

D'une part, il y avait les négociateurs représentant les chemins de fer. Je n'ai pas qualité pour formuler une déclaration qui fasse foi quant aux répercussions financières qu'entraînera la meilleure offre qu'ils ont présentée, mais le chiffre en serait imposant. Il incombe aux représentants des chemins de fer de ne pas oublier que l'argent ne se cueille pas sur les arbres et que tôt ou tard toute hausse des prix doit venir du trésor ou des tarifs-marchandises. Ils doivent se rendre compte que dans les temps difficiles que nous traversons une telle majoration pourrait non seulement nuire à l'économie générale du pays mais, advenant une hausse des tarifs-marchandises de nature à causer de fortes pertes à la circulation des chemins de fer, compliquer davantage le problème. La dernière éventualité dont j'ai parlé pourrait bien constituer une des inévitables conséquences de cette courte grève.

L'honorable M. Quinn: C'est ce qui arrivera.

L'honorable M. Robertson: Sans doute certains hommes d'affaires pourront conclure qu'ils n'auront pas besoin à l'avenir de recourir aux services ferroviaires autant que par le passé. Je le répète, cette lourde responsabilité incombait aux exploitants de chemins de fer.

L'honorable M. Horner: Parlez-nous de la responsabilité du gouvernement.

L'honorable M. Robertson: Nous sommes en pays libre. Le gouvernement estime que les représentants des chemins de fer et des syndicats sont des hommes qui, animés du sens des responsabilités, se rendent compte d'un fait, savoir: le régime des conventions collectives, qui comporte une foule d'avantages, impose également de lourdes responsabilités. Mon ami de Blaine-Lake (l'honorable M. Horner) serait l'un des premiers à déplorer l'intervention du gouvernement dans les affaires et à s'y opposer. Plus d'une fois il a lancé des attaques retentissantes contre le gouvernement.

L'honorable M. Horner: Un instant!

L'honorable M. Robertson: Les représentants des syndicats ouvriers étaient aussi chargés de lourdes responsabilités. Je tiens à rappeler au Sénat que la convention actuelle a été négociée en 1948 et que les circonstances entourant les négociations récentes entre compagnies ferroviaires et employés, tant au Canada qu'aux États-Unis, diffèrent grandement. Le niveau des prix s'est élevé presque continuellement. La plupart des indices du coût de la vie publiés actuellement accusent une hausse continue. Je le répète, le pro-

blème n'intéresse pas seulement le Canada mais aussi les États-Unis. Dans un numéro récent, le *Times* de New-York signalait que la compagnie Chrysler vient d'offrir à ses employés, de son plein gré, une augmentation de 10c. l'heure, je crois. Il en ressort que cette compagnie saisit la gravité du problème. Les représentants des syndicats ont dû faire face à une responsabilité énorme. Tôt ou tard, il faudra trouver une solution au problème des salaires raisonnables. Les honorables sénateurs comprendront les difficultés qui assègent les négociateurs de tous côtés.

Le gouvernement a recouru à tous les moyens dont il disposait pour régler la question des salaires avant la grève. Au fait, le présent bill prévoit la poursuite des négociations pendant un nouveau délai de trente jours. Si, après ce délai, on ne s'est pas entendu sur le choix d'un arbitre, le gouvernement pourra prolonger le délai à la demande des parties. En dernière analyse, le gouvernement prie les compagnies ferroviaires de reprendre leurs travaux et il demande aux grévistes de retourner à l'ouvrage. J'espère que cette demande sera entendue.

Des voix: Très bien!

L'honorable John T. Haig: Honorables sénateurs, j'espère ne rien dire qui soit de nature à susciter un débat acrimonieux en cette enceinte. Il est indéniable toutefois que les chemins de fer constituent les artères du Canada. Sans les bandes d'acier qui traversent notre pays, nous n'aurions jamais eu la Confédération. Les provinces Maritimes ont accepté de faire partie de la Confédération à la condition qu'une ligne de chemin de fer fut construite depuis ces provinces jusqu'à celles situées au centre du pays. La Colombie-Britannique fit une requête semblable avant de consentir à faire partie de l'Union. Les provinces des Prairies n'étaient guère colonisées à l'époque, mais la région aurait pu facilement être desservie par une ligne ferroviaire américaine. Une distance de 65 milles à peine sépare la ville où je demeure du chemin de fer américain le plus rapproché. Mon collègue de Lethbridge (l'honorable M. Buchanan) réside à 25 milles, je crois, d'une ligne de chemin de fer américaine.

L'honorable M. Buchanan: J'en suis éloigné d'environ 55 ou 60 milles.

L'honorable M. Haig: Quoi qu'il en soit, les provinces des Prairies actuelles n'étaient alors que des territoires et se préoccupaient peu de poser des conditions.

Dès le début, les lignes ferroviaires ont constitué le réseau nerveux du pays. Au