

nous, un sous-amendement ou un amendement, nous prenons le temps de le présenter en anglais comme en français parce que nous reconnaissons que pour les besoins de la cause canadienne, les deux langues doivent être respectées, doivent être traitées de la même façon.

Monsieur l'Orateur, le sous-amendement proposé par le NPD veut ajouter, après les mots «Freedman Report», les mots suivants:

«By imposing compulsory arbitration, and by failing to provide for the appointment of an administrator of the railway companies so that there might be effective collective bargaining.»

Monsieur l'Orateur, cet amendement ne changera encore rien, ou à peu près rien, au bill actuel que nous étudions. Le bill, de fait, stipule qu'avant l'arbitrage obligatoire il y aura médiation, il y aura un médiateur qui étudiera toute la situation.

[Traduction]

L'hon. M. McIlraith: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Je ne saisis pas clairement. Le représentant de Villeneuve invoque-t-il le Règlement au sujet du sous-amendement? Sinon, j'aimerais, comme nous n'avons pu obtenir un exemplaire de l'amendement, me réserver le droit d'invoquer le Règlement au sujet du sous-amendement. En attendant que nous puissions nous en procurer un exemplaire, nous ne nous opposons pas à ce que ce débat se poursuive.

[Français]

M. Caouette: Je ne vois pas d'objection, monsieur l'Orateur, à ce que l'honorable ministre des Travaux publics (M. McIlraith) étudie l'amendement en question pour en décider de la validité ou de «l'invalidité».

Toutefois, j'attire encore l'attention de la Chambre sur le fait que la nomination d'un administrateur, tel que proposé par le chef du Nouveau parti démocratique (M. Douglas), ne réglera pas le problème ouvrier au Canada.

En ce qui concerne l'amendement proprement dit, présenté par le chef de l'opposition officielle (M. Diefenbaker), j'ai dit, tout à l'heure, que cet amendement ne veut à peu près rien dire. Et quand nous nous reportons à ce que son gouvernement, à l'époque où il était premier ministre, faisait à l'endroit des questions ouvrières, et plus spécifiquement à l'endroit des chemins de fer Nationaux, en 1960, nous constatons que le chef de l'opposition officielle n'a pas fait de miracle à ce moment-là. Il n'a pas réglé les problèmes ouvriers; il n'a pas réglé la question des chemins de fer Nationaux. Absolument pas! Cependant, aujourd'hui on nous dit que le rapport du juge Monroe n'est pas inclus dans le projet de loi, le président

du Conseil Arbitral n'indique aucune mesure efficace pour solutionner les problèmes des avantages complémentaires et ne donnant aucune directive pour la mise en œuvre du rapport Freedman.

Monsieur l'Orateur, nous sommes enterrés de rapports de toutes sortes. Nous sommes étouffés par des rapports de gauche et de droite. Des rapports nous viennent jour après jour, et nous avons des piles de rapports chaque jour et jamais la question n'a été réglée, jamais le problème n'a été réglé!

Le 16 du mois d'août écoulé, il y a 15 jours, je remettais à la presse le communiqué suivant:

«Nulle part au monde la grève n'a réglé le problème ouvrier.»

Cela est tellement vrai que c'est toujours à recommencer. Regardez dans n'importe quelle sphère des activités économiques au Canada et vous constaterez s'il est vrai que c'est toujours à recommencer. Que ce soit dans les mines, chez les tisserands, chez les chemins de fer Nationaux, dans la construction, dans l'agriculture, dans n'importe quelle sphère des activités économiques au Canada, jamais la grève n'a réglé le problème ouvrier. C'est toujours à recommencer. La fin d'une grève, c'est le commencement de l'autre.

Nous sommes à étudier présentement le bill C-230 qui vise à mettre un terme à la grève du rail. Pendant que nous discutons de ce bill, la grève des postiers est en train de se préparer au Canada. Le ministre des Postes (M. Côté), le ministre du Travail (M. Nicholson) et le premier ministre (M. Pearson) le savent. Et après la grève des postiers ce sera une autre grève. On parle aujourd'hui dans les journaux d'une grève de 16,000 hommes dans la région de Sudbury. On a eu une grève il n'y a pas tellement longtemps, on a résolu le problème, on a trouvé une solution à ce moment-là. Aujourd'hui c'est tout à recommencer. Dans le domaine du rail la même chose se répète.

• (5.30 p.m.)

En 1950, à l'époque de l'administration St-Laurent, grève de neuf jours des chemins de fer Nationaux. Qu'est-ce que le chef de l'opposition disait à ce moment-là? En 1950, l'ancien premier ministre Louis St-Laurent avait recommandé et réalisé l'arbitrage obligatoire malgré les reproches de l'opposition—l'opposition conservatrice—devant le problème du rail au Canada.

Le 2 décembre 1960, aux Communes, alors que le gouvernement de M. Diefenbaker faisait adopter la loi dite: *Railway Operation Continuation Act*, qui suspendait pour une durée de six mois le droit de grève des cheminots, soit jusqu'au 15 mai 1961, pendant