

Le moral du personnel est une question à laquelle j'ai beaucoup réfléchi, car je comprends l'importance de cultiver et de maintenir la loyauté et la fierté des employés de notre grand réseau national. Lors de notre entrée en fonctions, il était reconnu que le moral du personnel était bas. Il avait vu réduire le nombre des employés de 111,383 à 70,625, et le chiffre global des salaires de 176 à 95 millions de dollars. Ceux dont l'ancienneté avait été jusque-là une protection étaient incertains de l'avenir; leurs perspectives de promotion étaient minces, leurs perspectives de rétrogradation réelles. Ils appréhendaient les projets de fusion et d'unification, présages pour eux de perturbations, de diminution de travail et de salaire. Il m'a paru essentiel, dans l'intérêt même du réseau, que le service offrît au moins autant de sécurité d'emploi que les autres professions et métiers, et j'ai exposé au personnel ma façon de voir à ce sujet.

Les régisseurs sont en fonctions depuis au delà de deux ans et il n'est que raisonnable de supposer que, si quelque malaise spécial avait existé,—somme toute, nous vivons à une époque de malaise universel et peu d'employés dans quelque industrie que ce soit ont la veine d'être libérés de toute anxiété et de toute incertitude au sujet de leur emploi,—les régisseurs l'auraient remarqué, ou que si une situation aussi manifeste leur avait échappé, elle leur eût été signalée par les fonctionnaires que l'exercice de leurs fonctions met en contact suivi avec les employés subalternes. En l'espace de plus de deux ans, les régisseurs n'ont reçu communication d'aucune remarque et d'aucun avis de ce genre. Au contraire, nous avons observé plusieurs indices d'un moral bon et de satisfaction qui décèlent qu'enfin le réseau se décidait à fonctionner en système de transport en bon état de marche, et les investigations des chefs de service n'ont pas révélé qu'on soit d'avis qu'il existe parmi le personnel un malaise autre que celui qui règne dans les autres industries. Quand la nécessité de réduire le personnel s'est malheureusement imposée, nous avons procédé en observant rigoureusement les règles établies relativement à l'ancienneté et nous avons agi ainsi pour les réintégrations. Dans tous les services, aucun homme n'a perdu sa place, à la connaissance des régisseurs, à cause de ses opinions ou par le caprice des autorités, ou pour aucune raison qui ne soit valide et démontrable, et chaque employé sait que, tant que les régisseurs resteront en fonctions, il ne sera destitué qu'en conformité d'usages établis et motivés par la raison d'âge, d'inconduite, d'incapacité évidente ou à cause de conditions économiques auxquelles les régisseurs ne peuvent rien, dans lequel cas, le principe de l'ancienneté joue.

Depuis l'entrée en fonctions des régisseurs, nous avons embauché plus de 4,000 employés supplémentaires et nous avons aboli une partie des réductions de salaire effectuées, ce qui a grossi de 5 millions de dollars le bordereau des salaires. En 1935, notre bordereau des salaires a dépassé de \$9,229,000 celui de 1933. Les espérances des employés sont plus grandes, ils ont moins à craindre, ils savent que le Conseil de régie les traitera avec équité, et c'est tout ce qu'ils demandent.

J'ai maintenant certains commentaires à faire sur la question de la coopération. Il ne faut pas oublier que, sous le régime de la loi de 1933, ainsi que de par la nature intrinsèque du sujet, l'obligation d'arrêter d'un commun accord les mesures, les dispositions et les projets de coopération équitables et raisonnables et les mieux adaptés à la réalisation d'économies et d'une exploitation plus rémunératrice (compte tenu d'une juste répartition des fardeaux et des avantages entre les parties) incombe également au réseau national et au Pacifique-Canadien et non pas seulement au premier, comme on pourrait être porté à le supposer. A cause de son caractère national il va peut-être de soi, je le reconnais, que le rôle du National-Canadien attire plus l'attention publique que le rôle joué par l'autre partie coopératrice, mais aucun examen impartial et équitable de la situation ne bornera la critique—s'il y a lieu de critiquer—à un seul réseau, et je n'ai pas entendu exprimer de critiques contre le Pacifique-Canadien.

Seuls les gens qui ont pris une part intime aux activités et aux négociations qui ont abouti à un accord de coopération entre les compagnies de chemins de fer