

c'est qu'une partie du Canada, importante pour le reste du pays du point de vue économique, voit son pouvoir d'achat diminué et son expansion économique brimée par suite d'un tarif trop élevé. Pour que le ministre s'en rende compte et qu'il sache qu'une telle politique n'apporte aucun avantage effectif, je vais citer à nouveau une partie de l'engagement:

...celui de redresser le tarif-marchandises et d'assurer des moyens de transport de façon que la situation géographique ne soit pas préjudiciable à nos producteurs lorsqu'il s'agit d'avoir accès à nos marchés nationaux dans des conditions raisonnables.

L'hon. M. Pearson: Je ne veux pas prolonger ce débat, car nous aurons l'occasion de revenir sur la question lorsque le bill fondé sur le projet de résolution à l'étude sera présenté. Nous pourrions alors dire ce que nous pensons exactement des dispositions de la mesure envisagée. Toutefois, vu ce qu'a dit le ministre, en présentant le projet de résolution, et vu l'importance du principe en cause, je tiens à dire quelques mots sur le sujet dès maintenant.

Tout d'abord, je tiens à répéter et à confirmer ce que mon ami, l'honorable député de Laurier, a dit tantôt. Lorsque le premier ministre et le gouvernement actuel ont pris le pouvoir en 1957, ils se sont engagés à faire disparaître les hausses horizontales du tarif-marchandises. On ne saurait douter qu'un tel engagement a été pris. Le premier ministre a dit alors en termes parfaitement clairs qu'il empêcherait toute augmentation injuste du tarif-marchandises et qu'il présenterait une formule de rechange bien plus susceptible de régler ce problème que les hausses horizontales.

Nous avons vite compris ce que voulait dire cet engagement. La menace de grève de 1958 nous a ouvert les yeux là-dessus; elle nous a fait comprendre aussi qu'on ne prendrait pas de mesures à long terme. Le 27 novembre 1958, le gouvernement a rendu possible une hausse de 17 p. 100, sans doute afin d'éviter la grève. Notre parti a bien précisé son attitude dans une déclaration publiée à ce moment-là et je n'ai pas l'intention de la répéter pour l'instant. Peut-être sera-t-il nécessaire de le faire plus tard. Cette augmentation a été compensée en partie par une mesure législative réaffirmant et invoquant de nouveau le principe des subventions, mesure qui atténuait les conséquences de l'augmentation dans une proportion de 9 p. 100, je pense, mais qui laissait le principe intact.

Cette mesure a été renouvelée. Nous sommes maintenant invités à l'adopter encore une fois aujourd'hui. Ainsi que l'a déclaré mon

[M. Granger.]

ami de Port-Arthur, c'est la preuve que depuis ce temps-là, le gouvernement n'a eu aucune politique à longue échéance à nous offrir sur cette importante question.

Évidemment, le ministre va nous dire: «Nous avons chargé une commission royale d'étudier cette question.» Et les recommandations de cette commission royale seront sans doute mises en vigueur en temps utile. L'autre jour, on nous a dit à la Chambre, je pense, que le gouvernement entendait les adopter en partie, au moins en partie.

Quoique le gouvernement puisse penser des recommandations de cette commission royale d'enquête, il est bien clair qu'elles ne peuvent entrer en ligne de compte dans la situation où se trouvent maintenant les chemins de fer qui, il y a quelques jours, ont décidé d'accepter les recommandations de la Commission de conciliation sur les augmentations de salaires.

Nous avons demandé au ministre comment les chemins de fer allaient faire face à cette nouvelle obligation dont ils nous disaient, en novembre et en décembre derniers par la voix du gouvernement qu'ils ne pouvaient justement y faire face. Le ministre dit que ces recommandations ne peuvent manquer, avec le temps, de remettre les chemins de fer d'aplomb. Elles permettront peut-être d'en améliorer la gestion. L'exploitation en sera plus économique et les chemins de fer pourront laisser tomber des secteurs non rentables de leur activité. Donc, ils seront en meilleure posture pour porter les salaires au niveau réclamé.

Mais ce n'est pas ce qui va aider les chemins de fer à satisfaire aux obligations qu'ils viennent d'accepter. Leur acceptation a empêché une grève en mai. Or, c'est exactement de cette manière que nous avons suggéré en novembre dernier d'éviter la grève. Nous prions donc le ministre de nous dire, quand il mettra fin à la discussion, comment les chemins de fer vont se tirer d'affaires maintenant, alors que la même situation leur paraissait sans issue en décembre dernier.

En novembre ou décembre dernier, quand la question est venue sur le tapis, les porte-parole du gouvernement, le premier ministre et le ministre du Travail ont bien précisé que le gouvernement n'aurait pas recours, pour se tirer de ces difficultés, à l'attitude prise par le premier ministre suppléant, en 1958 si je ne me trompe, au sujet des subventions. Le gouvernement s'en tiendrait à cette ligne de conduite: aucune subvention. Un point, c'est tout.

Aujourd'hui le ministre nous dit qu'il y a une différence entre des subventions qui se rattachent à une augmentation des salaires et des subventions qui se rattachent à autre chose en conformité de recommandations d'une