

de nouveau, au son du timbre, à cinq heures et demie de l'après-midi, alors que j'espère être en mesure de renseigner les sénateurs relativement à la nécessité de siéger pendant la soirée.

(Le Sénat s'ajourne à loisir.)

Le Sénat reprend sa séance.

L'honorable M. Robertson: Comme les sénateurs le savent, l'autre endroit a beaucoup avancé l'étude de la mesure spéciale concernant les chemins de fer. Il s'est formé en comité plénier afin d'étudier le projet de loi. On a formulé divers avis sur le temps qui s'écoulera avant qu'on nous transmette la mesure, mais j'estime que nous devrions être prêts à l'étudier aussitôt que possible afin de ne porter aucun préjudice aux intérêts du pays. Je propose donc de nouveau que nous ajournions à loisir, pour nous réunir à sept heures et demie ce soir. Si l'on n'a fait aucun progrès à ce moment, nous prendrons les mesures qui s'imposeront.

(Le Sénat s'ajourne à loisir.)

Le Sénat reprend sa séance à sept heures et demie.

LOI SUR LE MAINTIEN DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 1, intitulé: loi pourvoyant à la reprise des opérations ferroviaires et au règlement du conflit relatif aux conditions d'emploi entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés.

Le bill est lu pour la première fois.

DEUXIÈME LECTURE

Son Honneur le Président: Honorables sénateurs, quand lirons-nous le bill pour la deuxième fois?

L'honorable Wishart McL. Robertson: Dès maintenant, si le Sénat le veut bien.

Honorables sénateurs, il est bien sûr que l'intérêt qu'on a porté à cette question, de même que le grand nombre de renseignements qu'on a pu obtenir un peu partout rendent inutile, pour ne pas dire intempestif, tout retard dont je pourrais être la cause en voulant exposer à la Chambre les motifs qui ont amené la présentation du bill qui nous est soumis. Mes collègues le savent bien, la mesure à l'étude tend à régler une situation qui, en définitive, a atteint la proportion d'une crise nationale, par suite des circonstances qui entourent la grève actuelle des chemins de fer. Voilà la principale raison pour laquelle le Parlement a été convoqué un peu plus tôt qu'il n'avait tout d'abord été prévu. Même

dans une situation normale, l'interruption prolongée des services ferroviaires au Canada engendrerait un profond désarroi dans notre économie. On admettra donc qu'à une époque comme la nôtre, on ne peut laisser se perpétuer une telle désorganisation et qu'il est éminemment désirable que les chemins de fer recommencent à circuler immédiatement.

Mais le problème à résoudre pour y parvenir est très difficile. Le droit qu'ont les ouvriers de se syndiquer, de négocier et, s'il le faut, de faire la grève est un des grands principes dont s'inspire notre conception de la démocratie. En l'occurrence, toutes les parties en cause ont exercé, à ce qu'il nous semble tous, leur droit juridique. Et pourtant, l'exercice d'un tel droit a engendré une situation telle qu'un grand nombre de Canadiens peuvent en éprouver des pertes matérielles et l'intérêt public en subir du détrimment. A mon sens, laisser durer le conflit serait de nature à créer une situation que le Sénat désirerait, autant que possible, éviter.

Les réclamations actuelles des syndicats ont été présentées le 16 juin 1949. Les pourparlers se sont poursuivis entre syndiqués et chemins de fer jusqu'en septembre 1949, alors que, sous le régime de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, le ministère du Travail a nommé des conciliateurs. La commission de conciliation a présenté son rapport en avril de cette année. Les syndicats ont rejeté les propositions qu'il renfermait et déclaré qu'ils avaient toujours l'intention de faire la grève. Depuis lors, les représentants des syndicats et des chemins de fer ont, à diverses reprises, eu des entretiens, mais sans succès. Lorsqu'il est devenu évident qu'on ne pouvait s'entendre avant le moment fixé pour le déclenchement de la grève, le Gouvernement a, du consentement des parties en cause, nommé un médiateur dont les efforts en vue de régler les questions en litige se sont également révélés infructueux. Le premier ministre a alors demandé que la grève soit retardée de trente jours, afin que d'autres pourparlers puissent avoir lieu entre les syndicats et les chemins de fer, mais cette demande a été refusée et la grève a été déclenchée.

Après le début de la grève, le premier ministre s'est rencontré avec les chefs des syndicats et des chemins de fer. Il n'a proposé aucun moyen de la régler, mais il a souligné qu'elle engendrait au pays une grave crise. Selon lui, on ne faisait pas la grève dans l'intention de nuire à l'économie du pays, mais si elle durait, elle pourrait amener un désastre. Les syndicats et les chemins de fer ont accueilli ses paroles avec beaucoup de bienveillance et de déférence, mais ils n'ont encore pu s'entendre.