

pour faire une déclaration alors qu'il n'était pas présent. Ainsi que l'a dit le ministre de la Justice, quand le premier ministre est absent, c'est qu'il est retenu ailleurs pour des affaires importantes. Il ne peut être toujours ici, c'est entendu. Cependant, il ne devrait pas dire que nous faisons exprès pour faire des déclarations pendant qu'il est absent de la Chambre.

Pour continuer, si on me le permet—mon temps de parole est limité—le cabinet a ensuite décidé de rejeter l'appel et d'autoriser une hausse de 13 p. 100. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, en sa qualité de premier ministre suppléant, a alors fait la déclaration suivante que je voudrais consigner au hansard, et j'attire là-dessus l'attention du ministre de la Justice qui m'a interrompu tantôt. La déclaration qui a été faite le 26 novembre 1958 se lit en partie comme il suit:

L'honorable Howard Green, premier ministre suppléant, a émis aujourd'hui la déclaration suivante au nom du gouvernement:

Lorsqu'a été instruit l'appel interjeté relativement à la décision prise par la Commission des transports du Canada d'accorder aux chemins de fer l'autorisation d'augmenter le tarif-marchandises afin de pourvoir aux relèvements envisagés des salaires, les huit provinces et les chemins de fer ont admis

(1) que les relèvements de salaires sont raisonnables;

(2) qu'une grève du rail serait un désastre pour la nation et doit être évitée.

Ils n'ont pas donné raison à la Commission des transports du Canada de justifier une hausse du tarif-marchandises par une augmentation éventuelle des salaires que les chemins de fer et leurs employés n'ont pas acceptée sans conditions; les provinces ont demandé que l'ordonnance de la Commission soit pour cette raison infirmée.

Nous sommes d'avis qu'à l'avenir les chemins de fer et leurs employés devront en venir à un accord définitif avant que la Commission des transports fonde une augmentation des taux de transport sur une augmentation de salaire des cheminots. Autrement, la Commission s'expose, comme elle l'a elle-même prévu, à porter un jugement sur le règlement de questions de salaires qui ne sont pas de son ressort. En l'occurrence, nous n'autorisons pas l'appel pour ce motif, car ce serait précipiter une grève nationale au sujet d'une augmentation de salaires qui a été recommandée par une commission de conciliation et à laquelle ni les chemins de fer ni les provinces n'ont résisté ni ne résisteront.

Puis, monsieur le président, je signale au comité les propos suivants du premier ministre suppléant:

On a suggéré que ces augmentations de salaires soient payées par la trésorerie fédérale. Nous n'avons pas l'intention de nous lancer dans une politique de subventions des augmentations de salaires, car alors le gouvernement ne verrait plus la fin des demandes qui lui seraient adressées.

Mais de quoi s'agit-il donc dans la mesure que nous étudions maintenant et de quoi était-il question dans le bill de 1959-1960 sur la réduction des taux de transport, sinon de subvention?

L'hon. M. Balcer: Il ne s'agit pas de subventionner les salaires.

L'hon. M. Chevrier: Rapprochons maintenant les paroles du premier ministre suppléant de cette mesure dont est saisi le comité et dont la Chambre alors était également saisie. La déclaration se poursuit ainsi:

Le gouvernement reconnaît, cependant, que la présente structure du tarif-marchandises renferme des injustices graves qui ont contribué à faire naître le régime des augmentations uniformes, et qui ont été aggravées par ce régime. Le gouvernement a déjà fait savoir qu'il avait l'intention de chercher une solution à ces problèmes.

Ce n'est qu'après cela, et longtemps après cela, c'est-à-dire le 13 mai 1959, que fut adopté le décret du conseil instituant la commission royale d'enquête sur les transports.

J'ai deux points à souligner au sujet de cette déclaration du premier ministre suppléant. Le premier, c'est que nous trouvons dans la présente mesure précisément ce que le gouvernement, selon la déclaration, ne devrait pas faire. Le deuxième...

L'hon. M. Balcer: Cela n'a rien à voir aux salaires.

L'hon. M. Chevrier: Je ne parle pas des salaires, je parle des subventions.

L'hon. M. Balcer: Vous avez dit auparavant qu'il s'agissait d'une subvention intéressant les salaires, mais ce n'en est pas une.

L'hon. M. Pickersgill: Quand une subvention ne constitue-t-elle pas une subvention?

L'hon. M. Chevrier: Je n'ai jamais prétendu cela. Je ne faisais que citer les paroles du premier ministre suppléant.

Une voix: Vous ne savez plus où vous êtes.

L'hon. M. Chevrier: Un honorable vis-à-vis déclare que je suis embrouillé. Je lui ferai remarquer qu'en ce qui concerne le tarif-marchandises, le gouvernement n'a jamais été dans une situation aussi confuse qu'aujourd'hui.

Il y a trois ans et demi ou quatre ans, le premier ministre suppléant s'est plaint des injustices qu'engendrent les relèvements uniformes du tarif-marchandises. Et qu'a-t-on fait pour éliminer ces injustices? A mon avis, on a d'abord empiré les choses en augmentant de 17 p. 100 les taux de transport des marchandises; on les a empirées de nouveau en prolongeant la hausse de 8 p. 100 afférente aux subventions que prévoit la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, en 1959-1960, et encore une fois en présentant la mesure à l'étude. De sorte que les injustices résultant des relèvements uniformes du tarif-marchandises sont pires en 1961 qu'elles ne l'étaient au moment où