

considérable dans les chantiers navals et je porte des cicatrices qui le prouvent. J'en donne l'assurance aux députés, c'est une occupation très risquée. J'ai pu payer mes études pendant des mois en travaillant dans les chantiers maritimes, et beaucoup de mes amis ont été gravement blessés pendant cette période. Je me souviens d'un jeune homme, un étudiant brillant, qui travaillait dans les chantiers navals du nord de Vancouver. C'était un excellent violoniste. Je lui ai parlé un matin et l'après-midi même il était dans le coma et infirme pour la vie. C'est arrivé à beaucoup de mes camarades.

Je dis en toute sincérité qu'il ne fait aucun doute que les ouvriers employés à la réparation des bateaux et dont le travail est particulièrement dangereux méritent toute la protection possible de la part de la loi. Nous sommes tous d'accord sur ce point. Ce souci des ouvriers est partagé par les députés de la majorité. Il existe cependant des difficultés dont le député ne s'est sans doute pas aperçu en proposant cette mesure à la Chambre en toute sincérité, alors qu'il ne visait qu'à aider ces ouvriers. Le but du bill est d'étendre la définition actuelle des entreprises fédérales mentionnées à l'article 2(c) du Code (Sécurité) et d'y englober les ouvriers chargés de la réparation de navires, les débardeurs et tous les ouvriers des ports lorsqu'ils travaillent à la réparation de navires immatriculés au Canada ou à l'étranger, au mouillage dans un port canadien.

Malgré les louables motifs de ce bill, comme l'a déclaré il y a un instant un de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, il contient un défaut essentiel de nature constitutionnelle. La réparation et la construction navale, contrairement à la navigation maritime, ne relèvent pas de l'autorité du Parlement. L'amendement dépasse donc nettement nos pouvoirs. Et pour les députés qui soupçonnent que c'est là une excuse à laquelle ont recours les députés de la majorité qui ne tiennent pas à violer la constitution, je citerais une autorité en la matière, Laskin qui, dans son ouvrage «Canadian Constitutional Law», troisième édition, 1969, où sont décrits les pouvoirs du Parlement en matière de relations ouvrières, déclare à la page 434:

Pour ce qui est des relations entre employeurs et employés, entre le patronat et le salariat, la répartition de l'autorité entre le Parlement et les Assemblées législatives provinciales se fonde d'abord sur le principe suivant: si ces relations sont indépendantes du point de vue constitutionnel, elles sont de la

compétence provinciale; deuxièmement, si elles ne sont qu'un trait distinctif d'industries ou d'entreprises particulières, leur réglementation relève de l'autorité législative de l'organisme autorisé à réglementer ladite industrie ou entreprise.

L'auteur cite ici bon nombre de précédents. Je crois distinguer ici une citation particulièrement opportune de Laskin. Il ajoute plus loin:

Vu la prise de position du Conseil privé et sa façon de juger de l'étendue du pouvoir en matière de commerce et d'industrie, le Parlement ne pouvait promulguer de mesures de réglementation générales sur les relations ouvrières, même dans le cas d'industries ou d'entreprises à ramifications interprovinciales. Le gouvernement fédéral ne pouvait exercer un contrôle que dans le cas d'activités spécifiquement du ressort fédéral, comme les chemins de fer, les télégraphes, les téléphones et les transports interprovinciaux.

Il existe donc un dilemme. Même si la proposition du député est excellente et valable et qu'il faudrait sans doute s'occuper sans tarder de déterminer si les ouvriers qui réparent les navires sont suffisamment protégés, n'empêche que le Parlement a limité l'application de sa législation ouvrière aux industries et aux entreprises qui relèvent clairement de sa compétence sur la base de décisions telles que celles mentionnées par Laskin, qui fait autorité en matière de constitution.

Quant à la présente proposition, seules la construction et la réparation de navires relèvent de la compétence fédérale lorsque les sociétés qui, de par la nature de leur activité maritime sont soumises au Code canadien du travail (Sécurité), utilisent leurs propres équipages et employés de navire pour la réparation et l'entretien de leurs propres navires.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): A l'ordre. L'heure réservée aux initiatives parlementaires est maintenant expirée. Comme il est 5 heures, la séance est levée d'office jusqu'à 2 heures lundi prochain, conformément au Règlement.

J'espère que les députés jouiront d'une agréable fin de semaine et qu'ils seront conscients de la sécurité, surtout en traversant les rues d'Ottawa et en escaladant les bancs de neige.

(La séance est levée d'office à 5 heures, en conformité du Règlement.)