

deux côtés de la Chambre en différentes circonstances, car je veux bien croire que la situation qui existe chez moi est la même ailleurs,—eh bien, je disais que j'avais l'occasion de m'entretenir avec plusieurs de ces employés et que j'ai pu me rendre compte, au cours des discussions que j'ai eues avec eux, qu'ils vivent actuellement dans la crainte et l'incertitude à cause des nombreux congédiements effectués par la compagnie depuis quelques années. De fait, si mes informations sont exactes à ce sujet, je crois que, depuis quelques années, 4,000 ou 5,000 employés des chemins de fer, en moyenne, sont congédiés annuellement. A mon avis, on ne peut s'attendre dans les circonstances que le moral de ces gens soit bon lorsqu'ils voient certains de leurs confrères, qui comptent 20, 25 et même un plus grand nombre d'années de service, perdre leur emploi. Ils craignent, et avec raison, que le même sort leur soit réservé dans un avenir plus ou moins rapproché.

Si je soulève cette question, c'est que, à mon avis, ces employés forment une classe distincte, en ce sens qu'ils éprouvent plus de difficulté que d'autres à se trouver un nouvel emploi lorsqu'ils sont remerciés de leurs services.

En effet, ils occupent la même fonction pendant des années, fonction qui, en général, est particulière aux chemins de fer, et de ce fait peuvent difficilement trouver place dans d'autres industries qui auraient besoin de leurs services.

De plus, ayant pour la plupart déjà atteint ou dépassé la quarantaine, cela constitue un handicap additionnel dans leurs recherches d'un nouvel emploi.

A mon humble avis, trois raisons principales semblent être à la base de ces congédiements. La première raison est la réorganisation et la centralisation des services; la seconde provient des nouveaux «développements» techniques, de l'avènement des locomotives Diesel et de l'automatisation; la troisième est due à la pratique adoptée par les chemins de fer Nationaux, depuis quelques années, de faire exécuter certains travaux par d'autres sociétés.

Pour ce qui est de la première raison, il me semble que toute réorganisation doit se faire suivant un plan bien étudié, réparti sur une période assez longue, ce qui permet de prévoir les congédiements qui devront être effectués.

Avec ces données en main, un comité spécial pourrait être formé, ayant pour mission de trouver le moyen de rééduquer les employés concernés, afin qu'ils puissent s'adapter à d'autres emplois disponibles et créés par les changements qui auront été faits.

Maintenant, passons à la seconde raison. Il n'y a aucun doute que l'emploi de la nouvelle technique et de l'automatisation apporte un rendement identique avec un nombre restreint d'employés.

Je me demande si, dans ce cas, il n'y aurait pas lieu d'établir un système suivant lequel les employés consacraient quelques jours par mois à suivre des cours théoriques et pratiques, de façon à améliorer leur culture générale et leur connaissance de leur métier respectif. Ainsi, les ouvriers pourraient-ils donner un meilleur rendement et assurer, en même temps, une production accrue.

Il est bien entendu que ces ouvriers devraient, en ce cas, recevoir le même salaire, plus les avantages que je viens de mentionner. Ce système améliorerait aussi la situation au sujet de l'emploi. On dira peut-être qu'il occasionnerait des dépenses additionnelles. Même si tel était le cas, je suis certain qu'il apporterait des dividendes appréciables dans l'avenir et qu'il servirait à fournir une main-d'œuvre hautement spécialisée.

Quant à la troisième raison je suis d'avis que les chemins de fer Nationaux devraient faire exécuter par leurs propres employés beaucoup de travaux qui sont confiés à l'entreprise privée, à moins qu'il ne s'agisse de travaux spécialisés.

Notre chemin de fer national, en particulier compte actuellement à son service des ingénieurs, des architectes, bref, des employés riches d'une vaste expérience dans tous les domaines de la construction, et je ne doute aucunement qu'ils puissent exécuter ces travaux aussi bien et à un coût aussi avantageux que les sociétés privées. On pourrait de cette façon éviter la mise à pied de nombreux employés.

Voilà, monsieur le président, sans entrer dans les détails, les quelques suggestions que je désirais faire au gouvernement, et particulièrement à l'honorable ministre des Transports, au sujet des chemins de fer Nationaux et de leurs employés.

Si le ministre des Transports juge qu'elles peuvent lui être utiles, j'espère qu'il n'hésitera pas à les étudier avec les autorités compétentes.

Je veux maintenant aborder rapidement une autre question extrêmement importante pour les régions où sont situés des chantiers maritimes.

À titre de représentant d'une circonscription qui est intéressée d'une manière toute particulière à l'industrie de la construction maritime, je veux de nouveau appeler l'attention du gouvernement sur la situation actuelle de cette industrie. On reconnaît partout, aujourd'hui, que l'activité dans ce domaine diminue considérablement et qu'à moins d'une action vigoureuse de la part du