

—Monsieur l'Orateur, je suis sûr que les membres de la Chambre regrettent que tous les efforts faits pour en arriver à un compromis en vue du règlement du présent conflit ferroviaire aient été vains. Je peux dire en toute sincérité que le gouvernement a tout tenté pour amener les parties à s'entendre. Le bill dont la Chambre est saisie représente, de l'avis du gouvernement, la seule mesure possible qu'on puisse prendre en ce moment pour éviter une calamité d'envergure nationale. C'est ce que signifierait la cessation de l'exploitation des chemins de fer en ce moment, monsieur l'Orateur.

Je désire me reporter en ce moment aux propos que tenait en cette Chambre en 1950 le très honorable Louis St-Laurent, alors premier ministre, au sujet d'une situation semblable. M. St-Laurent parlait d'une grève des chemins de fer qui durait depuis neuf jours. Il l'a qualifiée de crise nationale. Il a dit à la Chambre que, si elle se poursuivait pendant longtemps, elle paralyserait entièrement l'économie de la nation. La présente mesure, monsieur l'Orateur, est présentée afin de prévenir la répétition d'une semblable crise nationale.

En 1950, on a permis que cette situation critique se produise. En 1960, on ne permettra pas qu'elle se produise. La première conséquence d'une grève en ce moment serait de priver de travail quelque 170,000 employés de chemins de fer. Ce chiffre serait doublé par le chômage que cela occasionnerait chez ceux qui dépendent des chemins de fer pour leur subsistance économique. En 1950, par exemple, outre les employés de chemins de fer qui étaient sans travail à cause de la grève, quelque 70,000 ouvriers d'autres industries ont été mis à pied, et en 1960, ce chiffre serait beaucoup plus élevé. Les conséquences directes et indirectes qui découleraient d'une grève en ce moment seraient désastreuses.

Je suis sûr que tous ceux qui connaissent l'importance de l'exploitation ferroviaire dans notre vie économique se rendent compte de ce fait. La mesure que nous recommandons aujourd'hui au Parlement a simplement pour effet de remettre au 15 mai une décision sur ces questions. Les raisons qui militent en faveur de ce renvoi à plus tard par le Parlement sont d'une suprême importance. Il y a avant tout la considération première de l'intérêt public. C'est ce à quoi doit songer avant toute autre chose tout gouvernement conscient de ses obligations.

Il faut également envisager l'intérêt des cheminots. A cet égard, il est peut-être utile de noter que si l'on donnait suite aux vœux de la commission de conciliation en ce moment, l'enveloppe de paie de la moyenne des employés sédentaires se trouverait augmentée

[L'hon. M. Starr.]

de \$2.80 par semaine pour la période s'étendant du 1^{er} décembre au 15 mai; cela représente environ \$61 par employé. En estimant que le salaire moyen hebdomadaire est de \$70, on constate que toute l'augmentation serait entièrement perdue dans une grève qui durerait seulement une semaine. Le total des pertes de salaires subies par tous les ouvriers en cause porterait un rude coup à l'économie.

Étant donné que certains événements en cours n'auront pas d'issue avant le courant du mois de mars, il a été très difficile d'en venir maintenant à une solution raisonnable et équitable. Je veux parler, bien entendu, des recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports que nous nous attendons à recevoir à ce moment-là. La Commission, le premier ministre l'a signalé, soumettra ses recommandations visant le régime du tarif-marchandises, et c'est alors que l'on supprimera le blocage imposé au tarif-marchandises. On peut bien espérer que les négociations entreprises à la suite de cette initiative se dérouleront dans un climat plus favorable qu'actuellement.

A ce propos, voici ce qu'a déclaré le premier ministre (M. Diefenbaker) lundi, le 28 novembre 1960 (pages 252-253 du hansard):

J'ai déclaré que l'acceptation de cette demande de remettre la grève à plus tard reposait sur ce que nous n'avions pas l'intention d'accorder une subvention provenant de la population canadienne, car ce serait faire porter par l'ensemble de la population canadienne une responsabilité qui à l'heure actuelle ne relève pas de l'ensemble de la population. J'ai déclaré que lorsqu'on débloquerait l'augmentation du tarif-marchandises, qui a été bloquée vers la date de l'établissement de la commission royale, le syndicat et les compagnies seraient en mesure de reprendre leurs négociations et, je le répète, sans aucun préjudice du droit du syndicat, relativement à toute demande, de remonter au 1^{er} janvier 1960.

La déclaration du premier ministre est claire et se passe d'explications. Il en ressort notamment que le gouvernement ne prend pas parti dans le différend. Il est neutre. Les seuls intérêts que peut défendre le gouvernement, et tout gouvernement responsable, ce sont ceux du public. Déjà le premier ministre a souligné qu'on ne songe aucunement à nuire aux droits de l'une ou l'autre des parties. A vrai dire, le but de la mesure est de maintenir le statu quo jusqu'au moment où, par suite du déblocage des tarifs ferroviaires, les négociations pourront reprendre avec une meilleure chance de réussir. Les garanties les plus fortes sont données que les droits d'aucune des parties ne seront lésés, et c'est précisé en toutes lettres dans le bill.

Avec votre permission, monsieur l'Orateur, j'aimerais récapituler brièvement les événements qui ont amené la présentation du bill. Le 5 novembre 1959, les syndicats associés d'employés non itinérants, par une note signée