

nêtes qu'autrefois, mais leur influence et leur prestige ont baissé. Et cela tient, monsieur l'Orateur, à ce que, lentement mais sûrement, les autres travailleurs touchent des salaires horaires plus élevés que les employés des chemins de fer. Ce soir, si je croyais que le projet de loi à l'étude limitait à 8 p. 100 l'augmentation accordée aux cheminots, j'aurais l'obligation morale de voter contre. J'estime pour ma part qu'une augmentation de 8 p. 100 ne suffit pas... (*Applaudissements*)

Mais, monsieur l'Orateur, je ne partage pas l'opinion des membres du NPD, qui viennent d'appuyer mes propos, et selon qui tel est le but de la mesure. Au contraire, monsieur l'Orateur, à mes yeux de vieux syndicaliste, le projet de loi dont nous sommes saisis me semble renfermer quelque chose de beaucoup plus profond. J'y vois une tentative de la part du gouvernement de respecter et de maintenir les droits si chers aux syndicats de négocier leur propre règlement. A mon avis, les 4 et 8 p. 100 mentionnés dans le bill représentent un règlement tout à fait provisoire des problèmes des cheminots.

Dans ma collectivité, il y a un grand nombre d'employés des chemins de fer. Plusieurs de mes électeurs se trouvent dans les tribunes ce soir et je connais maints problèmes qui se posent aux hommes qui ont passé dix, quinze ou vingt ans au service du Pacifique-Canadien. Je sais qu'ils sont inquiets et incertains. Je sais que le personnel des wagons-restaurants s'inquiète de voir les trains nationaux mis au rancart, de voir que parfois on s'efforce de faire délibérément rebuter les voyageurs. On peut comprendre et juger avec bienveillance les problèmes du cheminot qu'on s'attend à voir servir les intérêts de la compagnie de chemins de fer et qui est dérouteré, comme bon nombre d'entre nous ici, par la ligne de conduite du Pacifique-Canadien visant parfois à décourager les voyageurs plutôt que de les inciter à utiliser ses services.

A mon avis, le cheminot canadien a été longtemps respecté pour sa maturité. Et cela tient à ce que les syndicats qui se sont occupés des questions ferroviaires étaient parmi les plus sérieux du Canada. Je ne partage pas l'avis de ceux qui voudraient éliminer chez nous les syndicats internationaux. Je crois plutôt que la stabilité qui a caractérisé les syndicats du rail au Canada résulte dans une large mesure de la maturité et de la sagesse des hommes qui ont pris du temps sur leurs heures normales de travail pour participer activement au mouvement syndical, et je partage leur anxiété et leur confusion devant les efforts qu'on fait dans cer-

taines parties du pays en vue de saper l'autorité et les pouvoirs des syndicats internationaux.

On a fait de grands efforts à la Chambre pour semer la confusion non seulement chez les cheminots mais aussi chez les députés, quant aux fins du projet de loi. Les orateurs ont, tout d'une haleine, parlé de 6, 8 et 30 p. 100, chacun négligeant de mentionner que les 30 p. 100 concédés aux débardeurs ainsi qu'aux travailleurs de la voie maritime ne seraient pas versés immédiatement, mais échelonnés sur une période de deux ans. Tant que les syndicats et la direction n'auront pas terminé leurs négociations, personne ne saura le salaire que touchera finalement le travailleur.

Nous savons dès maintenant que si le projet de loi est adopté et que les travailleurs retournent au travail, ces derniers obtiendront immédiatement une hausse de salaire. Et je suppose qu'ils y retourneront. Mais, monsieur l'Orateur, j'imagine que ce sera dur pour bon nombre d'entre eux après neuf mois de négociations difficiles. Toutefois, ils font partie de syndicats sérieux qui savent, en dernière analyse, que les lois du pays doivent être respectées. A cet égard, le projet de loi diffère de la mesure présentée en 1960 qui s'est bornée à bloquer le salaire des employés. C'est la différence essentielle. Le bill prévoit que si les hommes retournent au travail, ils obtiendront aussitôt une augmentation. Il prévoit une reprise du travail et des négociations avec les compagnies de chemin de fer jusqu'au 15 novembre, à la lumière des modifications annoncées et présentées à l'adoption de certaines parties du rapport MacPherson, qui permettraient aux compagnies de chemin de fer d'être plus généreuses et plus conscientes peut-être des droits et des besoins des employés.

Le député de Sherbrooke (M. Allard) voulait savoir où nous avons pris le chiffre de 8 p. 100. Telle est la recommandation du juge Munroe à ce sujet, et il est important de noter que cela représente un règlement plus élevé que celui que le représentant des sociétés à la commission était prêt à accepter. Je dois souligner, au risque de me répéter, que l'article 9 prévoit la nomination d'un médiateur chargé expressément de négocier l'augmentation qui, j'en suis sûr, résultera des pourparlers entrepris à la lumière des recommandations présentées, en particulier celles du rapport MacPherson.

Je dois encore une fois, monsieur l'Orateur, parler au nom des ouvriers. A première vue, je suis un peu préoccupé par le fait que si l'on accepte le rapport MacPherson en bloc, ou même en partie, s'il préconise des mesures rendant les chemins de fer plus efficaces, il pourrait fort bien amener des réductions de