

Pris ensemble cette loi et le bill C-231 prévoient donc une indemnité grâce à l'article 182 de cette loi. L'amendement ne fait qu'étendre et appliquer ce principe. J'allègue donc en toute déférence qu'il est parfaitement régulier puisqu'il concerne et la politique et l'autre loi que ce projet de loi vise à modifier.

Ce serait, et je pèse mes mots, absolument cruel et irréfléchi de la part du Parlement et du ministre si, après avoir étudié pendant des semaines, puis adopté, un projet de loi en grande partie consacré à la rationalisation de l'exploitation ferroviaire, après avoir pris soin, chaque fois que la rationalisation jouerait contre les intérêts du rail, de prévoir l'indemnisation des compagnies au moyen des deniers publics, rien n'était prescrit pour compenser les travailleurs touchés par la rationalisation. Le bill prévoit même, et nous avons débattu la question hier, qu'au cours des trois premières années suivant la mise en vigueur de la mesure on étudiera les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau pour voir s'ils sont compensatoires et, si la Commission estime que non, le gouverneur en conseil pourra compenser les compagnies ferroviaires des pertes subies.

L'hon. M. Pickersgill: Pas du tout.

M. Lewis: C'est ainsi que j'interprète la disposition—«peut» les compenser; je ne dis pas «doit».

L'hon. M. Pickersgill: Le gouverneur en conseil peut faire une recommandation au Parlement, mais ne peut compenser les compagnies.

M. Lewis: Le gouverneur en conseil peut recommander au Parlement d'indemniser les chemins de fer en cas de pertes; fort bien; mais la Chambre a prévu des mesures générales d'indemnisation pour ces pertes. Je ne vais pas entrer dans les détails à ce sujet, monsieur le président. C'est pourquoi je vous demande de me pardonner l'emploi d'une expression générale qui forcément n'est pas tout à fait exacte, mais qui l'est assez pour notre discussion. Nous prévoyons que si des pertes résultent de l'application des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, nous indemniserons les chemins de fer au bout de trois ans. Mais ce projet de loi ne dit absolument rien de l'indemnisation des cheminots qui peuvent être obligés de déménager à cause de la rationalisation prévue dans le bill, ou qui risquent,

sans même avoir le choix de déménager, de perdre leur emploi et de subir également d'autres pertes.

Si le ministre insiste pour que la présidence déclare cet amendement irrecevable et si, comme je l'espère, cette dernière le déclare recevable, le ministre ne persistera pas dans son opposition sans justifier les pires craintes de la part des employés des chemins de fer et des autres moyens de transport. J'avoue franchement que je partage ces craintes. En effet, ce projet de loi ne constitue pas vraiment une politique générale des transports, car il est impossible d'établir, dans ce domaine, une politique efficace ou appropriée sans tenir compte des employés. Elle s'occupe surtout de garantir des indemnités aux chemins de fer et n'envisage nullement les conséquences que peuvent avoir, pour les cheminots, les dispositions du projet de loi.

Je demande instamment au ministre d'accepter cet amendement, même s'il a dit qu'on n'avait pas l'intention de traiter de relations industrielles dans ce projet de loi. Il ne s'agit pas de relations industrielles ou ouvrières. L'application des recommandations du rapport Freedman exigera l'adoption d'autres mesures législatives, ce qui supposera des négociations entre les compagnies de chemins de fer, les syndicats et le reste. Cet amendement est certes en harmonie avec le reste du projet de loi. Si les chemins de fer souffrent un préjudice, il faut les indemniser. Nous disons qu'il doit en être de même pour les cheminots. Comment le ministre peut-il faire une distinction d'ordre moral et social entre les deux formes d'indemnisation?

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'aimerais dire simplement un mot de l'amendement. C'est précisément la question que le comité des chemins de fer a étudiée il y a quelques années, en rapport avec un bill portant le numéro C-15 qu'avait présenté l'ancien député de Port-Arthur. Le comité avait étudié le bill par le détail et en avait fait un rapport favorable à la Chambre des communes. Le ministre des Transports d'alors, le même qu'aujourd'hui, fut d'accord et informa le comité qu'il serait présenté une mesure législative assez semblable au bill. J'exhorte le ministre à examiner de près cet amendement. Il pourrait demander que l'article à l'étude soit réservé tandis que ses fonctionnaires étudieraient l'amendement. Je soutiens que même