

chemins de fer provenant d'entreprises de placements étrangers aux chemins de fer entreront en ligne de compte dans l'établissement du tarif-marchandises, ainsi que des questions connexes.

Sans revenir sur le sujet que la Chambre a étudié à fond lors d'un débat concernant un bill d'initiative ministérielle il y a quelques mois, je rappellerai aux honorables députés que c'est en raison du fait que la commission royale s'occupe d'une affaire des plus importantes en ce qui touche la question des recettes des chemins de fer que cette affaire a si directement trait à la capacité des chemins de fer de faire face aux revendications de leurs employés en matière de salaires. Tel était le rapport.

Il n'y a pas lieu, dirai-je, de reprocher à la commission de ne pas se mêler du différend ouvrier. La commission royale n'avait pas été saisie de la question et elle ne pouvait donc pas l'étudier. La question qui lui a été soumise a trait au revenu du trafic-marchandises; ce sont les compagnies qui ont déclaré avoir besoin de revenus accrus, parce qu'elles ne peuvent faire droit aux revendications.

Devant une telle situation, il a plu au Parlement d'adopter une loi parce qu'il s'attend que le rapport de la commission aura une influence directe sur les recettes des chemins de fer.

Je crois qu'on comprend bien cette affaire. Je crois également qu'il y a vraiment danger que nous revenions en arrière et que nous reprenions le débat qui a eu lieu au cours de la présente session, et à la suite duquel la Chambre a adopté un texte législatif.

M. Fisher: Monsieur le président, le ministre admettrait-il alors que le titre de «commission royale chargée d'étudier les problèmes des chemins de fer» n'est pas tout à fait juste et que cette commission aurait dû s'appeler «commission royale chargée d'étudier le tarif-marchandises», mais pas commission royale chargée d'étudier l'ensemble des problèmes des chemins de fer?

Je signale cela parce que le problème le plus difficile qu'ont à résoudre les chemins de fer et les cheminots est sans aucun doute l'établissement d'une certaine norme pour les salaires de cheminots.

Je me rappelle la raison, ou l'excuse plutôt, qu'on a invoquée pour que la commission n'étudie pas les problèmes de la main-d'œuvre. On a dit que le syndicat poursuivait des négociations avec les directeurs. Une des raisons qu'on a données était que la commission s'immiscerait dans une question qui faisait l'objet de négociations.

Je tiens à signaler au ministre que la dernière commission royale d'enquête sur les

transports a essayé d'établir une norme qui aurait pu s'appliquer aux employés du rail. Pour ce qui est du rapport de la Commission Milvain et des dépositions qu'elle a recueillies, je suppose que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont dépensé tout près de \$200,000 pour préparer, grâce à l'étude faite par la maison Woods Gordon, une liste comparative des échelles de salaires et des catégories d'emplois des cheminots et des employés assimilables d'autres industries.

En fait, on a réduit toutes ces recherches à néant. Au cours des séances, on a pour ainsi dire ridiculisé le rapport Woods Gordon. Dans son rapport, le juge Milvain l'écarte en quelques phrases très péremptives. Ce qui m'intrigue, c'est qu'on ait versé autant d'argent à cette importante société d'experts conseils pour obtenir ce rapport.

La solution des problèmes qui se posent pour les chemins de fer à l'heure actuelle ne réside pas dans la question du tarif-marchandises. Elle ne réside pas vraiment dans la question générale des recettes, mais dans le genre de norme que nous allons appliquer aux employés des chemins de fer.

Il est manifeste qu'à moins que nous ne changions toute notre conception des chemins de fer au Canada, un très grand nombre de services assurés par les chemins de fer ne seront pas rémunérateurs, au sens normal des recettes, par rapport à toute autre entreprise privée rivale. Je tiens à souligner que nous n'obtiendrons pas de solution pratique de cette commission royale à l'égard du véritable problème qui se pose pour nous en ce moment.

Je ne veux pas insister davantage là-dessus, mais je signale à tous les membres du comité que nous aurons à traverser une période critique lorsque nous reviendrons ici après le congé de Pâques, et ce sera à cause des problèmes relatifs aux transports. Ce qui arrive toujours et ce que je crains, c'est que lorsque le pays est menacé d'une grève, les gens qui ont le plus à en souffrir sont les cheminots, car l'aversion qu'on a pour les grèves en général fait oublier que les employés des chemins de fer sont justifiés à réclamer une hausse de salaire.

Le fait a besoin d'être signalé. J'espère que les employés des chemins de fer vont resserrer la discipline, améliorer leur solidarité et se préparer à faire face à une grève le 15 mai, même si, dans la période critique qui suivra notre retour, nous allons étudier ces problèmes. On va sans doute monter l'opinion publique contre les employés de chemins de fer, dont la situation sera peu enviable.

Je regrette d'avoir été si long, monsieur le président, mais j'ai l'impression que nous allons nous trouver à notre retour devant un très gros problème. Ceux qui vont en