

tandis qu'une ligne du National-Canadien en traverse la partie méridionale à l'ouest de la Tête des lacs. Pour le National-Canadien, aux fins du tarif-marchandises, la région de l'Ouest commence à Fort-William et à Armstrong plus au Nord. Depuis toujours, les villes de la Tête des lacs sont la porte de l'Ouest. Outre l'aspect transport de notre économie, ce sont les forêts et les mines qui monopolisent les industries et l'activité de la région. Les produits sont donc la pâte de bois, le bois d'œuvre, le contreplaqué, le papier, les poteaux, le minerai de fer et les métaux communs. Si le Nord-Ouest de l'Ontario se plaint du tarif-marchandises, c'est à cause des augmentations uniformes survenues depuis 1948. Ces hausses, comme je l'ai déjà signalé, ont atteint 157 p. 100. L'effet cumulatif de ces hausses a été nettement désavantageux pour notre région, où les longues distances entraînent des frais de transport de marchandises élevés, exagérément élevés à cause du pourcentage utilisé comme base.

Nous signalons au gouvernement l'importance de redresser ces taux. Comme je l'ai signalé, cette région a été plus ou moins négligée ces dernières années. J'espère que le ministre pourra répondre à ces questions quand il résumera le débat, et qu'il songera un peu au Nord-Ouest de l'Ontario, région que je représente ici, du moins en partie, car ma circonscription dépend surtout d'industries qui touchent gravement les taux de transport des marchandises.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je n'entends pas répéter les arguments qu'ont exposés le député de Laurier et le chef de l'opposition. Mais je compte reprendre, en des termes quelque peu différents, en vue d'y insister, une observation du député de Grand-Falls-White-Bay-Labrador.

Mais tout d'abord, vu les protestations qu'ont fait entendre le ministre du Travail et le ministre des Transports cet après-midi, je désire m'attaquer d'emblée à la mesure. Ces ministres ont prétendu que la subvention qu'on nous demande de voter, et qui s'élève à 20 millions de dollars pour l'année commençant le 1<sup>er</sup> mai, n'intéresse pas les salaires. Le gouvernement n'a pas jugé à propos de saisir le Parlement de la mesure avant de la mettre en vigueur. Bien entendu, ce n'est là qu'un conte. Personne n'ignore qu'on a augmenté le tarif-marchandises de 17 p. 100 en 1958 en vue de relever les salaires. Personne n'ignore que le gouvernement, après avoir permis qu'on applique la hausse de 17 p. 100, a décidé que les expéditeurs assumeraient leur part des frais entraînés par cette hausse et que le contribuable se débrouillerait avec le reste. Voilà ce qui s'est passé. Prétendre

que la subvention est accordée pour autre chose que les salaires, c'est jouer sur les mots. La subvention—c'est bien vrai—ne vise pas directement les salaires, mais on l'accorde parce que les salaires ont été relevés. Par suite du relèvement des salaires, la Commission des transports a accordé une hausse uniforme du tarif-marchandises, bien que le premier ministre ait promis en 1957 qu'il n'y aurait plus de hausse uniforme si les gens votaient pour lui. Ce n'était qu'une autre de ces promesses dont on a tant entendu parler, mais pas récemment, et que les honorables vis-à-vis n'aiment pas à se faire rappeler.

Il ressort de tout cela qu'il importe d'appeler les choses par leur nom. Le gouvernement ne devrait pas prétendre que les choses ne sont pas telles qu'elles sont, car il ne trompe personne. Ce montant de 20 millions est une subvention directe découlant d'une hausse du tarif-marchandises qu'a entraînée un relèvement des salaires. Autrement dit, c'est une subvention pour un relèvement de salaires. Pourquoi cette subvention était tout à fait justifiée lorsqu'on l'a versée, et pourquoi ce geste est devenu tellement répréhensible en novembre et en décembre dernier, voilà ce que les personnes qui raisonnent logiquement ont bien du mal à comprendre.

Cela étant dit, monsieur le président, j'ajouterais qu'il nous faut nous rappeler également que cette mesure a été présentée à cause d'une autre promesse du premier ministre qu'il n'a pu ou n'a pas voulu tenir. Comme l'a signalé le chef de l'opposition, à la suite de l'honorable député de Laurier, le premier ministre a promis, en novembre dernier, qu'une solution serait trouvée à ce problème; il a promis qu'il n'y aurait pas de subventions aux salaires et que la Commission MacPherson trouverait une solution qui permettrait de régler avant le 15 mai le différend ferroviaire qui n'a pu se régler en décembre dernier. Le premier ministre a promis également qu'il présenterait une mesure visant à créer les conditions qui permettraient la solution du différend. Or, aucune mesure n'a été présentée. La situation qui existait en novembre et en décembre n'a nullement changé.

**Une voix:** La grève a été réglée.

**L'hon. M. Pickersgill:** Il n'y a pas eu de grève. Je dirai à l'honorable député qu'il n'y a jamais eu de grève à régler. En novembre dernier, le gouvernement a présenté une mesure forçant les employés à retourner au travail. C'est pourquoi il n'y a pas eu de grève en décembre dernier. Il n'y a pas eu de grève en mai, parce que la compagnie a décidé, en mai, d'accepter les conditions mêmes que le parti libéral, en novembre, a dit