

Personnellement, qu'il me suffise de dire que, patriote et croyant, il le fut sans ostentation. Son illustre histoire servira de modèle aux générations à venir.

Que le flambeau allumé par sa grande âme, éclaire à jamais la nation canadienne, et la dirige vers son ultime destinée!

(Traduction)

**L'honorable George H. Barbour:** Honorables sénateurs, je tiens, en appuyant la motion à l'étude, à rendre tout d'abord hommage à un ancien député du comté de Prince à la Chambre des communes, je veux dire feu le très honorable Mackenzie King qui, le 20 octobre 1919, y était élu sans opposition. Plusieurs sénateurs ont déjà, en cette enceinte, rendu hommage à sa mémoire et je suis sûr que les habitants de Prince en prendront connaissance avec plaisir.

Je remercie le leader du Gouvernement (l'honorable M. Robertson) de me permettre d'adresser la parole dès maintenant, bien que, je l'avoue je préférerais de beaucoup écouter quelqu'un d'autre. Je me sentirais certes bien plus à l'aise. (*Exclamations.*)

Toutefois, puisque j'ai été invité à appuyer la motion, je m'efforcerai de m'acquitter de mon mieux de ma tâche. L'honneur qu'on me confère rejaillit sur ma province.

Je regrette de ne pas savoir le français et de n'avoir pu saisir ce qu'a dit notre collègue de Rigaud (l'honorable M. Dupuis). Je sais toutefois qu'il a été très éloquent.

Le Parlement s'est réuni dans des conditions extraordinaires. Les sénateurs n'oublieront pas de sitôt leur récent voyage à Ottawa. Il nous a fallu venir ici en autobus, en avion ou en automobile. L'interruption des services ferroviaires,—pas un seul train ne circulait par tout le pays,—est une chose à laquelle nous ne nous attendions pas au Canada. Je suis venu en automobile et ce n'est que le troisième jour après mon départ, alors que j'avais traversé la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Maine et le New-Hampshire, que, dans le Vermont, j'ai aperçu le premier train en mouvement. Tout le long du voyage, il n'y a pas eu de danger de se faire frapper aux passages à niveau.

**L'honorable M. Aseltine:** Vous êtes-vous arrêté à tous les passages à niveau?

**L'honorable M. Barbour:** Nous avons un beau pays qui, Dieu soit loué! a toujours joui de la stabilité ministérielle. Ceux qui se trouvaient dans les tribunes de l'autre Chambre n'ont pu qu'admirer, j'en suis sûr, de la façon dont le premier ministre, les chefs de l'opposition et les autres députés ont débattu l'ennuyeuse question qu'ils avaient à résoudre. On pouvait établir un contraste frappant avec

la façon dont les choses se seraient passées dans un pays soumis à la dictature. Sans éclat de voix, les députés ont tout de même atteint leur but.

La grève est maintenant réglée. Depuis environ une semaine, cependant, on a beaucoup parlé de conventions collectives. Or, pour que les commissions de conciliation ou d'arbitrage aient quelque valeur, il faut que l'esprit de conciliation préside aux réunions de ces organismes. Si personne ne veut faire de concession, il ne sert à rien de tenir des réunions et, s'il a fallu, pour obtenir le résultat désiré, insérer une clause coercitive dans le projet de loi, aucun reproche ne peut en être adressé au Gouvernement. J'ai lu dans le *Financial Post* un article dans lequel l'auteur expose les diverses étapes qui ont amené la grève. En voici quelques extraits:

Le 15 avril: les commissions de conciliation proposent la semaine de 44 heures et une majoration horaire de salaire de 6-63 p. 100.

Le 1<sup>er</sup> mai: les chemins de fer acceptent sans réserve les conclusions des commissions.

Le 12 mai: les syndicats rejettent les propositions et demandent la tenue d'un scrutin préliminaire à la grève.

C'était, à mon avis, une décision impétueuse de la part des syndicats. S'ils désirent améliorer la situation de leurs membres, ils devraient être disposés à discuter raisonnablement.

J'aimerais donner lecture d'un extrait d'un long éditorial paru dans le *Globe and Mail*, livraison du 31 août.

Le médiateur officiel, le Dr W. A. Mackintosh, a signalé certaines causes principales. Il a constaté un manque absolu de confiance entre les parties au différend et le peu d'efficacité des conventions collectives au sein de l'industrie. De telles constatations servent grandement à expliquer l'origine de la grève, et elles révèlent pourquoi le Gouvernement a agi sagement en laissant le conflit se dérouler jusqu'au bout.

Le *Globe and Mail* croit évidemment que l'attitude prise par le Gouvernement était la meilleure en l'occurrence.

Je conseille tant à la direction des chemins de fer qu'aux représentants des syndicats de parcourir avant de se réunir à nouveau le treizième chapitre de la première épître aux Corinthiens afin de chercher à comprendre le sens du mot "charité". S'ils prennent une telle précaution et entament leurs pourparlers dans un esprit de charité, ils se rendront compte que cette vertu "n'échoue jamais".

L'écart entre les réclamations des syndicats et l'offre des chemins de fer était insignifiant au regard des pertes que la grève devait inévitablement causer à notre population. Les syndicats eussent-ils accepté la dernière offre, ils n'auraient renoncé qu'à une fraction de leurs demandes, alors que le pays a perdu des millions de dollars par suite de