

qu'il ne s'agit pas d'un différend industriel ordinaire et que, néanmoins, la Commission, en vertu sans doute de directives que nous ne connaissons pas, a décidé de ne pas s'occuper de la question des salaires des employés des chemins de fer. En d'autres termes, ce n'est là qu'une question secondaire et, néanmoins, le premier ministre semble certain que le rapport de la Commission royale renfermera des recommandations et une analyse qui permettront au gouvernement de résoudre la partie du problème qui a trait aux salaires.

Il me semble que, lorsque la Commission s'est mise au travail et qu'elle a décidé de ne pas se mêler de la question des salaires ni des normes se rapportant aux employés des chemins de fer, elle a complètement mis de côté cette disposition, de sorte que l'argument du premier ministre ne tient guère.

Il semble bien que le gouvernement a l'impression d'avoir agi en toute sincérité. Selon moi, certains membres du gouvernement croient présenter au moyen du présent bill une solution qui va leur procurer un regain de popularité dans tout le pays. Je ne dis pas cela pour ceux qui ont présenté la mesure, mais je pense que c'est ce à quoi ils songent. Je sais qu'on s'attend à ce que nous prenions la part des ouvriers dans cette affaire et, en le faisant, peut-être pourra-t-on dire que nous courons des risques, étant donné que la majorité des gens au Canada, de la façon dont certains interprètent la situation, n'estiment pas que cela aurait été une grève justifiée, ou même un vote de grève justifié.

Ma foi, on peut dire que le chef de l'opposition (M. Pearson) ne se trompe guère quand il soutient que le gouvernement se range du côté de la direction des chemins de fer. Quand le gouvernement déclare ne pouvoir songer à une subvention et prétend n'avoir pas d'autre choix que d'empêcher une crise nationale, j'estime, sans y mettre quoi que ce soit de péjoratif, qu'il est tout à fait en dehors des réalités. En vérité, le gouvernement se range derrière MM. Crump et Gordon.

Comme la plupart des membres du comité des chemins de fer, j'ai entendu les petits laïus de M. Gordon. Déjà, en 1950, M. Coldwell, alors dirigeant du parti social-démocratique, avait laissé entendre que M. Gordon n'avait plus son utilité au National-Canadien. Or M. Gordon s'y est maintenu encore une dizaine d'années. Je ne sais pas s'il tiendra encore longtemps, mais je sais bien que les cheminots, non seulement du National-Canadien mais aussi du Pacifique-Canadien, ont la conviction qu'en réalité c'est M. Gordon qui mène le combat contre eux dans une tentative certaine pour ébranler leur accord et les mettre en situation bien

moins favorable qu'ils ne le sont aujourd'hui. J'espère bien que le premier ministre et le reste de son gouvernement savent voir où en est M. Gordon par rapport à ce chemin de fer. Il semble bien que M. Coldwell avait vu assez juste en 1950, en disant qu'il avait perdu la confiance des gens. Je pense que cette désaffection est encore plus marquée aujourd'hui.

On pourrait, par un exemple, rendre plus sensible l'argument du chef de l'opposition disant que c'est encourager le manque du sens des responsabilités chez certains dirigeants. Le syndicat international des camionneurs ne s'est-il pas livré à ce qu'on pourrait appeler des râfles chez les employés de syndicats parties à ce différend. Il faut regarder les choses bien en face dans les syndicats. Les dirigeants syndicaux ne l'oublent jamais. Je veux dire que les syndiqués exigent que l'on obtienne quelque chose pour eux. Ils y voient la preuve que vous avez réussi à faire valoir les réclamations qui, dans leur sentiment, sont justes. Or voici que, depuis six ou sept mois, les éléments qui sont dénués du sens des responsabilités essayaient de s'infiltrer dans certains de ces syndicats. Je ne m'aventurerai pas à dire s'ils en avaient ou non le droit, mais ces éléments vont certainement trouver un terrain fertile à exploiter, maintenant que les dirigeants syndicaux en cause dans ce différend ont été à ce point compromis. Ils ont été complètement écrasés; ils ont perdu leur cause et leur ascendant.

Nous entendons beaucoup de remarques désobligeantes à propos des directeurs syndicaux ces jours-ci. Cependant, j'estime que tout groupe d'hommes doués du sens des responsabilités,—et ceux qui sont en cause ont montré, par l'attitude qu'ils ont prise à l'égard de toute cette affaire, qu'ils possèdent ce sens des responsabilités,—ne devrait pas être placé dans cette position désagréable où d'autres chefs de syndicats rivaux peuvent leur jeter au visage: «Regardez comment le gouvernement traite vos hommes.»

Le gouvernement a décidé de ne pas accorder de subvention. Si l'on accepte l'idée d'un critère, qu'il s'agisse des normes afférentes à l'industrie de biens durables, ou même des vieilles normes de l'industrie de fabrication, qui tiennent compte du sexe des employés, ou encore la norme Woods-Gordon que les chemins de fer ont invoquée, on reconnaît que les cheminots en question ont droit à un relèvement de salaire dès maintenant et qu'ils y ont eu droit depuis le début de la période visée par l'entente. Lorsque nous avons interrogé M. Gordon là-dessus en comité, au cours des deux années, j'ai remarqué qu'il répondait que, à son avis, il devait