

de Queens-Lunenburg. Je parle du ministère en général mais je tiens à mentionner surtout le service de balisage qui a apporté une notable amélioration à la ligne du National Canadien entre Halifax et Yarmouth. Le service de cette ligne peut se comparer favorablement à n'importe quel autre en Nouvelle-Ecosse et en maintes régions du pays. Si les convois circulaient un peu plus rapidement, la population serait entièrement satisfaite.

Je tiens particulièrement ce soir à signaler au ministre deux problèmes dont l'un a trait à l'indemnité spéciale versée aux marins de la marine de commerce et l'autre aux indemnités des employés du National-Canadien. En général, les matelots de la marine marchande qui ont servi dans des eaux dangereuses et ont reçu une allocation pour risque de guerre touchent l'indemnité spéciale. Celle-ci a été versée à un grand nombre de marins qui ont navigué à bord de navires de la marine de l'Etat, mais il est une catégorie de matelots qui n'a pu satisfaire aux conditions requises; ce sont ceux qui ont servi sur des navires affectés à la protection des pêcheries et relevant du ministère des Pêcheries. A toutes fins pratiques, ces hommes sont des matelots de la marine de commerce, dans toutes les acceptions du terme, sauf une. Sauf erreur, les marins affectés à la patrouille sur des navires de pêche ont signé des prorogations d'engagements au lieu des engagements reconnus par la loi canadienne. C'est tout ce qui les distingue des marins du commerce ordinaires. D'ailleurs, ils ont reçu l'insigne de la marine marchande, ainsi que des documents attestant qu'ils avaient servi dans cette marine. De plus, ils étaient inscrits comme tels.

Le ministère s'est montré très généreux et accommodant dans le versement des primes aux marins du commerce. A plusieurs reprises, il a modifié les règlements et reculé la date finale du délai prévu, afin de favoriser ceux qui n'avaient pas encore fait reconnaître leurs droits. Mais une autre catégorie de marins reste exclue, et je ne vois pas pourquoi. Les règlements affirment qu'ils n'étaient pas, de fait, des marins du commerce, mais à mon avis, ils l'étaient à toutes fins pratiques. Ils remplissent toutes les conditions, à l'exception d'une seule. Ils ont des "contrats d'engagement continus", distincts des contrats d'engagement canadiens. Voilà une catégorie méritante que l'on prive de ces avantages. Je demande avec instance au ministre de les traiter avec le plus d'égards possible en essayant d'étendre la portée des règlements. Je crois que si l'on s'en tient à l'esprit des règlements, ces marins ont droit à ces avantages. Je demande au ministre s'il ne peut pas faire en sorte que ces marins tombent sous le coup des règlements.

L'autre problème que je désire soumettre au ministre a trait aux avantages auxquels a droit un employé du National-Canadien. Il se rapproche assez du problème soulevé par l'honorable député de Lake-Centre. Afin d'illustrer plus clairement le cas auquel je songe, je vais en exposer un en particulier, celui d'un certain Aubrey H. Conrad, de Bridgewater (Nouvelle-Ecosse). M. Conrad est entré au service du viel Halifax and Southeastern Railway en 1917. Ce réseau fait maintenant partie du National-Canadien. En novembre 1917, après vingt-six ans de service, il quittait son emploi pour cause de maladie. Il avait alors quarante-sept ans.

Le régime de pension des chemins de fer expliqué par l'honorable député de Lake-Centre, et qui, je crois, entrerait en vigueur en 1935, accordait la pension aux employés qui avaient alors quinze ans de service ou plus. Aux termes de ces règlements les employés ont droit à la pension dès qu'ils atteignent 65 ans, ou, dans le cas de maladie ou d'accident, s'ils ont atteint l'âge de 50 ans. Mais M. Conrad, l'employé dont j'ai parlé, n'ayant que quarante sept ans au moment où il est tombé malade, n'avait pas droit à la pension en vertu de ce régime, et son cas n'était pas prévu non plus par l'ancien régime de la caisse de prévoyance.

Il y aurait un autre moyen de faire bénéficier les employés qui ont de longs états de service, et c'est en leur versant des allocations gratis. On pourrait recourir à ce moyen pour ceux qui n'ont pas droit à la pension ou qui n'émargent pas à la caisse de prévoyance. A ce sujet je vous citerai une lettre que m'adressait le ministre:

... afin de venir en aide aux employés qui, tout en ayant de longs états de service, ont été obligés de se retirer avant d'atteindre l'âge de l'admissibilité à la pension.

J'appuie sur l'expression "longs états de service", monsieur le président. Pour les fins de ces prestations, on entend par "longs états de service" une période de vingt ans ou plus. M. Conrad a certainement de longs états de service car il en compte 26, soit six de plus que le minimum requis. Cependant, pour avoir droit à ces prestations il faut remplir une autre condition, c'est-à-dire que l'employé doit avoir atteint l'âge de 55 ans. Cette condition ferme la porte à M. Conrad car il n'avait que 47 ans au moment où il a été obligé de se retirer. Si l'on doit récompenser les longs états de service, ou pour m'exprimer autrement, si l'on doit protéger l'employé comptant de nombreuses années de service, comme on le devrait, alors l'âge du départ ne devrait pas être d'une grande importance. Cependant, si l'âge doit compter, on devrait trouver une formule qui combinerait l'âge