

là, ils étaient prêts à tout, mais lorsque les choses se corsent, fidèles à la tradition libérale, ils se remettent au pas.

Cela me rappelle ce que Heywood Broun disait d'un libéral. Un jour qu'il se promenait avec son jeune fils dans le parc Central, ils s'approchèrent d'un carrousel. L'enfant se mit à hurler de chagrin. Au moment où la machine se mit à tourner, le père voulut y faire monter le bambin, mais celui-ci se mit à crier de plus en plus. Le père ayant décidé de l'éloigner, les cris de l'enfant redoublèrent. Il voulait bien s'approcher du carrousel mais refusait d'y monter. Il tenait à s'en approcher aussi près que possible, sans y toucher et surtout sans en être touché. "A ce moment-là, dit Broun, j'ai compris ce que c'est qu'un libéral."

M. T. J. BENTLEY (Swift Current): Comme il y a eu de nombreux discours prononcés au cours du présent débat, il n'est pas hors de propos d'en prononcer quelques autres. Les discours ont affiché diverses tournures depuis celui du ministre des Transports (M. Chevrier) qui a tenté de défendre l'attitude du Gouvernement et de donner toute l'envergure possible à ses tactiques défensives.

Nous avons aussi entendu des analyses très poussées des états financiers de chemins de fer ainsi que des critiques prudentes telles celles que vient de formuler l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Stewart).

Je m'efforcerai d'envisager la question du point de vue citoyen moyen en considérant ses répercussions dans la vie de ceux qui tirent comme nous leur subsistance de leurs occupations quotidiennes, dans l'Ouest, et à l'égard de qui l'augmentation des frais revêt une extrême importance. Je sais bien qu'on peut toujours dans les hautes sphères de la finance et des affaires prendre un crayon, un bilan et motiver toute mesure susceptible d'améliorer la situation d'une société particulière.

Il n'y a rien d'étrange à cette pratique. Je me demande toutefois si les personnes qui font ainsi se rendent compte des effets à l'égard d'autres gens; plusieurs devront souffrir sans nécessité de cette façon de procéder.

Je ne blâmerai pas beaucoup les sociétés ferroviaires. Leurs dirigeants sont des êtres humains comme les autres et ils s'intéressent à l'entreprise qu'ils exploitent; ils tentent donc de l'exploiter d'après leurs principes économiques propres, afin d'en tirer tous les bénéfices possibles. Ils ne sont pas seuls à rendre un culte au veau d'or.

Nous avons entendu bien des observations et quelqu'un a qualifié d'adroit,—c'est du moins le sens du terme employé,—le geste

[M. Stewart (Winnipeg-Nord).]

du chef de la C.C.F., qui a proposé le projet d'amendement lorsque la Chambre s'est formée en comité des subsides l'autre jour. Auparavant, avant même la date d'entrée en vigueur de la majoration, on a tenté, en proposant la suspension du débat pour aborder la question, d'amener le Gouvernement à surseoir à l'application de la mesure. Il ne s'agissait pas de l'abroger, mais simplement d'en retarder ou suspendre les effets jusqu'au moment où tous les intéressés auraient eu l'occasion de signaler au Gouvernement quelles en seraient les répercussions sur ceux envers qui ils étaient comptables. Je veux parler des premiers ministres des sept provinces intéressées qui connaissaient les dispositions de leurs administrés ainsi que les conditions qui règnent dans leurs provinces.

Comme on l'a déjà fait remarquer, ces premiers ministres, ces gouvernements provinciaux ont des allégeances politiques diverses. Ainsi, quand ils ont déclaré qu'ils n'étaient pas satisfaits du jugement de la Commission des transports, ils croyaient pleinement qu'il abordaient cette question non pas du point de vue politique ou partisan mais du point de vue des effets que cette décision aurait sur leurs provinces particulières.

On a affirmé au cours du débat que la C.C.F. et d'autres qui s'opposaient à l'augmentation ne tenaient pas compte des besoins des employés salariés des chemins de fer. J'ai lu tout le jugement. Je ne prétendrai pas en avoir fait une étude approfondie, comme d'autres l'ont peut-être fait, mais je l'ai parcouru assez attentivement pour savoir ce qu'il ne renferme pas, et je ne trouve aucun passage du jugement où il est dit que l'augmentation accordée par la commission doit être spécifiquement affectée au relèvement des gages ou des salaires des cheminots.

J'ai aussi appris par ailleurs, non pas d'après le texte de la décision de la commission, que les syndicats de cheminots n'ont en aucune façon eu la liberté de se faire entendre au cours des témoignages. J'ajoute que ni le Gouvernement, ni la commission, ni même la direction des sociétés ferroviaires n'ont proposé d'autres solutions. Il en existe peut-être et si les chemins de fer avaient un grand besoin de revenus supplémentaires, on aurait pu proposer d'autres moyens de les leur assurer; mais aucun n'a été mentionné.

Mais avant d'aller plus loin, je tiens à souligner un autre aspect de la question. Au début du présent débat, l'honorable député de Lethbridge (M. Blackmore) y est allé avec vigueur pour déclarer qu'ajoutée à toutes les autres, une injustice comme celle-là à l'égard de l'Ouest et de l'Est,—il parlait surtout de l'Ouest et c'est ce que je ferai moi aussi,—