

semblait y avoir un obstacle à l'entente et que je m'interrogeais sur sa position. M. Cutler dit alors, clairement et sans équivoque, que même si ses clients s'opposaient à l'imposition d'une solution par voie législative, nous pouvions être sûrs qu'à titre de Canadiens ils collaboreraient si le gouvernement instituait une commission. Il a ajouté qu'il informerait ses clients de toute mesure adoptée et qu'ils l'observeraient. Il n'y avait pas de doute là-dessus. Cette assurance ne m'a pas étonné de la part d'un collègue du barreau. Sa déclaration m'a semblé raisonnable.

**M. McCleave:** Mais il n'était pas d'accord.

**L'hon. M. Nicholson:** En effet, il n'était pas d'accord. Il m'a dit qu'ils n'étaient pas en faveur d'une mesure législative rendant quoi que ce soit obligatoire, que cela n'était pas conforme aux principes démocratiques des organismes syndicaux ou quelque chose dans ce sens. Je comprends son attitude. Nous avons demandé des suggestions pouvant mener à une solution et, comme on ne nous a rien proposé, je leur ai répété qu'une mesure législative serait peut-être une solution.

A peu près au même temps, le ministre des Transports étudiait un mémoire contenant les contre-propositions de la Fédération des armateurs dont j'ai déjà fait mention. Il proposa aux débardeurs et à leur avocat, en présence du président du Congrès du travail du Canada, qu'afin de mettre un terme au différend et de permettre aux hommes de retourner au travail—la grève durait déjà depuis plus d'un mois—le gouvernement était disposé à présenter une mesure législative rendant obligatoires les recommandations de la Commission sur ces trois ou quatre points primordiaux, à condition, et il a insisté sur ce point, que l'Association internationale des débardeurs et la Fédération des armateurs en viennent à une entente sur les salaires et autres points en litige, soit douze points environ, figurant au memorandum. Je dois dire qu'à cette réunion particulière il n'y avait pas de représentant de la Fédération des armateurs. Y assistaient, en plus de moi-même, mes trois collègues du cabinet, le médiateur, les représentants syndicaux et leur avocat. Seulement cinq ou six représentants syndicaux étaient présents; les autres attendaient dans le corridor.

Après avoir débattu l'affaire pendant plus d'une heure, nous sommes allés dans une pièce de l'édifice de l'Ouest où nous avions des interprètes, afin de permettre aux participants qui ne comprenaient pas l'anglais de suivre les discussions. Au cours de cette réunion qui a duré près d'une heure, mes collègues du cabinet et moi-même avons dit

[L'hon. M. Nicholson.]

que nous comptions rencontrer cet après-midi-là les représentants de la Fédération des armateurs et que nous tâcherions de savoir jusqu'où la Fédération irait pour améliorer les conditions de paiement incluses dans la contre-proposition dont j'ai parlé et que le ministre des Transports avait en mains, si nous lui donnions l'assurance que les recommandations de la Commission sur les points décisifs seraient obligatoires. Je ne dis pas qu'on a employé le mot «décisifs», mais je veux parler des trois ou quatre points saillants.

A cette réunion, le président du CTC a déclaré qu'il devait quitter à cause d'un engagement antérieur et qu'il ne pourrait assister aux réunions tenues plus tard au cours de la journée. Il a répété que le Congrès rejetait en principe l'adoption de mesures législatives à caractère obligatoire concernant les différends entre employeurs et employés. Je ne suis pas certain s'il a dit «en principe», mais je vous rapporte l'essentiel de ses propos.

Mes collègues du cabinet, le juge Lippé et moi-même avons dit, en anglais et par le canal des interprètes, à tous ceux qui étaient présents, que la proposition serait soumise à la Fédération des armateurs en suggérant que, si les parties pouvaient s'entendre sur tous les points importants, sauf les trois ou quatre que j'ai mentionnés, nous serions prêts à recommander au Parlement de rendre ces recommandations obligatoires.

• (4.10 p.m.)

Après le dîner, mes trois collègues, le juge Lippé et moi-même avons rencontré les représentants de la Fédération des armateurs et leur avocat. Nous avons débattu l'affaire à fond. En fait, les pourparlers se sont tant prolongés qu'à mon avis notre force de persuasion s'était peut-être un peu affaiblie. Entre-temps, les débardeurs sont partis après avoir attendu deux ou trois heures. Ils sont revenus plus tard. Néanmoins, bien que les membres de l'AID aient quitté la réunion, nous avons poursuivi nos efforts et, à la fin de l'après-midi, la Fédération des armateurs a consenti à accorder une augmentation de salaire appréciable et d'autres avantages dont il est question dans le mémoire, mais il restait encore certains détails à arrêter, par exemple, si on accorderait 20c. au moment du retour au travail et 20c. avec effet rétroactif ou à d'autres conditions. Il s'agissait de questions de détail.

On a discuté aussi des conditions prévues pour 1967 et de la façon dont elles pourraient s'aligner sur les constatations d'une commission d'enquête, si elle était établie.