

mon avis, que nos cheminots canadiens reçoivent des directives de quelqu'un qu'ils n'ont jamais vu,—le grand chef du syndicat que l'on y maintient pour que quelques employés y fassent des voyages agréables en allant assister aux congrès. J'espère qu'avant de terminer ma carrière politique je verrai le jour où le syndicat canadien ne sera pas dirigé par des Américains, que ceux-ci soient ou non dignes de cet honneur.

Maintenant que la grève a pris fin, espérons que cette question sera classée. Les chemins de fer Pacifique-Canadien et Nationaux du Canada font des sacrifices pour assurer le meilleur service possible. On n'a qu'à consulter les horaires des trains qui relient notre capitale, Ottawa, avec n'importe quel endroit au Canada, pour s'assurer que je n'exagère pas. Il est facile de se dire favorable aux cheminots et de déclarer qu'ils sont injustement traités par l'administration de l'une et de l'autre compagnie ferroviaire. La chose peut arriver, mais si un jour je crois vraiment qu'ils sont l'objet d'un traitement injuste je prendrai leur défense ici-même au Sénat. Mais dans le présent cas, le président et l'administration du Pacifique-Canadien ont agi en bon père de famille. Puis, pourquoi le président en est-il venu à la conclusion qu'il devait enlever un homme de la cabine? Précisément à cause des demandes exagérées des syndicats ouvriers, qui veulent ainsi légitimer leur existence. Ne sont-ils pas responsables dans une bonne mesure de ce que l'on désigne sous le nom d'inflation? Jamais ils ne ratent l'occasion de dire combien ils sont indispensables. Que l'on soit d'accord ou non avec moi, je puis dire que je connais des employés de chemins de fer depuis bien longtemps et que ceux à qui j'ai parlé durant la grève s'y opposaient. Si l'on tenait un scrutin de confiance secret parmi les employés, les chefs syndicaux ne jouiraient que de très peu de pouvoir et d'autorité.

J'ai déjà dit à l'honorable Humphrey Mitchell, au moment de la grève à Détroit: "Vous devriez vous adresser aux employés par-dessus la tête des chefs du syndicat". Un an plus tard voici ce qu'il m'a confié: "Ce que nous devrions faire en face d'une grève ferroviaire ou de toute autre grève, pour la prévenir, ce serait de nous adresser aux hommes par-dessus la tête de leurs chefs de syndicats".

L'honorable John J. Connolly: Honorables sénateurs, je ne prends pas la parole dans l'intention de prolonger le débat, mais bien surtout parce que certaines remarques de mon excellent et honorable ami de Toronto-Trinity (l'honorable M. Roebuck) nous ont peut-être à tous causé quelque inquiétude.

Je songe tout particulièrement à ses observations au sujet du point de vue du public eu égard au règlement de la grève des employés du Pacifique-Canadien. Comme membres du Sénat, par conséquent du Parlement, nous avons tous hautement à cœur la protection du public. Mais il faudrait peut-être nous demander si, oui ou non, notre collègue a raison d'aller aussi loin qu'il l'a fait dans ses remarques. Je sais bien qu'il a fait partie de la commission de conciliation. Je me rends compte également que peu de membres du Parlement sont aussi au courant que lui des ramifications de cette question. Si je me souviens bien, la formation de cette commission a été suivie de près par l'arrêt de la circulation des trains, en janvier 1957, à la suite de quoi le gouvernement d'alors a dû se préoccuper du sort de notre économie tant qu'a duré cette grève. Après des efforts gigantesques et des jours et des jours de travail, une commission royale a été instituée. Or, le gouvernement n'avait pas besoin de créer cette commission. Le litige aurait probablement pu être déféré à un seul juge ou à une autre sorte de tribunal. Il aurait même pu être déféré à la Commission des transports de qui relèvent des questions de ce genre.

Quoi qu'il en soit, une commission royale a été créée et je crois que c'est à la suite d'une entente intervenue entre les parties en cause que le gouvernement a pris cette mesure. Faisaient partie de cette commission: un juge de la Cour suprême du Canada, M. le juge Kellock; un juge de la Cour d'appel de la province de Québec, M. le juge Jean Martineau; le juge en chef de la Division d'instruction, de la Cour suprême de l'Alberta, M. le juge Colin Campbell McLaurin. On peut certes dire que cet organisme était formé de personnes justes et impartiales, qu'il était en mesure d'étudier ce grave problème en toute objectivité. Ses membres étaient habitués à considérer ces sortes de problèmes du point de vue juridique.

Les deux parties en litige ont comparu devant cette commission royale, ont convoqué tous les témoins qu'elles ont voulu et ont discuté l'affaire à fond. Sauf erreur, non seulement la Commission a-t-elle étudié sur les lieux mêmes la situation particulière à notre pays, mais elle a en outre parcouru d'autres pays, y compris certains pays d'Europe. Combien en a-t-elle visité? Je ne saurais le dire.

Encore une fois, cette enquête aurait pu être confiée à la Commission des transports, mais étant donné le volume de travail que cette Commission doit abattre chaque année, il me semble qu'il était beaucoup plus raisonnable de nommer une commission royale indépendante qui pouvait consacrer tout son