

(Traduction)

Parmi les importantes réalisations d'un grand premier ministre et d'un gouvernement conservateur du XIX^e siècle, il faut citer l'établissement d'un réseau ferré national traversant le continent. Ce premier ministre a voulu mobiliser l'entreprise privée de la nation pour établir ce réseau. Il a échoué sur le plan économique et sur le plan politique. Ce grand homme a alors pris une décision courageuse. Il a reconnu qu'il s'agissait d'une nécessité nationale et que les ressources du pays, en territoire et en argent, devaient être offertes à l'entreprise. Ainsi a été établi le principe selon lequel, en cas de nécessité nationale, tous les citoyens en assument la responsabilité et les frais.

Le maintien d'un réseau national transcontinental est, pour le Canada, la rançon de l'union. D'autres pays ont une rançon à payer. Pour certains, c'est l'entretien de digues, pour d'autres le maintien d'une défense onéreuse à leurs frontières. D'autres encore doivent entretenir des canaux. Le Canada doit maintenir un réseau national transcontinental constitué en grande partie par le rail d'acier.

On a oublié ce principe, soit que la rançon de l'union doit être payée par tous les citoyens, et non seulement par les quelques hommes qui sont rémunérés et engagés par les chemins de fer du pays. C'est le groupe qui va payer cette rançon,—je veux parler de la rançon de notre union,—du moins jusqu'au 15 mai. Si je parle ainsi, c'est parce que le salaire de ces travailleurs est bloqué, par suite de la présente mesure, sur la foi du rapport minoritaire, comme l'a signalé l'honorable député d'Essex-Est (M. Martin).

Ces employés sont mal rétribués, quelle que soit la norme qu'on veuille appliquer, et on a tenté d'en établir plusieurs. Ces hommes ont été forcés d'accepter une norme établie à l'égard des biens durables et dont ils ne veulent pas. On les oblige maintenant à continuer de travailler contre leur gré à un salaire fixé par un rapport minoritaire, alors qu'à vrai dire, ils hésiteraient, d'une certaine façon, à accepter même celui que recommandait le rapport majoritaire. Et rien ne nous assure que la situation va changer. Le gouvernement a dit qu'il ne se range d'aucun côté. Je dis, monsieur l'Orateur, qu'en bloquant les salaires, il se range d'un côté et qu'un gouvernement, en maintenant le statu quo, ne se décharge pas de ses responsabilités.

On a dit que le rapport de la commission royale d'enquête aura d'importantes répercussions sur les négociations en mai prochain, que le climat sera plus favorable. Admettons pour l'instant, malgré toutes les prétentions

contraires des chemins de fer, qu'un rajustement équitable du tarif-marchandises, comportant un relèvement dans certaines parties du Canada, et que le rapport permette aux chemins de fer de hausser les salaires. Nous aurions alors une nouvelle norme, non pas la norme de biens durables, ni la norme Wood-Gordon, ni aucune autre, mais une norme fondée sur une décision rendue par une commission royale d'enquête et portant sur le tarif-marchandises; selon cette décision, c'est la capacité de payer des chemins de fer qui déterminerait les salaires des cheminots.

Chose certaine, cette considération a une grande portée dans le domaine de l'entreprise privée. Mais nous sommes loin du secteur privé, nous touchons presque à un service d'utilité publique, à une question de nécessité nationale. Ce qui change tout à fait l'aspect du problème.

Que se passera-t-il si l'année prochaine le revenu des chemins de fer diminue? Quelle solution restera-t-il alors pour les syndicats? On ne sait absolument pas pour le moment si les chemins de fer sont en mesure de verser l'augmentation et on ne sera certainement pas fixé avant le 15 mai. Si les chemins de fer ne peuvent pas verser l'augmentation, alors les cheminots acquitteront désormais la note de l'union du Canada.

Mettons que la commission royale d'enquête ait décidé, comme le disent les chemins de fer, qu'aucune augmentation ou remaniement de salaires était possible. Que va-t-il se passer alors? Nous n'avons aucune norme sur laquelle nous fonder, comme l'a dit l'honorable député de Port-Arthur. Je n'arrive pas à voir pourquoi les choses se présenteront sous un meilleur jour le 15 mai prochain. Mais entre-temps que s'est-il passé? On a refusé à la main-d'œuvre du Canada un droit fondamental, celui de se mettre en grève quand elle le juge nécessaire. Le moment où une grève doit avoir lieu est tout aussi important que le droit de grève, et les syndicats des cheminots se sont vu refuser ce droit.

Le premier ministre a dit que si l'on accordait une subvention, ce serait en sorte forcer la main du gouvernement et obliger tous les Canadiens à en assumer les frais afin d'éviter une crise et un bouleversement économique d'ordre national. Qui donc, sinon eux, acquitte les frais encourus à l'occasion d'une crise nationale? Il existe maintenant un précédent voulant que le gouvernement retardera de prendre des mesures et en restera au même point chaque fois que se présentera une crise nationale ou une situation du genre.