

placement situés dans la région affectée et par la suite à ceux des autres régions du pays, s'il y a lieu, afin de bien s'assurer de la non disponibilité de main-d'œuvre locale pour remplir les emplois concernés, et ce n'est qu'après ces précautions d'usage, qu'une telle demande pourrait être étudiée et accueillie favorablement.

(Traduction)

SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides sous la présidence de M. Dion.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

471. Administration, \$1,199,818.

M. Coldwell: Quelques mots au sujet du rapport de la Commission royale des transports dont on a parlé assez longuement l'autre soir. Les membres de la commission, l'honorable W.-F.-A. Turgeon, MM. H. F. Angus et H. A. Innis ont, à coup sûr, bien mérité du Canada en faisant cette enquête et en rédigeant ce rapport. Ce rapport, dans une large mesure, confirme le point de vue de ceux qui, en cette enceinte, se sont élevés contre certaines décisions de la Commission des transports, ainsi que celui des sept provinces, qui, elles aussi, s'y étaient opposées et avaient réclamé la constitution d'une commission royale d'enquête.

Je ne partage pas certaines des opinions exprimées dans le rapport, mais ce sont là des questions d'ordre secondaire comparative-ment aux vœux importants qu'on y trouve. J'ai lu avec grand intérêt ce que la commission a écrit à propos de la demande présentée par certains milieux en vue d'obtenir une loi destinée à empêcher le renouvellement du conflit et de la grève regrettables de l'été dernier.

C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai constaté que la commission royale reconnaissait l'inopportunité d'une mesure législative spécialement destinée au règlement des conflits ferroviaires ou à l'interdiction des grèves et lock-outs.

On y disait qu'une mesure législative de cette nature serait hautement provocatrice et, dans la pratique, inefficace en d'autres termes, que nous devrions nous en tenir aux méthodes traditionnelles employées chez nous par les ouvriers et la direction depuis des années, à savoir la méthode de la convention collective.

Certains d'entre nous, qui ont adopté cette attitude l'an dernier, ont été l'objet de beaucoup de critique un peu partout au pays. De fait, ceux d'entre nous qui ont eu la témérité d'affirmer que les mesures regrettables prises par les syndicats de cheminots étaient mo-

[M. Côté.]

tivées, vu les longs mois de négociations n'ayant pas abouti au règlement du différend, peuvent se consoler des remarques outrageantes à certains égards qu'on leur a adressées, en août et en septembre derniers, à la lecture du rapport de la commission royale et de celui du commissaire spécial ou arbitre qui a réglé ce différend ferroviaire.

Afin de faire la liaison, je vais consigner au compte rendu un paragraphe assez important du rapport de M. le juge Kellock:

Au 1^{er} septembre 1950, le rapport entre le salaire et le coût de la vie des cheminots s'était tellement détérioré relativement au niveau de 1948 qu'il fallait alors relever de 10.2c. le tarif horaire afin de rétablir l'équilibre.

En d'autres termes, les 7c. demandés par les syndicats de cheminots étaient déjà dépassés de 3.2c. Et il semble que cet écart doive continuer à s'accroître.

Bien entendu, cet écart a continué de s'accroître. Il est bien regrettable que des grèves se produisent; mais, d'autre part, quand nous constatons que l'arbitre en fournit la justification dans son rapport sur le différend ferroviaire, nous comprenons facilement pourquoi une mesure si regrettable devient nécessaire. Je suis heureux de remarquer que la commission royale déclare que nous devrions continuer de nous appuyer sur les méthodes traditionnelles des négociations collectives et non pas sur une loi visant particulièrement les employés de services d'utilité publique, comme les chemins de fer.

Je suis d'accord avec la Commission, qu'il est malheureux que les tarifs-marchandises des chemins de fer fassent l'objet d'une controverse publique depuis de nombreuses années. A moins que la Chambre ne prenne, à certains égards, des mesures s'inspirant du rapport de la Commission royale, nous continuerons d'être témoins longtemps encore de ces disputes et de ces différends regrettables, de ces sentiments de mécontentement motivé dans diverses parties du pays. On pensera également, comme on l'a pensé dans la région où j'ai habité pendant bien des années, y compris la circonscription que je représente, que de vastes parties du pays, tant dans l'extrême Est que dans l'extrême Ouest, ont été victimes d'un traitement et d'une disparité injustes.

A l'appui des critiques que nous avons formulées à la Chambre de temps à autre, je signale que la Commission royale se permet de censurer les décisions que la Commission des transports a prises depuis la seconde guerre mondiale. Ce sont des décisions contre lesquelles nous nous sommes élevés et, parfois, en termes énergiques à la Chambre. Le rapport déclare:

La Commission semble avoir considéré la demande du seul point de vue des recettes, sans tenir compte de la mesure dans laquelle diverses denrées pouvaient supporter l'augmentation.