

connaissance suffisante des conditions à remplir du point de vue actuariel, en vue d'assurer une pension à ceux qui verseraient pendant plusieurs années leur cotisation à la caisse de retraite. Qu'il suffise de citer les mécomptes de mon propre syndicat, qui a commis la même erreur déplorable il y a quelques années. Les honorables députés connaissent sans doute nombre d'autres organismes aussi durement éprouvés que les syndicats ouvriers dont j'ai suivi l'activité de plus près.

Il est facile de crier: Bravo. Mais je le répète, on ne rend pas justice aux ouvriers, aux organismes canadiens dont ils font partie, ni même au bon sens de la Chambre des communes en ne considérant pas d'un point de vue réaliste une mesure de ce genre.

L'hon. LIONEL CHEVRIER (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je félicite la Chambre de l'unanimité d'opinion qui semble régner à l'égard du principe dont s'inspire ce projet de loi. Si la Chambre accueille avec le même sentiment d'unanimité toutes les mesures intéressant mon ministère, j'en serai fort heureux. Je félicite aussi les honorables députés d'avoir été si brefs, surtout le parrain du bill (M. Knowles) et l'honorable député de Lethbridge (M. Blackmore) qui sont généralement prolixes mais qui ce soir sont allés droit au but. Je suis fort aise, surtout, que l'honorable député de Lethbridge n'ait pas jugé bon d'exposer ses théories monétaires en tentant de démontrer qu'on pourrait en les appliquant, effectuer ce changement. Autrement, je crains fort que nous n'eussions pu en venir à une décision ce soir.

M. JOHNSTON: Pourquoi soulever cette question?

M. KNOWLES: J'aurais pu le faire à propos des pensions de vieillesse.

L'hon. M. CHEVRIER: Qu'il me soit permis de dire à la Chambre. . .

M. LOW: Vous faites perdre le temps de la Chambre vous-même.

L'hon. M. CHEVRIER: Que mon honorable ami ne s'inquiète pas du temps que je peux perdre, car je terminerai mes remarques avant l'expiration de la période consacrée aux bills d'intérêt public et privé. La Chambre conviendra, j'en suis sûr, qu'il y a lieu d'examiner soigneusement le but de la mesure. L'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre a parlé de la lutte entreprise par le premier ministre (M. Mackenzie King) il y a plusieurs années à l'égard de la perte des droits à la pension. Le premier ministre fût-il simple député aujourd'hui, il serait du même avis, j'en suis sûr. Je ne crois pas toutefois que le premier ministre eût présenté une telle mesure

[L'hon. M. Mitchell.]

car bien que j'aie beaucoup de sympathie pour les cheminots et les autres travailleurs qui ont perdu leurs droits à la pension, il y a comme vient de le dire mon collègue le ministre du Travail (M. Mitchell), un autre aspect de la question dont il y a lieu de tenir compte. C'est-à-dire que si la mesure préconisée par l'honorable député en ce moment ne répond pas aux besoins, ou si elle est de nature à compromettre ou à empirer la situation de certains cheminots, je soutiens qu'alors nous devrions prendre grand soin de ne pas changer l'état de choses actuel concernant les droits à la pension. Mes paroles ne s'appliquent qu'aux employés des chemins de fer Nationaux du Canada, car je ne sais trop quelle est la situation par rapport au Pacifique-Canadien, mais j'imagine qu'elle est à peu près la même.

Les dispositions de ce bill ont une vaste portée, non seulement parce qu'elles ont trait aux cheminots mais aussi parce que, comme le parrain de la mesure l'a reconnu, d'autres ouvriers, dans d'autres sphères de l'activité industrielle pourront réclamer l'adoption de mesures législatives semblables. Je ne trouve pas à redire à ce sujet, mais j'affirme que nous devons procéder avec prudence. Ainsi, avant d'adopter une telle mesure, je crois qu'il est bon de se rendre compte d'abord des dispositions juridiques existantes quant aux droits des cheminots à la pension. Si elles sont insuffisantes, modifications. Les statuts, renferment trois lois concernant les droits des cheminots à la pension; et, je le répète, mes observations ne s'appliquent qu'au National-Canadien. Il y a d'abord la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, établie en 1907 en exécution de la loi portant ce nom, et modifiée en 1913. Il y a ensuite la caisse de prévoyance et de retraite du chemin de fer Grand-Tronc, établie en exécution d'une loi adoptée en 1874; puis, en dernier lieu, la caisse de pensions des chemins de fer Nationaux du Canada. Si le bill à l'étude était adopté sans que l'on modifiât dans le même sens les statuts régissant les caisses déjà établies et qui, comme le ministre du Travail l'a dit, sont solvables du point de vue des actuaires, et approuvées par le ministre du Revenu national, du point de vue de l'imposition, pareille mesure ne produirait guère d'effet. Voici, par exemple, l'article n° 16 du règlement du National-Canadien en matière de pension. Mon honorable ami y trouvera probablement tous les renseignements qu'il désire:

16. Le comité des pensions ne tiendra pas nécessairement pour interruption de l'emploi ou pour service discontinu les circonstances suivantes:

- 1) Permission.
- 2) Congédiement provisoire par suite de diminution du personnel.