

Les deux parties en cause étaient alors d'accord sur une question: des salaires conformes à certaines normes devraient être accordés. Il ne restait qu'à déterminer la date de la mise en œuvre de ce programme. On est tombé d'accord, aussi, sur la semaine de quarante heures. Et qu'a fait le gouvernement de l'époque? Mes honorables vis-à-vis faisaient alors partie du cabinet: le chef de l'opposition, le député de Laurier, le député d'Essex-Est, le député de Trinity, et d'autres tout aussi importants.

On a donc présenté une mesure législative qui renfermait une disposition prescrivant l'arbitrage obligatoire, et cela, je tiens à le souligner, car, à la seule pensée de l'initiative que nous prenons à l'heure actuelle, le chef de l'opposition et ses collègues ont réagi vivement. La mesure dont la Chambre est saisie n'impose pas l'arbitrage. Je signale que la loi de 1950 contenait la disposition suivante:

Dans un délai de quarante-huit heures après l'entrée en vigueur de la présente loi, chaque compagnie de chemins de fer doit reprendre l'exploitation des services ferroviaires et subsidiaires dont la grève existante a suspendu le fonctionnement et tout employé actuellement en grève doit retourner aux devoirs de son occupation auprès de la compagnie de chemins de fer qui l'emploie.

3. Les termes de chaque convention collective visée par la présente loi sont provisoirement modifiés sur-le-champ en augmentant de quatre cents l'heure chaque taux de salaire établi par la convention ou sous son régime.

Cette disposition a été incorporée dans cette loi parce que l'employeur et l'employé convinrent que c'était là le minimum qu'ils étaient prêts à accepter. La différence aujourd'hui réside en ce qu'il n'y a pas d'entente analogue, ni d'entente analogue provisoire, entre l'employeur et l'employé. Puis, ayant modifié la convention en conformité de ce que les parties auraient convenu de toute façon, la loi continue comme il suit:

5. (1) Si, dans les trente jours de l'entrée en vigueur de la présente loi, ou dans le délai prorogé que fixe le gouverneur en conseil à la demande conjointe d'une compagnie de chemins de fer et d'un syndicat, ces derniers n'ont pas pu s'entendre soit à l'égard des termes d'une convention collective en révision ou modification d'une convention collective visée par la présente loi, soit sur un arbitre pour décider ces termes, le gouverneur en conseil nomme un arbitre pour juger toutes matières...

Et ainsi de suite. En 1950, le gouvernement d'alors a donc établi, au moyen d'un article incorporé à la loi, une disposition suivant laquelle le minimum convenu entre les deux parties en fait d'augmentation devait entrer en vigueur. Aujourd'hui, l'opposition soutient que le gouvernement aurait dû imposer des conditions semblables, qui n'étaient acceptées ni par les employeurs ni par les employés

comme fondamentales. Demander au Parlement de dire aux parties en négociations: «Quelle que soit votre décision, voici ce que seront les termes», est une manière de procéder que l'on ne peut pas adopter, à moins que le Parlement passe outre au régime de conciliation.

L'arbitrage obligatoire dont j'ai parlé il y a un moment est prévu. A ce moment-là, nous nous étions opposés à l'arbitrage obligatoire. Le leader du parti conservateur d'alors, M. Drew, proposa l'amendement que voici:

Que le bill n° 1 ne soit pas lu maintenant pour la 2^e fois mais que, de l'avis de la Chambre, il y a lieu d'examiner une mesure qui prévoirait la nomination d'un administrateur national afin d'assurer la reprise immédiate du service ferroviaire en attendant que le libre jeu des négociations collectives ait apporté une solution définitive au différend.

C'est ce que nous disons aujourd'hui. Nous ne nommons pas d'administrateur. Les chemins de fer gardent la responsabilité d'assurer le service et ils en reçoivent l'ordre. Par là, nous voulons faire en sorte que d'ici le 15 mai, le processus de conciliation qui suivra son cours apporte un règlement ou qu'alors les chemins de fer n'aient plus de motifs pour prétendre, comme ils le font maintenant, qu'il leur est impossible d'effectuer le paiement, du fait que le tarif-marchandises est bloqué.

Nos vis-à-vis qui s'indignent à propos de ce bill où il n'est nullement question d'arbitrage obligatoire, qui s'offusquent de l'attitude adoptée par le gouvernement dans le bill, se sont prononcés en 1950. Je ne vais pas donner lecture de toute la liste, mais je me contenterai de signaler ceci à l'intention de mes honorables vis-à-vis. Je relève sur la liste certains noms, par exemple, celui du chef de l'opposition (M. Pearson), de l'honorable député de Laurier (M. Chevrier), de l'honorable député d'Essex-Est (M. Martin) et de l'honorable député de Trinity (M. Hellyer), et bien d'autres qu'il serait trop long d'énumérer. Après avoir mis en œuvre l'arbitrage obligatoire, les honorables vis-à-vis n'ont pas cessé, depuis 1950, d'essayer d'expliquer leur geste. Nous n'avons pas institué l'arbitrage obligatoire. Nous nous en sommes tenus aux méthodes de négociation collective. Nous comptons bien que ces méthodes ne seront limitées que par le droit de faire la grève maintenant, et non pas par le droit absolu de faire la grève.

Le chef de l'opposition n'a eu que des éloges à l'endroit du rôle qu'a joué le premier ministre du temps en vue de mettre d'accord les parties en cause. M. St-Laurent a certes fait son possible. Il a mis les parties en présence. Je crois qu'il y a réussi avant que la grève se déclare. Il les a aussi mis en présence