

et d'établir une comparaison entre les suppléments émouvants que le premier ministre a faites dans le passé pour "la parité, non pas la charité" et l'avertissement décevant que le ministre de l'Agriculture (M. Harkness) a donné à Ottawa et à Springfield (Manitoba) il y a quelques semaines, quand il a dit que si les agriculteurs ne réduisent pas leurs propres productions en raison des excédents croissants, les prix de soutien baisseraient.

Viennent ensuite les tarifs-marchandises, si importants pour l'agriculture, pour tous les producteurs, et certes, pour tous les Canadiens. Le 25 novembre, le gouvernement a annoncé son approbation d'une hausse de 17 p. 100 des tarifs-marchandises en vue de faire face aux augmentations de salaires, et on nous a alors dit que c'était nécessaire en vue d'éviter une désastreuse grève des cheminots. Ce fut une crise, en effet, mais comment cette crise s'était-elle produite?

La question d'une augmentation de salaires pour les cheminots ne s'est pas posée en novembre dernier quand la grève menaçait et que les provinces ont fait appel au gouvernement contre l'augmentation du tarif-marchandise qui semblait alors un moyen de l'éviter. Le problème s'est posé le 12 novembre 1957, lorsque les syndicats des employés des services sédentaires ont pour la première fois réclamé une augmentation de salaire. Il a pris sa forme définitive en juillet 1958, lorsque la commission de conciliation a recommandé une augmentation de salaires déterminée.

Pendant la longue période de temps qu'ont duré ces négociations, le gouvernement a dû se rendre compte qu'il devrait en dernier lieu prendre quelques mesures constructives pour régler le problème. Cependant, rien a été fait et la question est restée pendante. Cet état de choses a changé le problème en crise, crise que le gouvernement a tâché de repousser en accordant le genre d'augmentation horizontale qu'il avait refusée auparavant et contre lequel le premier ministre s'était élevé au cours de la campagne électorale d'il y a un an.

S'étant mis lui-même dans cette situation contradictoire, le gouvernement a essayé d'échapper aux conséquences économiques et politiques parce que cette décision aurait entraîné quelque injustice à l'égard de certaines régions du pays, c'est-à-dire les provinces de l'Ouest et de l'Atlantique. Il espérait échapper à ces conséquences en promettant,—cette promesse se trouve d'ailleurs dans le discours du trône,—quelque forme de subvention pour compenser un peu cette injustice. Nous avons donc maintenant une augmentation horizontale à laquelle on se

[L'hon. M. Pearson.]

propose d'ajouter encore une subvention, suivies d'une autre demande, de la part des cheminots, de relèvement général des salaires. Où allons-nous de ce pas?

Je ne puis parler de tarif-marchandises sans mentionner une certaine industrie,—je voudrais bien en citer beaucoup d'autres,—qui périlclite dans une large mesure précisément à cause du tarif-marchandises. Il s'agit de l'industrie houillère. Abstraction faite du chômage causé par la tragédie de Springhill, on constate à partir de février la mise à pied de 4,000 autres mineurs en Nouvelle-Écosse parce qu'il n'y a pas assez de demandes de charbon. Monsieur l'Orateur, nous qui siégeons de ce côté-ci de la Chambre, avons à maintes reprises averti le gouvernement au cours de la dernière session de cette regrettable possibilité; mais on a négligé nos avertissements.

Peut-être ne devrais-je pas manquer de mentionner le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration (M^{re} Fairclough). Il y a eu divergence de vues entre les ministres au sujet de la politique d'immigration. Je dirais même qu'il y a eu confusion dans l'esprit du ministre qui devrait cependant voir le plus clair à cet égard. Le ministre de la Justice (M. Fulton) s'est vanté l'autre soir que, entre autres choses, son gouvernement nous avait tous épargné beaucoup d'ennuis en limitant l'immigration. Il a dit cela au moment même où le ministre de l'Immigration exprimait l'avis qu'il n'y a pour ainsi dire aucun rapport entre l'immigration et le chômage. Les ministres devraient plutôt se mettre d'accord sur ce point.

L'hon. M. Fulton: C'est justement parce que nous limitons l'immigration; voilà la raison.

L'hon. M. Pearson: Ils semblent contempler de bien loin les difficultés pratiques et les périls de notre temps.

Je dirai aussi un mot au sujet de l'art, de cette initiative malencontreuse du gouvernement dans ce domaine qui a valu à notre pays une certaine mesure d'humiliation et une fort mauvaise publicité. Il s'agit de savoir, non pas s'il est sage ou imprudent d'acheter certains tableaux pour la Galerie nationale. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. La question comporte l'autorisation d'un fonctionnaire responsable du gouvernement actuel, lequel devait assurément avoir l'approbation du cabinet ou du moins d'un ministre, à faire une offre qui a été répudiée par la suite. Comme je l'ai dit, les résultats ont paru fort humiliants dans les colonnes des journaux non seulement du Canada mais de l'étranger, et n'ont guère rehaussé la réputation du gouvernement actuel.

Il y a d'autres choses du même genre que j'aimerais examiner. Il y a la question des