

la Couronne qui représente, plus ou moins dans le cas qui nous occupe, la partie patronale, c'est-à-dire, les chemins de fer.

Au sujet de la poursuite d'objectifs très sérieux, disons que l'enjeu doit être une injustice très grave à justifier. Et, quant à la troisième condition d'une grève juste, soit la supériorité des avantages sur les inconvénients, en ce qui concerne la grève dans les services publics, cette supériorité des avantages sur les inconvénients est possible, mais dans les services publics, la supériorité d'avantages sur les inconvénients est difficile à réaliser; tout dépend de la nature des services publics. Pour certains, ces avantages ne pourront peut-être jamais égaler les inconvénients. Le syndicat peut diminuer les inconvénients, en laissant fonctionner certains services indispensables, en utilisant d'autres formules de grève que la grève totale.

Quant à la quatrième condition d'une grève juste, soit l'espoir raisonnable de gagner, disons que c'est là une question de bon sens. Dans les services publics, l'espoir de gagner pour les syndicats, est presque une certitude, car ils constituent une force de pression extraordinaire, alors que la population ne peut se priver longtemps de services essentiels. Mais, vis-à-vis cette force de pression, les syndicats assument une responsabilité lourde — on doit éviter à la population des inconvénients hors de proportion — c'est vrai que les syndicats ont des droits à exercer; la population aussi a des droits qui se résument dans son droit à des services essentiels.

L'opinion publique joue un grand rôle. Il peut arriver qu'une succession de grèves porte l'opinion publique, en grande majorité, à désirer une législation restrictive sur le droit de grève, par ailleurs l'opinion publique sympathiserait avec les syndicats si on leur refusait un arbitrage vraiment efficace pour obtenir justice.

Qui est responsable de cette grève du rail? Je ne veux pas m'attarder outre mesure sur ce chapitre, mais disons brièvement que, à mon humble avis, c'est le gouvernement fédéral actuel et les chemins de fer, indirectement, comme je le signalais au début de mes remarques, les gouvernements antérieurs aussi, les législateurs antérieurs, et les unions ouvrières.

• (7.10 p.m.)

Le très honorable premier ministre (M. Pearson) a failli, dans le présent conflit, à ses responsabilités, soit de convoquer le Parlement avant la grève, soit de nommer un médiateur plus tôt et non attaché à l'exécutif, c'est-à-dire, en l'occurrence, l'honorable ministre du Travail (M. Nicholson), qui agissant comme médiateur entre la partie patronale et la partie syndicale, alors que la

partie patronale est rattachée dans un certain sens, au gouvernement, à l'exécutif; eh bien, le médiateur ne pouvait pas être vu par les deux parties, du moins par la partie syndicale, comme un médiateur compétent, comme un médiateur capable de juger des problèmes avec objectivité et impartialité.

Le gouvernement actuel et le très honorable premier ministre, depuis 1963, auraient dû agir pour que soient mises en législation plusieurs recommandations des rapports MacPherson et Freedman. Il aurait dû agir depuis 1963. Et, comme le signalait l'honorable député de Villeneuve (M. Caouette) cet après-midi, nous sommes étouffés ici dans ce giron fédéral par une quantité de rapports. Prenons le cas du conflit du chemin de fer ou des problèmes qui se rattachent au transport ferroviaire au Canada. Ce n'est pas un conflit nouveau. Mais nous avons le dernier rapport depuis 1962, et avant ça les deux autres de la Commission MacPherson pour l'élaboration d'une politique ferroviaire au Canada. Eh bien, l'opposition officielle actuelle a pu jouir des recommandations en plus de réfléchir, au moins pendant presque un an, sinon plus, pour les premiers rapports, mais aucune législation ne fut apportée. Je comprends qu'à l'époque l'opposition officielle n'a pas eu autant de temps que le gouvernement actuel qui, étant dans l'opposition au moment de ces rapports et qui dirige les destinées du pays depuis trois ans. Il est fantastique de dire, et c'est même une honte, de voir qu'on n'a pas, en tant que responsables et comme législateurs au Parlement, présenté une loi pour mettre en vigueur les recommandations, ou certaines recommandations, de la Commission MacPherson.

C'est donc dire que nous sommes au-delà de quatre ans en retard en ce qui a trait au deuxième projet de loi que le très honorable premier ministre a déposé à la Chambre hier. Et, durant les neuf mois de négociations qui ont précédé la présente grève du rail, le très honorable premier ministre aurait dû se montrer plus éveillé et plus réactionnaire à l'évolution du conflit.

Combien il est triste de voir les réponses que nous obtenons aux différentes questions que nous posons en cette Chambre, au gouvernement, au très honorable premier ministre, et aux autres ministres, à la plupart d'entre eux, je ferai quelques exceptions, parce qu'aujourd'hui j'ai reçu une excellente réponse de l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Marchand), dans laquelle il a donné l'assurance qu'il étudierait les 178 cas d'injustice dans le service de placement et que chacune de ces personnes serait interviewée personnellement.

[M. Allard.]