

Il se peut, monsieur l'Orateur, en vertu des pouvoirs qui seront accordés au commissaire dont le rapport sera final et incorporé à la convention, en poussant jusqu'à l'absurde, d'exiger que le débarquement des marchandises dans les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, se fasse par des éléphants ou des chameaux. D'après mon interprétation d'un article, il pourrait forcer les débardeurs à faire leur travail en bikinis en plein hiver.

Je ne veux pas laisser entendre que le commissaire abuserait des pouvoirs qui lui sont donnés et qui sont accompagnés de ces recommandations absurdes, monsieur l'Orateur, mais voici où je veux en venir. Le pouvoir que nous accorderions au commissaire en adoptant ce projet de loi contraindrait certainement qui que se soit. Je ne crois pas que personne d'entre nous n'aimerait qu'un commissaire ait le dernier mot sur tout. Des organismes plus importants ou d'autres personnes doivent avoir le droit de regard sur ses actes.

Je prétends que cela place dans une situation impossible le commissaire qui forcément devient par ce projet de loi un arbitre obligatoire. Cela aura aussi sur lui l'effet suivant: quelles que soient ses recommandations, les gens se sentiront lésés et certains seront assez peu bienveillants pour laisser entendre qu'un marché avait été conclu au préalable et que c'est un fait notoire que le commissaire avait l'intention de proposer ces recommandations qui faisaient partie de menées surnoises. Cette situation, j'en suis certain, n'existe pas non plus; néanmoins, le commissaire Picard pourrait sembler engagé dans pareille situation. Je dis donc que le bill n° C-215 encouragera les mauvais procédés. Il affaiblira l'estime dont jouit le Parlement et contribuera largement à miner ce qui reste de l'aptitude du gouvernement actuel à diriger effectivement les affaires du pays dans les périodes d'agitation ouvrière.

Le député d'Ontario a déclaré nettement et sans équivoque que nous ne pouvons excuser ou appuyer l'arbitrage obligatoire; je répète sa déclaration d'alors afin que notre attitude soit très claire. Je puis sans doute dire aussi, au nom de mon parti, que nous appuierons la position indiquée dans l'amendement proposé par le Nouveau parti démocratique; à la fin de mon discours, d'ailleurs, je proposerai trois, quatre ou cinq solutions de rechange dont le ministre du Travail (M. Nicholson) pourrait s'inspirer pour agir et pour tirer le Parlement de la situation invraisemblable dans laquelle il est plongé.

Nous avons eu le privilège, monsieur l'Orateur, de voir intervenir le ministre de la

Citoyenneté et de l'Immigration (M. Marchand), qui entre en scène à la dernière heure. Il a déclaré—et à juste titre—qu'il ne voudrait pas être à la place du ministre du Travail, pour ce qui est des négociations, et je m'empresse d'ajouter que je ne voudrais pas, non plus, le voir remplacer le ministre du Travail au cours des négociations. Mais il aurait pu travailler de concert avec le ministre du Travail, qui a eu l'avantage, si l'on peut dire, de se faire aider du ministre des Transports (M. Pickersgill) et de certains autres. Pourquoi ne pas s'être adressé à un spécialiste, qui s'est dévoué la plus grande partie de sa vie comme médiateur dans les différends du travail, au lieu de recourir à des gens de bien peu d'expérience en la matière?

En se portant, comme il a tenté de le faire, à la défense de l'arbitrage obligatoire, le ministre a confondu les méthodes d'arbitrage acceptées par les parties en cause, bien avant l'apparition du différend. C'est ce qu'il a fait d'abord; ensuite, il a confondu la question à l'étude actuellement avec l'arbitrage obligatoire, figurant dans l'ensemble des lois du pays. Il sait parfaitement, comme nous tous ici à la Chambre, que l'arbitrage obligatoire dont il est question dans le différend à l'étude y a été introduit subrepticement à la dernière minute, une fois que l'attention de tout le monde était concentrée sur les magnifiques déclarations touchant les avantages des négociations collectives. Je regrette que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, qui m'inspire beaucoup de respect, ait mis de côté le désintéressement qui le caractérise d'habitude et qu'il ait adopté, cette fois-ci, la dialectique des autres membres du cabinet.

Avant de procéder à cette étude—que j'appellerai une «étude A. C.»: «Avant la contrainte»—permettez-moi de signaler ceci. Je veux m'excuser auprès du secrétaire parlementaire du ministre du Travail (M. Macksey) avant de lire certaines déclarations enthousiastes formulées à cet égard par le premier ministre (M. Pearson) et d'autres aussi. J'ai lu son apport relatif à cette question précise lors de l'étude des crédits budgétaires du ministère du Travail et j'ai éprouvé de grandes difficultés à le comprendre. Je l'ai lu et relu et je ne le comprends pas. Je crois qu'il a essayé d'amener l'humanité et l'industrie au niveau des derniers progrès, mais il a échoué. Pourquoi? Eh bien, selon ma théorie, à un moment donné, le gardien de la boule de cristal, le ministre des Transports, a perdu contact avec la boule de cristal quelque part, et le message n'a pas été transmis de l'au-delà.

En premier lieu je me reporte au dialogue entre le député de Middlesex-Ouest (M. Thomas) et le ministre, comme en fait foi la page 5636 du hansard du 27 mai: