

ministre a tenu la Chambre au courant de ces entretiens. Dans son dernier communiqué le premier ministre a dit hier que les pourparlers n'avaient pas abouti et que toutes les tentatives en vue de régler la question s'étaient soldées par un échec. Un tel état de choses a remis la décision de l'affaire au soin du gouvernement et du Parlement.

On a proposé,—je crois que c'est l'honorable député de Laurier (M. Chevrier) qui l'a fait,—que le gouvernement applique tout simplement les conclusions du rapport majoritaire de la commission de conciliation. Ce ne serait ni plus ni moins que de l'arbitrage obligatoire. (*Exclamations*) Ce ne serait ni plus ni moins que de l'arbitrage obligatoire, je le répète.

L'hon. M. Chevrier: Le répéter ne rend pas plus valable l'argument.

L'hon. M. Starr: Cette fois-ci, les recommandations du rapport majoritaire étaient acceptables aux syndicats. Il y a eu des occasions où elles ne l'ont pas été, en particulier en 1950. Ces recommandations ne peuvent être imposées. Il ne s'agit que de recommandations, elles ne sont pas exécutoires. Il est intéressant de noter qu'au cours des différends survenus entre 1955 et 1960, sur 43 rapports majoritaires faits par des commissions de conciliation, 23 ont été rejetés par les syndicats et 20, par les compagnies. Les recommandations de la commission de conciliation ne lient pas les parties, même si elles se trouvent dans le rapport majoritaire. La seule façon de les imposer, c'est de recourir à l'arbitrage obligatoire. Si nous avons, en l'occurrence, appliqué le rapport majoritaire, le Parlement se trouverait toujours en face de ce précédent chaque fois que, dans l'avenir, un rapport majoritaire serait jugé inacceptable par les employés ou par la direction.

En 1958, le Parlement a approuvé, sans le mettre aux voix, un bill ordonnant la reprise du travail aux équipages en grève de la *Canadian Pacific Steamships* en Colombie-Britannique. Le bill donnait également au gouverneur en conseil le pouvoir de nommer un arbitre si tous les autres moyens de régler le différend échouaient. Ce pouvoir n'a jamais servi.

Il convient de relever que la loi laissait liberté entière au gouvernement de déterminer s'il y avait lieu de nommer un arbitre. Il n'en a pas été de même en 1950; le principe de l'arbitrage obligatoire a été inscrit dans la loi sans que le gouvernement ait le pouvoir discrétionnaire de décider de l'opportunité de nommer un arbitre. Comme en fait foi la page 14 du *hansard* du 29 août 1950, le premier ministre d'alors a déclaré:

La mesure prescrit que les sociétés et les employés doivent tenter d'aplanir ces difficultés et

[L'hon. M. Starr.]

de combler l'écart existant entre les demandes et les offres. S'ils ne peuvent le faire eux-mêmes dans un délai de quinze jours, la mesure prévoit qu'ils choisissent un arbitre à cette fin et qu'ils conviennent d'être liés par les décisions de cet arbitre.

Il poursuit en ces termes:

S'ils ne peuvent tomber d'accord...le gouverneur en conseil désignera un arbitre... Ses décisions constitueront le fondement sur lequel les services continueront pendant la période à l'égard de laquelle les décisions seront rendues.

Voilà comment le principe de l'arbitrage obligatoire a été inséré dans ce bill. C'est pour éviter de prendre pareille mesure en l'occurrence et d'amener la dislocation de services essentiels qu'on a décidé de suivre la présente ligne de conduite.

Certains de ceux qui ont proposé l'application du rapport de la majorité ont également proposé que des subventions soient versées aux chemins de fer. Le premier ministre a clairement démontré la faiblesse fondamentale d'une telle mesure. Adopter une telle ligne de conduite pouvait également créer un précédent peu souhaitable. Les dangers que comporte pareille solution sautent sûrement aux yeux. Cette méthode constituerait peut-être bien une solution facile, mais à la longue ce serait un moyen difficile de régler de tels différends.

Dans le cas des chemins de fer Nationaux, les contribuables du Canada doivent déjà combler d'énormes déficits. Exiger que le contribuable canadien contribue à l'acquittement des frais d'exploitation du Pacifique-Canadien créerait un précédent des plus redoutable et des plus coûteux. Plus encore, monsieur l'Orateur, le règlement du différend en cause au moyen d'une subvention de l'État signifierait aussi la mise en œuvre des recommandations du rapport majoritaire, et cela ne serait possible que par voie d'une décision obligatoire du Parlement. Ces deux solutions se ramènent donc à l'application de l'arbitrage obligatoire de la part du gouvernement et du Parlement.

Toutefois, le gouvernement a préféré agir autrement. Nous avons préféré ne pas nous engager dans cette voie. Nous avons mieux aimé laisser la porte ouverte à un règlement que les deux parties négocieront lorsque les conditions seront favorables.

Le projet de loi à l'étude comporte les dispositions suivantes: tout d'abord, la reconduction des conventions collectives mises en cause devant la commission de conciliation; deuxièmement, la reprise des services ferroviaires; troisièmement, la réintégration immédiate des employés congédiés à la suite de l'annonce de la grève; quatrièmement, l'établissement de règlements appropriés; cinquièmement, l'émission d'un avis annonçant la