

y avoir quelque critère. D'innombrables exemples nous montrent que le critère employé dans l'industrie des biens durables semble être le plus judicieux.

Même d'après les données statistiques qui nous ont été divulguées, même d'après le critère Woods-Gordon pour les chemins de fer, les cheminots auraient maintenant droit à un relèvement de 16c. l'heure. A mon avis, le gouvernement laisse entendre qu'il n'existe pas de critères pour les cheminots, et que, pour l'avenir, les normes seront mises au point après la présentation du rapport de la commission royale d'enquête. Il me semble que le problème des normes existe toujours, et c'est pourquoi j'estime que le gouvernement central aurait dû s'employer à établir un critère en l'occurrence. Je suis d'avis que les employés des chemins de fer auraient été disposés à accepter un critère raisonnable.

Quiconque s'est penché sur la question par le passé, qu'il s'agisse du juge Kellock, d'Eric Taylor, ou de tout autre, a été enclin à établir une norme correspondant à celle de l'industrie des biens durables. Si l'on accepte le raisonnement auquel M. Crump semble tenir de plus en plus, savoir que les employés devraient accepter que leurs salaires suivent la courbe des fluctuations de la situation financière des sociétés ferroviaires, j'estime que l'on désorganise l'industrie entière, qui a été considérée comme une excellente industrie et l'une des industries fondamentales au Canada. Je ne crois pas que nous puissions partager les vues de M. Crump, selon lesquelles les salaires des employés de chemin de fer devraient être directement liés aux fluctuations de l'économie canadienne.

Le chef de l'opposition a dit qu'à son avis le Pacifique-Canadien est en mesure de supporter des augmentations de salaires. Le chef du PSD a dit la même chose l'autre jour en Chambre. Nous estimons que le premier ministre, dans son refus d'envisager l'octroi d'une subvention, dans son refus d'envisager l'opportunité qu'il y aurait d'ordonner que de tels versements soient retardés au moins jusqu'au 15 mai, se montre moins que juste à l'égard des travailleurs.

La question d'une subvention et l'attitude du ministre du Travail ont quelque chose d'ironique. Le présent Parlement, depuis mon arrivée ici il y a trois ans, ne fait que distribuer des subventions à droite et à gauche. Sauf erreur, j'ai voté pour chacune d'entre elles. Je n'en mentionnerai aucune en particulier, mais quiconque vient des provinces Maritimes, de l'Ouest ou de toute autre partie du Canada sait que certaines subventions sont d'intérêt public. Voici des employés de chemin de fer qui souffrent de ce que le

tarif-marchandises a été plafonné dans l'intérêt public. Pourquoi en l'occurrence serait-il si terrible, si redoutable d'accorder une subvention? Le régime actuel des chemins de fer comporte certainement une masse de subventions.

Le premier ministre n'ignore pas que dans ma région une subvention est accordée aux chemins de fer à cause du coût élevé de la section du pont du lac Supérieur. Cette subvention a été approuvée les dernière et avant-dernière sessions, à la suite de la dernière crise, pour empêcher la mise en vigueur des augmentations du tarif-marchandises qu'avait approuvée la Commission des transports. Tout cela, ce sont des subventions. Des subventions sont versées au Pacifique-Canadien. Où est le fameux précédent? La subvention pour le pont n'est-elle pas versée au Pacifique-Canadien?

Cet argument en particulier, si on se réfère au passé, me semble dénué de sens. Depuis qu'il existe, le Pacifique-Canadien touche des subventions. Au début de son existence, il a reçu une subvention de 45 millions de dollars et on lui a attribué 25 millions d'acres des meilleures terres de l'Ouest. Il n'a jamais cessé de toucher des subventions depuis lors. Il en a touché une magnifique au début de la dépression quand il avait des embarras financiers. Si on prétend qu'en le subventionnant maintenant on créerait un précédent pour l'entreprise privée, on méconnaît le fait que, dans ce sens, le Pacifique-Canadien n'est pas une entreprise privée.

J'ai lu avec intérêt les mémoires présentés par les syndicats devant la commission de conciliation. Ceux-ci y citaient un certain nombre de personnes qui avaient étudié la question de près et, entre autres, le juge Sloan qui, en 1954, a tranché le différend relatif aux avantages accessoires. Selon le mémoire, il a beaucoup examiné cette question. On l'a cité de la façon suivante:

Les chemins de fer, y compris le Pacifique-Canadien, ne sont ainsi pas, en pratique, des entreprises réellement privées. Ils ont toujours joué, et joueront encore, un rôle essentiel dans l'expansion de notre économie nationale. Ils sont intégrés à la vie du pays sous toutes ses formes. Le régime des prix de transport des marchandises est, je le répète, boîteux.

Et ainsi de suite. Il s'agit d'un homme qui a étudié la question de près. Il a, dans de vastes milieux, une solide réputation. Ses recommandations ont fait l'objet d'une étude et, pour autant que je le sache, elles ont été mises en vigueur. Il a avancé l'argument selon lequel les chemins de fer, y compris le Pacifique-Canadien, ne sont pas, en pratique, des entreprises réellement privées. Les employés du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ne sont pas, dans le sens propre, les employés d'une entreprise privée, quoi qu'on