

les deux rapports de la commission d'arbitrage en 1966...

Le juge Cameron a eu le privilège de lire le rapport du juge Munroe et, je suppose, le compte rendu des témoignages. Autrement dit, le juge Cameron a recommandé, après le juge Munroe, 4-4-4-6, à compter des dates que j'ai mentionnées. Le représentant du syndicat, qui a siégé en compagnie du juge Cameron, a fait ces recommandations:

Je recommande pour le syndicat une augmentation de salaire de 40c. l'heure rétroactive au 1^{er} janvier 1966 et une nouvelle augmentation de 12 p. 100 à partir du 1^{er} janvier 1967, des salaires régnant le 31 décembre 1966.

Le représentant de la société, membre de la même commission, a dit:

...la fraternité a rejeté la norme des biens durables...

En ma qualité de membre des commissions, j'ai déjà recommandé dans mon rapport une augmentation de salaire de 12.5 p. 100, ce qui représente une moyenne de 28c. l'heure pour tous les employés de chemin de fer sédentaires. Cette commission n'ayant reçu aucune déposition justifiant qu'on s'écarte de ce pourcentage de 12.5, et en considération des preuves contenues dans le mémoire présenté par les compagnies de chemins de fer, je recommande que les employés représentés devant cette commission reçoivent une augmentation générale de salaire d'une moyenne de 12.5 p. 100.

Les employés représentés devant cette commission reçoivent une rémunération bien supérieure à celle des employés qui remplissent des fonctions analogues ou très semblables. Il paraîtrait souhaitable que l'échelle des salaires des employés représentés devant cette commission fût ajusté de manière à réduire les inégalités qui semblent exister actuellement. Je recommande qu'on examine dès maintenant cette question, mais sans jamais se départir des limites de l'augmentation moyenne de 12.5 p. 100.

Honorables sénateurs, je crois que je devrais également parler de l'un des rapports du juge Little et choisir son rapport sur le groupe du National-Canadien qui représente 8,500 agents de train itinérants. Le juge Little n'a pu faire de recommandation ferme, mais il a commenté la mise en œuvre du rapport Freedman et je pense que le Sénat devrait être mis au courant.

L'honorable M. McCutcheon: Allons-nous appliquer ce rapport ce soir?

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Non, monsieur.

L'honorable M. McCutcheon: Je vous remercie.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Je cite certains passages extraits des pages 7 et 8:

Application du rapport Freedman

A la fin de la présentation officielle du rapport, les membres de la commission ont convenu à l'unanimité que si la médiation pouvait résoudre le différend, il serait nécessaire d'assurer l'accord sur la manière dont les propositions de M. le juge Freedman devraient être appliquées. Le syndicat avait, dans sa thèse, adopté ledit rapport intégralement, alors que la compagnie l'avait accepté en principe, mais différait d'avis quant à la manière d'aboutir à sa mise en œuvre.

Nos entretiens avec les parties nous ont convaincus que les trois principes de base dont nous devions traiter étaient les suivants: (1) Le droit des chemins de fer de déterminer et d'effectuer les innovations technologiques, majeures et mineures, où les droits des employés pourraient être lésés, à condition d'en avertir le syndicat en temps utile. (2) La négociation entre le syndicat et la compagnie de chemin de fer relative aux conditions de sécurité devant s'appliquer à chaque employé visé dans chaque cas. (3) La méthode à employer en vue de résoudre de semblables conditions de sécurité, faute d'accord préalable.

Nous sommes heureux de faire rapport qu'un accord en principe est intervenu entre les parties sur les articles 1) et (2) ci-dessus, mais nous n'avons pu concilier les divergences d'opinions concernant l'article 3).

Enfin, la commission savait que le rapport Freedman était maintenant à l'étude au sein du ministère du Travail. Il nous a aussi paru évident que le syndicat ne s'attend pas que cette question soit réglée selon la méthode normale, grâce à la convention collective, y compris la conciliation.

Les représentants ont déclaré nettement qu'il est convaincu que la seule solution réside dans l'adoption d'une mesure législative. Les chemins de fer se sont dits prêts à informer le syndicat de toutes les innovations technologiques qu'ils auront décidé de faire et à négocier les conditions de protection qui s'appliquent aux employés touchés par ces innovations.