

prenne sa décision bien longtemps avant la déclaration de la grève.

Avant d'aborder une ou deux questions que j'estime devoir exposer, je reviens en passant à l'échange de paroles que le député de Laurier et moi avons eu hier soir. Je n'avais pas de notes en parlant de la question des subventions. Le député a déclaré (page 377 du hansard):

Je pose la question de privilège, monsieur l'Orateur. Ni le député de Laurier, ni aucun député de ce côté-ci n'ont, au cours du présent débat, proposé l'octroi d'une subvention, soit directement, soit indirectement, dans une question.

A quoi j'ai répondu:

Monsieur l'Orateur, on le verra dans le hansard. Si je me souviens bien, le député a demandé ce qu'on faisait à cet égard. Si le député déclare qu'il n'a pas posé de question semblable, j'accepte ses dénégations.

Entre-temps, j'ai consulté le compte rendu simplement pour rectifier les choses, et je ferai remarquer que le 25 novembre 1960, on trouve ce qui suit à la page 205. Le député de Laurier avait posé une question au ministre des Transports, puis après certains échanges de vues, vous êtes intervenu, monsieur l'Orateur, en ces termes:

M. l'Orateur: Sa question visait, sauf erreur, la politique en matière de versement de subventions aux chemins de fer en vue d'éviter une grève.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur l'Orateur, dans la première partie de ma question, je demandais si le ministre avait reçu une délégation et si, dans le mémoire en question, se trouvait un passage critiquant le versement de subventions. J'ai demandé au ministre quelle est sa réaction à cela, car je crois qu'il a eu une certaine réaction devant l'une des nombreuses instances que l'association lui a soumises. Nul doute que la question est tout à fait dans l'ordre.

Le 18 novembre également, on note, page 9 du hansard, l'intervention suivante du député:

Puis-je poser une question complémentaire? Est-ce que le gouvernement a pris une décision à l'égard d'une subvention qui permettrait de faire face aux augmentations de salaires?

Voici ce que vous avez dit, monsieur l'Orateur, cette fois-là:

L'honorable député pose une question générale portant sur la politique administrative. Si le gouvernement jugeait à propos de traiter les choses ainsi, la question serait recevable, mais il s'agit d'une question de politique administrative.

Si je fais mention de ces diverses interventions, c'est tout simplement pour faire remarquer que le député de Laurier n'a posé ces questions, je le répète, qu'avec un œil sur le dossier. Me permet-il de lui dire que même Homère a une fois marqué son assentiment.

Je m'en tiendrai tout particulièrement à certaines déclarations du chef de l'opposition, qui reproche au gouvernement d'avoir pris

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

des dispositions qui amèneront un sursis. Autrement dit, il s'oppose à ce qu'on s'attaque au problème maintenant pour les raisons données hier par le ministre du Travail. J'ai d'ailleurs l'intention de revenir là-dessus. Aux yeux du chef de l'opposition, du fait même que nous avons, en 1960, pris des mesures pour différer le règlement du conflit, nous aurions dérogé à nos responsabilités et porté atteinte à la méthode de l'arbitrage.

J'estime donc qu'il est opportun de remonter à 1950 pour voir ce qui s'est alors produit. Le chef de l'opposition actuel faisait partie du gouvernement à cette date. Le très honorable M. St-Laurent a alors signalé qu'on avait présenté une requête en vue de retarder la grève de 30 jours. Il a déclaré, comme en fait foi la page 13 des *Débats* du 29 août 1950:

Les chefs des comités négociateurs des chemins m'ont dit qu'ils ne pouvaient pas consentir à ajourner la grève, mais, dans leur réponse, ils ont donné à entendre qu'ils accueilleraient favorablement, à ce moment-là, l'aide d'un médiateur.

Autrement dit, le gouvernement de l'époque avait demandé qu'on retarde le déclenchement de la grève, et avait essuyé un refus. En 1950,—il importe de le rappeler,—le gouvernement s'est contenté d'attendre plusieurs jours, soit sept, huit ou neuf, alors que la grève paralysait le pays, pour ensuite présenter une mesure prescrivant l'arbitrage obligatoire. Nous n'avons pas voulu nous engager dans la même voie.

Je désire me reporter à la loi de 1950, afin que le compte rendu soit complet. Voici le préambule de cette loi:

Considérant que le fonctionnement des chemins de fer et des services subsidiaires qui desservent le pays dans son ensemble a été suspendu du fait que les compagnies de chemins de fer et les agents négociateurs des employés non déposés au mouvement et de certains autres employés des compagnies n'ont pu s'entendre sur des conditions d'emploi;

Considérant que les intérêts essentiels du peuple canadien ainsi que le bien-être et la sécurité de la nation sont compromis par la suspension de l'exploitation des chemins de fer, particulièrement dans la présente situation internationale;

Considérant que les compagnies de chemins de fer et les agents négociateurs des employés semblent être convenus que les taux de salaire actuels devraient être augmentés et la semaine de quarante heures introduite, mais paraissent avoir été incapables de s'entendre sur le moment et la date d'effet de l'augmentation de salaire, ou la date à laquelle la semaine de quarante heures entrerait en vigueur ainsi que les conditions de son introduction;

Et considérant qu'il est indispensable, pour protéger les intérêts du peuple canadien et le bien-être et la sécurité de la nation, de reprendre immédiatement l'exploitation des chemins de fer et qu'à cette fin il faut pourvoir à des conditions provisoires de travail des employés, de même qu'au règlement définitif de ces conditions;