

emploi et à leur avenir. Malgré cette insécurité, ces employés ont consenti à voter en faveur de la grève. Le vote n'est absolument pas spécieux, je suis convaincu qu'il est authentique. Dans n'importe quel groupe de Canadiens tels que les cheminots, il y en aurait qui protesteraient, mais je suis convaincu que c'est par une majorité écrasante qu'ils ont appuyé la grève. Ils estiment qu'ils méritent tout à fait les avantages prévus par la recommandation qui a été acceptée par leurs chefs.

Devant un tel état de choses, nous devons partager leur raisonnement, ce qui ne veut pas dire qu'à notre avis les chemins de fer sont de mauvais employeurs, des employeurs mesquins, mais cela signifie que nous avons eu recours à une voie de conciliation qui a donné lieu à un rapport majoritaire, lequel ne répondait pas aux vœux qu'avaient initialement soumis les syndicats. En réalité, les chefs syndicalistes se sont heurtés à une certaine hostilité. Je me suis entretenu avec bien des cheminots de ma région qui en avaient assez de voir que les chefs syndicalistes avaient accepté le rapport majoritaire, parce qu'à leur avis celui-ci ne leur rendait pas justice.

Si on appliquait le rapport majoritaire, les employés des chemins de fer ne bénéficieraient aucunement d'augmentations excessives. Le ministre du Travail (M. Starr) a signalé que les augmentations sont très peu élevées, surtout si on envisage la courte durée de la période visée. Et pourtant nous avons ce long délai. Lorsque le ministre a cité des chiffres à l'appui de son raisonnement, je songeais qu'ils appuyaient bien plutôt l'autre argument, qu'il s'agissait d'une somme qu'on pouvait combler assez facilement, que les concessions étaient peu importantes, et je me demande pourquoi il s'est donné tant de peine dans son exposé. Je ne mets pas sa sincérité en doute en parlant ainsi.

Les recommandations contenues dans le rapport Milvain se rattachent à une norme, qui est absolument nécessaire dans une industrie si étroitement réglementée. Lorsque le revenu est restreint par certains règlements, il faut qu'il existe une norme quelconque ou qu'on jette les règlements par-dessus bord, et rien ne laisse supposer qu'on en est là.

J'aimerais signaler que toute l'argumentation du gouvernement est fondée sur les décisions que rendra la commission royale d'enquête sur les transports. Le gouvernement rouvrira le dossier si aucun accord n'est conclu dans l'intervalle. En ce qui concerne cette période intérimaire, je me demande si le gouvernement a songé au genre de guerre qui pourrait éclater pendant cette

période. Le conflit pourrait éclater du côté des syndicats, où il y a de la rancœur, ou du côté de la compagnie. Il y a certes beaucoup de rancœur dans les collectivités de ma circonscription où le National-Canadien, selon les cheminots, a déjà mis à pied beaucoup plus d'employés que l'approche de la grève l'exigeait.

Le ministre a dit d'un des articles du bill, qu'il garantira la réintégration des employés mis à pied. La question se pose immédiatement de savoir comment on pourra s'assurer de l'application d'une telle disposition. Je ne vois pas comment elle peut fonctionner efficacement.

Pour ce qui est de la Commission royale d'enquête sur les transports, j'ai eu le plaisir d'assister à son audience préliminaire, et je me souviens du débat qui a eu lieu au moment où M. McTague s'employait à tracer le mandat de la Commission. On a décidé d'emblée d'exclure la question ouvrière et les problèmes ouvriers, choses qui, a-t-on jugé, n'entraient pas vraiment dans l'objet principal des travaux de la Commission. Je sais que la dernière commission d'enquête sur les transports, celle de 1950, ne s'était pas dérobée à l'étude des problèmes ouvriers et de toute la question des salaires. Mais c'est ce qu'a fait la présente Commission.

Qu'il me soit permis de citer les termes du mandat de la commission, énoncés dans le rapport de la séance tenue à Ottawa le 4 décembre 1959. On y lit que certaines personnes sont...

...nommées commissaires, en vertu de la partie I de la loi sur les enquêtes, pour faire enquête et rapport sur les problèmes relatifs aux transports ferroviaires au Canada et sur les causes qui les ont engendrés, et pour recommander des solutions à ces problèmes et en particulier, sans que soit restreint son mandat général, la Commission devra enquêter et faire rapport sur:

a) Les injustices de la structure du tarif-marchandises...

J'arrive maintenant à ce qui est peut-être le devoir principal imposé à la Commission d'enquête sur les transports, et qui est le plus embêtant relativement à ce que, selon le premier ministre (M. Diefenbaker), la Commission peut conclure.

b) Les obligations et les restrictions imposées aux chemins de fer par la loi pour des raisons d'intérêt public, ainsi que ce qui peut et devrait être fait pour assurer une distribution plus équitable de tout fardeau qui pourrait en résulter.

Si je comprends bien, cette disposition met en cause tout le transport canadien, puisqu'il y est question des obligations et des limites que la loi impose aux chemins de fer pour des raisons d'intérêt public. Il me semble que l'une des restrictions imposées pour des raisons d'intérêt public, dans cette question des chemins de fer relative aux traitements, c'est