

Le syndicat affirme: "Si vous nous demandez de signer un accord qui nous oblige à accepter cette décision, cela revient à un arbitrage obligatoire." Je me demande justement jusqu'à quel point cette horreur qu'il a de l'arbitrage obligatoire n'a pas été augmentée par l'attitude adoptée par l'opposition en 1950. Il reste, en tout cas, que cette question touche chez lui une corde très sensible. Il me dit qu'il ne saurait absolument pas être partie à une entente aux termes de laquelle serait *ipso facto* incorporée à un accord éventuel toute décision intervenue à la suite d'une enquête sur les mesures de sécurité relatives au fonctionnement des locomotives diesel, l'accord en question devant constituer une modification à celui qu'il signerait et qui comporterait des conditions de travail à peu près semblables à celles qui existent actuellement sur le réseau national.

La compagnie est restée également ferme sur ses positions. Elle dit: "A moins qu'on accepte cette condition, il faudra tout recommencer, même après intervention d'une décision de la part d'un organisme juridique ou parajuridique quelconque; or c'est assez d'une seule grève." D'après l'expérience que j'ai là où il y a eu une grève, les parties en cause ne tiennent pas particulièrement à recommencer de sitôt.

La Commission de conciliation a tenu des séances publiques, mais le public ne s'y est pas intéressé. Personne n'a porté attention à ce qui se passait devant cette commission. Si une enquête avait lieu à l'heure présente sur les mesures de sécurité à prendre sur les locomotives diesel et sur les mesures propres à satisfaire à toutes les exigences humanitaires, je pense qu'une telle enquête intéresserait le public au plus haut point. Si cette enquête menait à une conclusion, quelle qu'elle soit, dont le public prendrait connaissance et que la majorité jugerait convenable, personne ne pourrait en empêcher l'application. La conclusion, ainsi obtenue, aurait force de loi au pays.

Les membres des syndicats sont de bons et loyaux Canadiens, tout comme les autres, et n'iraient pas à l'encontre de ce qui serait devenu, du consentement général, une loi du pays. La compagnie ferroviaire a des états de service qui lui font honneur depuis son établissement au Canada. Même si elle était d'avis que la décision ne cadrerait pas avec ses idées, avec son expérience et sa connaissance des circonstances, la compagnie ne tenterait pas de s'opposer à la ligne de conduite qui aurait été ainsi établie au sujet de l'emploi des locomotives diesel. Aucun particulier ne serait tenu de travailler dans une locomotive diesel s'il jugeait l'emploi trop dangereux. Aucune charmante jeune Canadienne n'est tenue de devenir hôtesse à bord d'un avion

si elle juge que cette occupation comporte des risques qu'elle ne doit pas courir.

Mais nos charmantes jeunes Canadiennes ne vont pas chercher à organiser un syndicat en vue d'obtenir que la conduite des avions, au Canada, se fasse d'une façon autre que celle qui est reconnue comme étant la bonne par le public. Je ne crains donc pas que cette grève n'entre pas, assez prochainement, dans les annales de notre vie industrielle et qu'il n'y ait pas promptement reprise des services. Moins on aura à recourir à la contrainte pour en arriver là, plus heureux seront, je pense, les résultats.

Je ne crois pas devoir en dire davantage à ce sujet maintenant. J'ai d'excellentes relations avec les chefs ouvriers et les dirigeants du Pacifique-Canadien. Des deux côtés, je pense, on estime que je m'efforce d'obtenir la meilleure solution. Je devrai peut-être en venir à la conclusion qu'on ne peut s'entendre sur ce que j'aurai pu proposer, c'est-à-dire la signature d'une entente temporaire engageant les deux parties à poursuivre le travail dans les mêmes conditions qu'au National-Canadien, en attendant quelque autre décision que celle à laquelle la commission d'arbitrage s'est arrêtée quant aux mesures de sécurité convenant aux locomotives diesel. A mon avis, il est encore un peu trop tôt pour recourir à des mesures de coercition. J'espère n'y être pas forcé.

Je tiens à me joindre au chef de l'opposition qui a exprimé un vif regret de ce que le très honorable sir Anthony Eden ait estimé qu'il devait prier sa bien-aimée souveraine de le libérer de ses responsabilités de premier ministre du Royaume-Uni. Bien sûr, les affaires à traiter, responsabilités de ceux qui sont en exercice, et j'inclus ici le chef de l'opposition, sont des responsabilités bien lourdes et elles exigent un lourd tribut de ceux qui les exercent. Nous avions cru que sir Anthony Eden s'était merveilleusement rétabli de la grave maladie d'il y a deux ans et demi lorsqu'il dut subir une grave intervention chirurgicale. Nous pensions que son rétablissement avait été complet. Nous pensions aussi que la santé de l'ancien chef de l'opposition s'était complètement rétablie quand il est revenu à la Chambre après la grave attaque de méningite dont il avait été affligé.

C'est un exemple pour nous tous: nous devons faire tout ce qui est requis de nous pour garder le sentiment d'avoir agi de notre mieux, mais, ayant fait cela, nous ne devrions pas juger que nous aurions dû être capables de diriger les affaires du monde. Il y a un cours des événements qu'aucun individu humain ne peut changer. Quand il a fait de son mieux pour remplir son devoir envers ce qu'il considérait comme un cours convenable