

décision lie les patrons et les ouvriers; ils doivent l'accepter. L'expression "arbitrage obligatoire" est ici modérée.

Un corps législatif de notre pays, qu'il soit fédéral ou provincial, ne songerait jamais à instituer systématiquement un tel mode d'arbitrage obligatoire sans définir les conditions dans lesquelles il doit être effectué.

La mesure est loin d'être complète. A huit heures ce matin, Radio-Canada a exposé les caractères du bill. "Le bill d'urgence, a dit l'annonceur, ne prévoit pas de peines pour le défaut de se conformer à ses dispositions".

Une voix: Il y a de quoi rire!

M. Drew: C'était, pour l'annonceur, une conclusion parfaite et logique. Elle n'est pas juste toutefois, puisque le bill comporte de très lourdes peines qui jouent automatiquement sans qu'elles soient énoncées dans le bill. Ceux qui étudieront le bill se rappelleront, je l'espère, qu'à l'égard d'un bill adopté par le Parlement ou par toute législature du Canada et qui ordonne à quelqu'un de faire quelque chose, il existe un article du Code criminel prévoyant des peines si le bill lui-même n'en prévoit pas. Je me permets de citer l'article 164 du Code criminel:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'un an d'emprisonnement, celui qui, sans excuse légitime, désobéit à une loi du Parlement du Canada ou d'une législature du Canada, en faisant volontairement quelque chose qu'elle défend, ou en s'abstenant de faire quelque chose qu'elle prescrit de faire, à moins que quelque peine ou autre punition ne soit expressément prescrite par la loi.

Même si elle n'est pas dans le bill, cette disposition s'y rattache nettement. Il y a aussi lieu de se demander ce qui arrivera si les vœux de l'arbitre ne sont acceptables à aucune des parties au différend. Y aura-t-il un moyen de résoudre le problème? Niera-t-on aux cheminots le droit de faire la grève? Empêchera-t-on entièrement la direction de s'occuper de la question? C'est à prévoir, semble-t-il, à moins que les intéressés ne décident simplement d'agir quand même. Voilà un point que nous devons aussi examiner très attentivement.

Il y a ensuite un autre aspect à ne pas oublier. L'article 2 du projet de loi exige la reprise de l'exploitation des chemins de fer dans un délai de quarante-huit heures, et le retour des ouvriers au travail dans le même délai. Une fois la circulation rétablie, une fois les ouvriers de nouveau au travail, on se sera conformé à l'article 2. L'article ne renferme aucun pouvoir permanent; la population, les ouvriers, bref les gens doivent simplement compter que chacun observera les ententes conclues par suite de l'arbitrage, qu'elles soient acceptables ou non.

Il est presque inconcevable, monsieur l'Orateur, que le bill ait été présenté à la Chambre sous cette forme, à moins qu'on ne sache maintenant quelles mesures on entend prendre. Mais même si l'on croit que certaines mesures seront adoptées, on n'a pas raison de méconnaître les conséquences des répercussions possibles, s'il n'est pas donné suite à un tel accord.

On aurait pu traiter le sujet de bien d'autres façons. Chacun le reconnaît, toute méthode qu'on adoptera doit viser à parer à l'état de crise. Il faut examiner le bill en lui-même, et non d'après ce que le gouvernement espère qu'il arrivera, à l'insu de la Chambre et de notre population. Je n'affirme pas que la Chambre et notre population soient au courant. Je me borne à affirmer que si tel est le cas, nous devons étudier le bill en lui-même et de cette façon.

Le bill a été rédigé avec précipitation, comme le texte l'indique. A la séance d'hier après-midi, lors de la première lecture du bill, on a déclaré que moi, à titre de chef de l'opposition, et les chefs des autres partis à la Chambre nous recevrons un exemplaire du bill. Je l'ai reçu juste avant 6 heures tout comme d'ailleurs les autres intéressés. La plupart des honorables députés l'ont reçu à 8 heures quand nous nous sommes réunis. Ce n'était pas par suite d'une difficulté technique d'impression; c'était parce que le gouvernement était encore en train d'aviser aux mesures à prendre. Il est heureux que le gouvernement ait tenté de prendre une décision avant que nous abordions le bill. Mais cela révèle que nous devons examiner le bill avec minutie, en rejetant toute proposition portant que simplement parce que nous voulons le règlement immédiat de la grève, nous devons adopter n'importe quelle loi, si mauvaise soit-elle. Le problème revêt une portée beaucoup plus étendue que ne le suppose la question dont nous sommes saisis. Celle-ci fait partie intégrante de l'ensemble du problème inhérent à la surveillance des chemins de fer par l'État. Pour s'en rendre compte, il suffit de se reporter chronologiquement aux différends de cette nature et aux exposés soumis, au cours des quelques dernières années, à la Commission des transports.

Une demande d'augmentation de salaires est présentée. Une fois que les commissions de conciliation ont soumis leur rapport et qu'une des deux parties au différend s'y est opposée, le gouvernement prend une décision et une nouvelle entente est conclue. Les chemins de fer demandent immédiatement un relèvement du tarif-marchandises, afin de poursuivre leur exploitation tout en compensant l'augmentation des salaires. L'application de ces augmentations du tarif-marchandises en-