

cette période, soit de novembre 1965 jusqu'ici.

L'hon. M. McCutcheon: Puis-je demander à l'honorable leader du gouvernement au Sénat...

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Puis-je terminer ce que j'ai à dire, après quoi j'écouterai la question posée par l'honorable sénateur.

L'honorable M. McCutcheon: Allez-y.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Une chose m'a grandement impressionné et je suis certain qu'elle a impressionné tous les honorables sénateurs; c'est l'absence d'amertume dans les négociations qui ont eu lieu entre les compagnies et les syndicats, avant l'établissement des commissions de conciliation, et depuis lors, au cours des échanges de vues entre les compagnies et les syndicats à la télévision. Ces interlocuteurs semblaient parler de façon réaliste et raisonnable de leurs problèmes. J'espère qu'au Parlement notre discussion sur la question se signalera par la même absence d'amertume manifestée par ces gens si vivement touchés par nos décisions.

J'espère que des mesures rectificatives seront bientôt adoptées pour venir en aide à la compagnie. J'espère que nous parviendrons le plus tôt possible à mettre en œuvre le rapport MacPherson, grâce à une mesure législative, dans la mesure où nous pouvons le faire actuellement.

Je ne prétends pas que l'adoption de la mesure législative prévoyant la mise en œuvre du rapport MacPherson constituera une panacée immédiate pour les problèmes ferroviaires; mais ce sera une initiative progressiste et le pays est en fait redevable à M. Murdock MacPherson de l'impulsion qu'il a donnée à cet égard.

L'honorable M. Choquette: Il y a cinq ans.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Cette mesure était inscrite au *Feuilleton* il y a deux ans également.

Pour les syndicats, il y a le rapport Freedman à envisager. Le rapport Freedman renferme certaines propositions fort utiles. Pour ma part, on y trouve quelques points contestables. Il constitue un apport en vue de résoudre le problème périodique qui semble provoquer des crises tous les quatre ou cinq ans; j'espère que le rapport Freedman parviendra à éliminer certaines de ces crises. Les métiers et les occupations sédentaires doivent faire l'objet d'une étude très particulière de la part d'experts en ces questions.

Tant pour les chemins de fer que pour les syndicats ouvriers, les règles de procédure doivent se simplifier et se moderniser, de sorte que les problèmes qui se posent pour eux, à l'expiration de leurs contrats, peuvent beaucoup plus facilement et plus efficacement qu'autrefois faire l'objet d'une solution.

Honorables sénateurs, puis-je passer au bill dont nous sommes saisis. Il ne s'agit pas d'un bill d'un nouveau genre. Le Parlement a été saisi de bills semblables en maintes occasions, certainement depuis 1950.

L'honorable M. Choquette: Quatre fois.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Les sénateurs qui sont ici depuis bien des années sont au courant de certaines conditions. L'article 3 prévoit que les services offerts par les chemins de fer doivent reprendre immédiatement et que les employés actuellement en grève doivent reprendre les fonctions que comporte leur emploi dans les compagnies de chemins de fer.

L'honorable M. Choquette: Immédiatement.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Il s'agit là d'un article bien connu, qui a figuré dans d'innombrables bills dont on a saisi le Parlement.

L'article 4 stipule, comme les autres bills, qu'aucun travailleur ne subira de préjudice de la part de son employeur parce qu'il s'est mis en grève.

L'article 5 traite des avis de grève et exige leur annulation par les représentants du syndicat ouvrier qui les ont donnés. En d'autres termes, ces articles légifèrent sur la fin de la grève et interdisent aux compagnies de punir les travailleurs pour s'être mis en grève.

L'article 6 traite des modalités de la convention collective concernant les taux de salaire. Point n'est besoin de répéter le détail de l'article, car il renferme précisément la recommandation du juge Munroe et du juge Cameron. Selon la formule, tous les six mois, à compter de janvier 1966, il y aura une augmentation de 4 p. 100 jusqu'au 1^{er} juillet 1967 alors qu'elle sera de 6 p. 100.

L'article 7 prévoit que les modalités des conventions collectives en vigueur seront maintenues, qu'elles prendront effet et lieront les parties pour la période durant laquelle les conventions seront maintenues, sous réserve des augmentations prévues à l'article 6.

L'article 8 oblige les compagnies de chemins de fer et les syndicats à reprendre les négociations sur-le-champ pour essayer de régler toutes les questions en litige.