'éclater et qui favoriseront, chez les deux parties, des négociations collectives sincères.

Cela n'est pas impossible, monsieur l'Orateur. Un pays comme la Suède s'est assuré une stabilité économique sans rejeter aucun droit fondamental. Depuis plus d'un quart de siècle, ce pays n'a pas connu de grève importante, parce qu'on a fourni, tant aux patrons qu'aux ouvriers, des rouages efficaces de discussion et de négociations collectives.

Même si le premier ministre a présenté ce bill de façon alléchante, il impose l'arbitrage obligatoire. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a interrompu plus tôt cet après-midi le chef de l'opposition pour dire que le droit de grève est un droit civil fondamental. Mais, selon le gouvernement, rester en grève n'est pas un droit civil fondamental. A son avis le droit à la négociation collective quant aux salaires, aux conditions de travail et aux conditions auxquelles les grévistes retourneront au travail n'est pas un droit civil fondamental. En vertu de ce bill, l'ouvrier n'a pas le droit de faire la grève ni de formuler les conditions de son retour au travail.

Je m'oppose, monsieur l'Orateur, à l'arbitrage obligatoire. Le gouvernement, à mon avis, aurait dû éviter l'impasse actuelle. Mais, le Parlement, il ne fait aucun doute, n'a d'autre recours que de demander aux cheminots de retourner au travail dans l'intérêt général. Dans ce cas-ci comme dans d'autres, l'intérêt national prévaut. Mais cela ne justifie pas l'empiètement sur les droits fondamentaux de cette catégorie ni d'aucune autre catégorie d'ouvriers. Nous, du Nouveau parti démocratique, croyons qu'il est possible d'assurer une reprise de travail et de préserver en même temps le principe de la négociation collective libre.

Le gouvernement se propose d'obliger les grévistes à reprendre le travail en fixant une augmentation de salaire de 4 p. 100 à

compter du 1<sup>er</sup> janvier et de 4 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> juillet de cette année, ce qui représente une augmentation de 6 p. 100 pour toute l'année civile. Le gouvernement laisse à l'arbitrage l'échelle des salaires pour 1967, si la négociation n'aboutit pas à un accord. Il nous faut admettre que toute négociation sous l'égide d'un médiateur, qui se déroule d'ici le 15 novembre est une farce. Ce serait une perte de temps inutile. Pense-t-on que les sociétés de chemins de fer entreprendront des négociations sérieuses lorsqu'elles savent qu'en restant inflexibles jusqu'au 15 novembre l'arbitrage obligatoire sera imposé? Pense-t-on que les sociétés ferroviaires feront une offre sincère lorsqu'elles savent qu'au cas où l'arbitrage obligatoire est imposé, leur offre deviendra la base qui servira à l'étude des arbitres chargés d'établir l'échelle définitive des salaires?

Monsieur l'Orateur, le gouvernement dit simplement qu'il fixe les salaires pour cette année et qu'il laisse à la générosité d'un tribunal d'arbitrage d'établir en 1967 l'échelle des salaires des cheminots. Il vaut, à mon avis, la peine de noter que, bien que les dispositions de cette mesure établissent les salaires des cheminots pour cette année et confient à une commission d'arbitrage le soin de fixer les salaires pour l'année prochaine, il n'y a aucune disposition visant à limiter les bénéfices des sociétés de chemins de fer. Le projet de loi est muet sur la question de maintenir les bénéfices des sociétés ferroviaires à 6 p. 100.

Le *Globe and Mail* de ce matin publie une nouvelle intéressante émanant de Montréal et indiquant que, pour les sept premiers mois de cette année finissant le 31 juillet, les bénéfices du Pacifique-Canadien se sont élevés à \$30,266,322 comparativement à \$22,535,679 pour les sept premiers mois de l'année précédente. Monsieur l'Orateur, ces chiffres représentent une hausse de bénéfices, pour le Pacifique-Canadien, de 34.2 p. 100 au cours des sept premiers mois de cette année. Les chemins de fer sont donc assez prospères.

Si l'on examine les rapports financiers du Pacifique-Canadien, on constate que 1958, est longtemps demeurée l'année-record, celle où les recettes ont été les plus élevées. Mais ce chiffre a été dépassé en 1964. Il a atteint 510 millions de dollars, soit une augmentation de 1 p. cent. En 1965, les recettes ont atteint 518 millions de dollars, hausse de 7.9 millions de dollars ou de 1.5 p. 100. Au cours des sept premiers mois de cette année, les recettes ont encore augmenté de 29 millions de dollars. Les travailleurs ferroviaires