

propriétés et autres choses du même genre. Il ne s'agit pas seulement, semble-t-il, d'une question de route et de terminus, mais d'un changement de lignes. Toutefois, il n'y est pas du tout question des employés, sauf une fois en passant. Dans la dernière partie de l'entente, au paragraphe 30, on lit:

..la Commission ne doit en aucun cas être tenue responsable lorsque la blessure ou le dommage proviennent de la négligence de la part d'une ou de plusieurs des compagnies de chemin de fer, leurs employés, fonctionnaires ou mandataires.

Donc, il semble bien que la compagnie de chemin de fer ne va pas fonctionner toute seule, et qu'il va y avoir des employés. A part cela, il n'est nullement question dans le bill ou dans le memorandum de convention des hommes qui vont faire fonctionner cette compagnie de chemins de fer, du personnel roulant et sédentaire et ainsi de suite.

Mes pensées se reportent loin en arrière à propos de cette affaire, pas exactement en détail, mais j'ai sous la main une loi relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien qui a été adoptée en 1932-1933. Elle avait un certain nombre d'objectifs: l'organisation, dans une certaine mesure, du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et des chemins de fer Nationaux du Canada. La loi, selon moi, avait pour objectif véritable, comme nœud, d'assurer la collaboration du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

Un peu plus tard pendant la guerre, alors qu'il importait au plus haut point de transporter nos ressources en matériel et notre main-d'œuvre, il y a eu des propositions en vue de l'exploitation de trains en commun. Le regretté C. D. Howe en avait la direction à ce moment-là. Dans la Partie II de cette loi, sous le titre «Coopération entre les chemins de fer Nationaux et les chemins de fer du Pacifique», il est question à l'article 16(1) de l'autorisation donnée aux parties de s'entendre:

..pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.

C'est dire que ces parties devaient s'entendre, si possible, sur un marché juste et raisonnable. J'estime que cela vise spécialement la mise en commun des trains. Le paragraphe se poursuit ainsi:

...Elles leur prescrivent en outre de tâcher d'inclure, chaque fois qu'elles parviendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des

employés affectés, une disposition faisant partie de leurs mesures, plans ou arrangements ou autres accords, et pourvoyant à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des chemins de fer Nationaux et des chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

Rien de la sorte ne figure dans ce bill au sujet du bien-être des employés. Pas seulement cela, mais au cours des nombreuses années qui se sont écoulées, des ententes ont été conclues entre les employés et les employeurs, après beaucoup de discussion et en toute sagesse. En ce qui concerne ce bill, cependant, tous ces accords tombent à l'eau. Le chemin de fer doit être cédé à des parties indépendantes, mais en ce qui concerne ce projet de loi, la nouvelle administration doit être libre de toute obligation ou bénéfice provenant de ces accords mis aux points au cours des ans.

J'ai par-devers moi la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui prévoit ce genre de collaboration et la coopération mentionnée dans la mesure. On trouve à l'article 17 (3) l'alinéa suivant:

Il est enjoint à la Compagnie du National et à la Compagnie du Pacifique, tant pour leur propre compte et de leur propre part que pour le compte et de la part des autres compagnies ou éléments susdits, de s'efforcer de stipuler que toute nouvelle compagnie créée de la manière mentionnée au paragraphe (2) donne la préférence pour le travail aux employés engagés dans des services ou à des ouvrages que cette nouvelle compagnie a pris à sa charge.

Autrement dit, toute nouvelle compagnie devra accorder la préférence aux employés des sociétés qu'elle prend en main. La mesure à l'étude ne renferme aucune disposition de ce genre.

Dans une loi beaucoup mieux rédigée que le présent projet de loi, on accorde plus d'importance à une autre disposition.

29. (1). Les échelles de salaires, les heures de travail et autres conditions d'emploi des employés des chemins de fer Nationaux ou du Pacifique-Canadien qui travaillent à la construction, à l'exploitation ou à l'entretien des chemins de fer Nationaux ou du Pacifique-Canadien doivent être telles que ce que prévoient les accords écrits concernant ces employés conclus de temps à autre entre les chemins de fer Nationaux ou le Pacifique-Canadien, selon le cas...