

sympathisais avec eux et je me rendais à Moncton, Montréal ou Toronto pour discuter leurs problèmes avec les dirigeants du National-Canadien. Souvent, j'ai éprouvé des difficultés au sujet de leur droit d'ancienneté. Il n'y avait que des présidents à Rivière-du-Loup et j'ai eu de nombreuses discussions avec les présidents généraux de Moncton. Ils étaient très cupides pour eux-mêmes, leurs parents et amis et tout devait passer par eux. Quand on a fermé l'atelier de montage de Rivière-du-Loup, il a d'abord été impossible de s'entendre avec les présidents généraux de Moncton. J'ai porté la cause devant M. Smith de Montréal, un homme très aimable, qui semblait comprendre que j'avais raison, mais il ne pouvait pas me le dire parce qu'il était un des principaux chefs du syndicat. Je me suis alors rendu à Ottawa afin de voir M. Bengough, chef du Congrès des métiers et du travail du Canada. Il m'a écouté avec attention et il a semblé sympathique, mais il m'a fallu attendre jusqu'à ce que je puisse voir M. Meany, à Washington. Avec l'aide de M. Gregg, ministre du Travail, j'ai alors réussi à obtenir un meilleur traitement pour mes commettants.

Mon collègue de Toronto-Trinity sait bien qu'il ne saurait représenter aucun membre d'un syndicat des cheminots dans une enquête où le sort de ce membre est en jeu. Les syndicats ne nous permettent pas de les représenter à titre de procureur et d'avocat; mon collègue le sait. Ils ne veulent pas de nous, ils préférèrent s'occuper eux-mêmes de ces cas; aussi arrive-t-il souvent que des cheminots soient représentés par des camarades qui ignorent tout de leur cause. Les employés doivent signer les déclarations aveuglément; ils sont à la merci du surintendant ou de l'enquêteur de la compagnie de chemin de fer, qui a droit de vie et de mort sur eux.

Il incombe au membre du Parlement de s'occuper des cheminots dont les intérêts ne sont ni protégés ni surveillés par les syndicats auxquels ils contribuent cependant de fortes sommes d'argent, à même leur traitement mensuel, à titre de cotisation syndicale.

Lors de la grève de 1950, les grévistes eux-mêmes m'ont demandé de leur parler. "Messieurs, leur ai-je dit, combien de fois ai-je dû combattre les chefs de vos syndicats pour sauvegarder vos droits et protéger vos intérêts?" L'un d'eux me répondit: "C'est vrai, Jean-François". C'est là un des plus grands hommages qu'on m'ait jamais faits. J'ai eu souvent affaire aux syndicats de cheminots, mais j'en ai rarement gardé une bonne impression. Combien de fois a-t-on reproché aux cheminots de s'adresser à leurs représentants au Parlement pour obtenir leur aide et leur protection?

À l'égard de la dernière grève de chemin de fer, mon collègue s'inspire sans doute de motifs louables lorsqu'il préconise, pour protéger la vie humaine, la présence de deux hommes, le mécanicien et le chauffeur, dans la cabine des locomotives circulant dans les cours ou tirant des trains de marchandises. Il a peut-être raison. Je ne lui donne pas tort, mais la question a été étudiée par un juge de la Cour suprême du Canada, qui est notre tribunal de dernière instance. Mon collègue en est arrivé à une conclusion qui diffère de celle du juge. Or, j'imagine que mon honorable ami conduit bien sa voiture. Il n'a pas besoin qu'un laquais soit là assis à ses côtés quand il conduit...

L'honorable M. Roebuck: Je vois à l'extérieur, des deux côtés de ma voiture.

L'honorable M. Pouliot: D'accord et mon collègue peut également, à l'aide d'un bon rétroviseur, voir ce qui se passe tout autour de lui. Le mécanicien voit très bien lui aussi. Il lui faut y aller avec plus de soin quand il recule, mais ce qui importe surtout lorsqu'il s'agit d'une voie unique, c'est de voir devant soi. Il n'a à regarder derrière lui qu'en reculant. Quand il avance, rien ne gêne sa vue, il voit toute autre locomotive venant vers lui. La seule chose qui pourrait lui échapper c'est une automobile traversant la voie. Il arrive parfois que des arbustes, des arbres, une clôture ou un bâtiment quelconque lui cache la vue des voitures. Si les chauffeurs d'automobiles mettaient autant de soin à manier leur volant que les mécaniciens de locomotives leur manette, on verrait bien peu d'accidents aux passages à niveau.

Au début, je m'opposais à l'emploi des locomotives diesel pour plusieurs motifs que j'ai exposés au comité des chemins de fer et de la marine marchande de l'État de l'autre endroit, mais je n'avais pas alors l'appui des chefs syndicaux qui portent de grosses chaînes de montre en or, qui fument d'énormes cigars et qui touchent un traitement souvent supérieur à celui du premier ministre du Canada.

Honorables sénateurs, je ne veux pas être accusé d'injustice à l'égard des syndicats, mais je ne crois pas que les chefs de syndicats soient infaillibles. En outre, je me suis assez indigné en apprenant qu'un certain M. Gilbert de Cleveland avait ordonné aux cheminots canadiens de déclarer la grève. Comment se fait-il que le syndicat soit dans les mains d'Américains vivant au-delà de la frontière, que ceux-ci donnent des ordres à des Canadiens, ordres qui échappent à toute surveillance même à celle du ministre du Travail tant que nos lois ouvrières ne seront pas modifiées de façon à ne reconnaître que les syndicats nationaux? C'est absurde, à