

services de première importance et de la paralysie du transport par tout le pays, je déclare que, pour le bien du Canada, la solution choisie devra maintenir au sein de ces organismes ferroviaires la bonne entente du passé.

Les Canadiens, j'en suis sûr, veulent que les cheminots soient convenablement rémunérés et jouissent de conditions et d'heures de travail satisfaisantes. Je le répète, nul pays au monde ne dépend plus des chemins de fer, quant à son existence même, que le Canada. Nous ne représenterions pas aujourd'hui un pays aussi important et aussi étendu que le nôtre sans la promesse d'un chemin de fer intercolonial, le maintien de communications ferroviaires avec l'Île du Prince-Édouard et tous les services qui se rattachent aux lignes principales des chemins de fer proprement dits. L'idée de la Confédération ne se serait pas propagée de Terre-Neuve aux confins de la Colombie-Britannique sans l'extension à l'ouest des lignes ferroviaires transcontinentales, qui, véritables artères, font circuler le sang de la nation. Ces artères non seulement doivent jouir de quelque protection afin de fonctionner sans arrêt, mais elles doivent encore être en état d'accomplir leur tâche.

Sans vouloir d'aucune façon me prononcer sur le fond des questions en jeu, lesquelles doivent être réglées ailleurs, je suis sûr que les cheminots tout autant que la population du Canada ne veulent pas que la même chose se répète. Je suis convaincu que les employés de chemins de fer, comme tous les autres Canadiens, ne veulent plus désormais se trouver dans la situation où ils sont aujourd'hui. Certes tous les Canadiens tiennent à ce qu'on prenne des mesures pour éviter que nous ayons encore à recourir aux mêmes moyens en cas de crise.

Nous n'avons eu que bien peu de temps à notre disposition pour étudier le bill dont nous sommes saisis. Le fait que le texte ne nous en a été soumis qu'à huit heures hier soir nous donne une idée de la hâte qu'on a mise à le rédiger. En conséquence nous n'avons pas eu autant de temps qu'il aurait fallu pour l'examiner. Par contre, nous reconnaissons tous que nous n'avons pas de temps à perdre. Hier encore, constatons-nous, on a apporté des modifications à la mesure. Il nous faut donc en examiner attentivement les dispositions.

Le bill lui-même procure un moyen de reprendre les opérations ferroviaires: c'est le premier désir de tous ceux qui sont ici. Après l'exposé et le titre donné au bill, la disposition importante stipule que les chemins de fer doivent reprendre leurs opérations et les employés doivent retourner à leur travail dans un délai de 48 heures après l'entrée en vigueur

de la loi. Puis, l'article 3 du bill vise, du moins en partie, un des points en litige. L'article 4 assure simplement, du point de vue juridique, le maintien en vigueur des conventions. Vient ensuite l'article 5 qui à la lecture, a dû étonner la plupart des députés. De façon nette et sans réserve, l'article 5 décrète l'arbitrage obligatoire. Bon nombre de gens approuvent cette façon de procéder; c'est d'ailleurs un point de vue que chacun a le droit de partager et d'exprimer. Néanmoins l'arbitrage obligatoire, principe qu'on n'a pas jugé acceptable dans la législation ouvrière au Canada, ne devrait pas, selon moi, être présenté soudainement quand il s'agit de régler une crise de ce genre. Certains prétendent peut-être, ça s'est déjà fait d'ailleurs, qu'il n'est pas question d'arbitrage obligatoire dans l'acception ordinaire de l'expression, mais j'avoue que je ne saisis pas le sens de cette réserve.

Le Gouvernement nommera un arbitre si les parties au différend n'ont pu effectuer un règlement dans un délai de quinze jours, ou ne se sont nommé un arbitre d'un commun accord. L'arbitre aura le pouvoir d'examiner les questions en litige et de rendre une décision. Non seulement cette décision liera les parties en cause, mais le projet de loi leur enjoint de conclure une nouvelle convention collective conforme aux conclusions de l'arbitre.

La durée de la convention n'est pas déterminée. Il se peut que le Gouvernement sache qu'on s'est entendu sur d'autres points. S'il en est ainsi, je crois qu'on devrait en informer la Chambre. Si la mesure à l'étude est en quelque sorte une simple interprétation réglementaire d'une convention conditionnelle à laquelle elle doit donner suite, je crois que nous avons également droit de le savoir; dans le cas contraire, en effet, il serait difficile de s'expliquer tant la présence que l'absence de certaines dispositions.

Après un examen très attentif du bill, il me semble qu'on l'a rédigé en présumant qu'on n'aurait pas à invoquer les dispositions de l'article 5 relatives à l'arbitrage. Je ne vois rien de plus propre à provoquer précisément le genre de crise que personne ne désire, que d'admettre la nécessité pour le Gouvernement de nommer un arbitre revêtu des pouvoirs étendus, illimités, prévus à l'article 5. Il ne suffit pas de dire qu'aucun arbitre ne prendra certaines mesures. Aux termes de l'article, l'arbitre peut décréter que la convention sera établie pour vingt-cinq ans; il peut fixer les heures de travail et le salaire horaire; il peut arrêter toute condition de travail qu'il juge à propos; à cet égard, rien ne délimite ses pouvoirs, sa