

L'hon. M. Pearson: Où prendrez-vous l'argent pour les salaires?

L'hon. M. Pickersgill: Cela revient à subventionner les salaires.

L'hon. M. Chevrier: Je m'inquiète pour le Parlement. Je pense que le Parlement a le droit de le savoir. Je pense qu'on ne devrait pas le tenir dans l'ignorance. Je pense que le gouvernement devrait nous donner des précisions, comme le premier ministre l'a fait le 30 novembre. Une mesure législative serait présentée en vue de donner suite aux recommandations de la commission royale d'enquête, le gel du tarif-marchandises serait levé et les syndicats pourraient négocier avec leur employeur en conformité des accords. Voilà ce qu'il a dit. Pourtant ce n'est pas du tout ce qui arrive. Il eût été bien préférable qu'il ne dise rien là-dessus.

Puis, l'autre soir à la télévision, il a dit que le gouvernement avait le mérite d'avoir réglé la grève. Je ne vois pas ce qu'il a fait pour régler la grève. Il n'a certainement pas participé aux négociations de règlement. A une question qui lui a été posée avant que la grève soit réglée, le premier ministre a dit bien clairement qu'il avait invité les parties à négocier; il a dit aussi que le gouvernement n'avait pas réussi dans ses démarches. Voilà de quoi je me plains, puisque mon honorable ami veut le savoir.

Avant que ce débat prenne fin, j'estime que le ministre et le gouvernement devraient nous dire clairement ce qui se produira. Pour ce qui est de la date de rétroactivité de la mesure, j'attendrai, je pense, que le bill soit présenté pour exprimer mes vues sur ce sujet. Je crois qu'il serait prudent, comme on l'a recommandé, de déférer cette question au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, afin que l'industrie du camionnage et les provinces puissent présenter leurs recommandations si elles le jugent à propos.

Je veux signaler deux choses en particulier. La première, c'est que le marasme de l'industrie du transport provient de l'indécision et des hésitations du gouvernement. La seconde, c'est que le gouvernement ne s'est pas rendu compte que cette loi prenait fin le 30 avril cette année et ne s'est pas soucié de présenter cette mesure avant les tout derniers jours d'avril, contrairement à ce qu'on avait fait dans le passé, alors que les expéditeurs, les chemins de fer, la Commission des transports et toute la population avaient reçu avis de ce qui s'en venait. Après tout, c'est la Commission des transports qui établit les taux par un décret du conseil, mais elle ne peut adopter des taux rétroactifs. Ainsi que me le signale le chef de l'opposition, c'est

[L'hon. M. Balcer.]

contraire aux promesses du présent gouvernement. C'est pourquoi je déclare que le gouvernement a manqué à ses engagements sur ces deux points.

M. Fisher: Monsieur le président, nous appuyons ce projet de résolution comme nous avons fait deux fois déjà, quand des résolutions semblables nous ont été présentées. Nous voterons pour la mesure, lors même que nous la considérons comme un palliatif, un expédient d'une portée très restreinte. J'appuie les critiques qu'on vient de faire; en effet, nous voici en présence d'une nouvelle manifestation de la temporisation, du bluff et de l'indécision du gouvernement dans sa politique des transports.

Le député de Laurier est sceptique à l'égard des réalisations du gouvernement dans le domaine des chemins de fer. Il a fait ressortir qu'avant les élections de mars 1958, le gouvernement avait bloqué le tarif-marchandises. C'était un acte courageux, ainsi que le député d'Assiniboia l'a dit plusieurs fois déjà. Mais après les élections, quand les chemins de fer revinrent à la charge avec une nouvelle demande, le blocage disparut pour faire place à cette subvention. Il faut que les députés se rendent compte que la subvention est versée au National-Canadien, entreprise d'État et au Pacifique-Canadien, entreprise privée.

L'idée d'une subvention a pris naissance au cours du sombre automne 1958, où, suivant les rumeurs, le ministre actuel des Affaires des anciens combattants aurait dirigé au sein du cabinet, une révolte contre l'idée de toute augmentation du tarif-marchandises. Les journaux nous ont mis au courant des événements. Si je me souviens bien, le premier ministre était à l'étranger et c'est le ministre des Travaux publics d'alors qui menait le cabinet. La question a donné lieu à tout une polémique et la loi a résolu le problème.

Apparemment, les ministres de l'Ouest n'ont pu arracher au ministre des Finances plus que 20 millions de dollars. Tous les députés qui avaient étudié le bill ont reconnu que la subvention n'était pas suffisante pour compenser l'augmentation et qu'elle ne constituait qu'une demi-mesure. Le député de Laurier a démontré, par des citations de propos du premier ministre, que les arguments de ce dernier étaient fort contradictoires. Je déteste relire les vieux comptes rendus, mais il y a un paragraphe de la communication faite par l'ancien ministre des Transports lorsqu'il a présenté cette mesure qui, à mon sens, souligne l'observation du député de Laurier. Comme on le voit à la page 2305 du *hansard* du 24 mars 1959, il a dit:

Les députés savent sans doute que le gouvernement a signalé qu'il avait l'intention de faire procéder à une enquête complète sur toutes les questions touchant les chemins de fer. Par conséquent,