

Je me suis efforcé, tout au long des pourparlers,—comme d'ailleurs l'ont fait le ministre du Travail et les autres ministres en cause,—de rester absolument neutre afin qu'aucune des parties ne puisse dire que nous avions essayé d'imposer une solution par la force. Nous les avons rencontrés. Hier,—il en sera question plus tard,—M. Gordon a fait une proposition de remplacement correspondant à celle qu'a soumise l'honorable député de Port-Arthur (M. Fisher), savoir qu'il faut établir des normes pour les compagnies de transport. J'en parlerai à une autre occasion. Un rapport a été rédigé, des recommandations ont été soumises, mais non par une commission de conciliation de l'État. Elle avait été établie aux termes de la loi, et son troisième membre, c'est-à-dire le président, avait été nommé par le gouvernement comme cela se fait toujours à la demande des deux parties. Je tiens à bien préciser ce point.

Les chemins de fer ont rejeté les recommandations. Depuis des années, le présent gouvernement, même du temps où ses membres siégeaient dans l'opposition, répète que les tarifs discriminatoires causent des injustices à diverses régions du Canada. Bien entendu il y a eu des subventions d'accordées, comme l'a dit l'honorable député de Port-Arthur. La mesure relative au tarif-marchandises à l'égard des provinces Maritimes en comporte; il existe des subventions visant la région de l'ouest de l'Ontario que représente l'honorable député de Port-Arthur, c'est-à-dire le secteur du Canada situé entre les régions peuplées de l'Est et de l'Ouest. Il y a aussi les subventions indirectes, comme on dit, à l'égard des taux du Pas du Nid-de-Corbeau qui, de l'avis du présent gouvernement, ne doivent pas être modifiés parce que la mesure adoptée en 1897 était, pour ainsi dire, une sorte de grande charte pour les provinces de l'Ouest avant qu'elles deviennent des provinces.

Les chemins de fer ont dit qu'ils n'étaient pas en mesure d'accorder ces augmentations. Nous n'avons pas le droit de dire à une compagnie de chemins de fer ou à n'importe quel autre employeur qu'il est tenu de faire telle chose.

L'hon. M. Martin: Pourquoi pas?

Le très hon. M. Diefenbaker: «Pourquoi pas?» demande l'honorable député. En d'autres termes, l'opposition soutient qu'il faut invoquer l'arbitrage obligatoire quand elle joue contre l'employeur, mais elle ne l'accepte pas quand elle joue contre l'employé. Voilà la position hypocrite où se retrouve l'opposition à la suite du débat d'aujourd'hui. Elle prétend qu'on peut imposer aux compagnies un rapport majoritaire de commission

de conciliation, mais non pas aux représentants du travail. On ne peut pas avoir à la fois le drapeau et l'argent, sauf si l'argument a des fins politiques.

L'hon. M. Pickersgill: Le premier ministre me permettrait-il une question? N'est-ce pas là précisément ce que le gouvernement a fait il y a deux ans en Colombie-Britannique?

Le très hon. M. Diefenbaker: Je vois que mes paroles doivent avoir de l'effet, car les interruptions commencent et rien n'indique mieux comment vont les choses. Le chef de l'opposition a dit qu'il ne voulait pas que je parle hors de la Chambre avant d'avoir parlé à la Chambre. Il sait que j'adresserai la parole à la télévision ce soir.

L'hon. M. Pearson: Comment le saurais-je?

Le très hon. M. Diefenbaker: D'une façon normale. Mais avec toutes ces interruptions, je crois que bien des choses ne devront être dites que ce soir.

L'hon. M. Pearson: Ce ne serait pas convenable.

M. Argue: La clôture par télévision.

Le très hon. M. Diefenbaker: Cependant, je ne veux pas qu'on m'empêche de dire ces choses à la Chambre. Je vais résumer. D'abord nous avons dit qu'il n'y aura pas augmentation du tarif-marchandises tant qu'on n'aura pas étudié le rapport de la commission royale d'enquête sur les transports. Quels que soient le pour et le contre,—et je ne veux pas m'y arrêter ici,—les compagnies de chemins de fer soutiennent qu'elles ne peuvent pas y faire face. Elles affirment: ou bien il faut nous permettre d'augmenter notre tarif-marchandises, ou bien adoptez une autre formule; et comme solution de rechange on nous propose d'accorder une subvention. Nous sommes convenus qu'il ne faut pas octroyer de subvention dans ce cas, parce que cela signifierait simplement que chaque fois qu'un différend surgirait au pays, mettrait en cause une compagnie nationale et nuirait à l'intérêt public au point de pouvoir donner lieu à une grève qui paralyserait le Canada, on saurait d'avance que nous accorderions une subvention afin de prévenir que l'économie nationale soit paralysée. Nous n'avons pas l'intention de prendre ce chemin-là.

Il était intéressant d'entendre le chef de l'opposition dire que ce que nous faisons, c'est-à-dire remettre la date de la décision finale, équivalait à un arbitrage obligatoire. L'arbitrage peut se poursuivre jusqu'au 15 mai. Rien n'empêche l'arbitrage. Lorsque j'ai dit que l'arbitrage avait pris fin, je voulais parler de la fin de l'arbitrage avant le déclenchement de la grève. On nous a bien fait comprendre qu'il n'y avait aucun espoir que