

MONSIEUR LE PRÉSIDENT :

Le document que je vous ai présenté le 21 mars dernier fut l'un des plus difficiles que j'aie jamais rédigés. Les règlements sont extrêmement compliqués. Le fait que quelque 475 cas ont été soumis au Conseil d'ajustement n° 1 des chemins de fer canadiens ces vingt dernières années constitue en soi la preuve que les employés supérieurs des chemins de fer et les chefs des syndicats ouvriers eux-mêmes interprètent difficilement les règlements régissant toutes les échelles de salaires. Cette interprétation fut doublement difficile pour moi qui n'ai pas la connaissance intime qu'ils possèdent, car la rédaction des règlements laisse beaucoup à désirer. Ils sont sans doute passablement clairs pour ceux qui les ont conçus, mais plusieurs sont loin de l'être pour le profane, même après la lecture de décisions fondées sur eux.

Conséquemment, je devais m'attendre à ce que mon argumentation pût peut-être s'en trouver sérieusement affaiblie, car je n'avais pas compris pleinement le problème à l'étude. Je relève quatre affirmations positives qui exigent des mises au point.

1. J'ai dit que les mécaniciens pourraient conduire une locomotive après un stage de 66 mois à titre de chauffeurs. Les échelles prévoient un minimum de trois ans. C'est probablement là une mesure sage et nécessaire, non pas parce que cette période de temps est nécessaire pour apprendre à conduire une locomotive, mais pour habituer si bien les employés aux règlements que ces derniers leur deviennent une seconde nature.

2. J'ai dit que les mécaniciens de trains de voyageurs touchent un taux de moitié plus élevé pour le travail supplémentaire. C'est inexact. Les mécaniciens de trains de marchandises, de trains de manœuvre et de trains mixtes sont rémunérés effectivement à un taux de moitié plus élevé pour toute période de travail dépassant huit heures. Les mécaniciens de trains de voyageurs ont la journée de cinq heures et touchent un salaire de surtemps pour tout travail dépassant cinq heures, sur le pied de minutes, au tarif du temps régulier. Dans les conditions ordinaires, aucun mécanicien ne travaille plus de huit heures.

3. J'ai ajouté que l'échelle actuelle des salaires était la plus élevée jamais connue. J'accepte la mise au point de M. Chase que l'échelle au mille de 1920 était légèrement plus élevée.

4. J'ai affirmé que la statistique canadienne des heures de travail était fondée sur le temps rémunéré et non sur le travail effectif. J'ai vérifié et constaté que les heures en question sont celles de travail effectif ou celles où l'employé est de service.

Je prétends que nulle de ces mises au point ne dérange mon argumentation. Elles sont toutes d'importance secondaire et ne l'infirmement pas sensiblement. Mon argumentation est à l'effet que la fuite du temps, les changements apportés à l'exploitation ferroviaire, les modifications imposées par de nouvelles exigences du service rendent les règlements de travail établis il y a quelque cinquante ans tout à fait insupportables aujourd'hui. Tout essai dévoilera leur caractère périmé. Ils sont capricieux dans leur application et imposent un fardeau insupportable aux lignes à faible trafic les moins capables de les supporter. Ils sont insupportablement restrictifs dans leurs résultats sur le service qu'on en attend. Mon raisonnement vaut pour l'ensemble de l'industrie du transport et ne vise pas particulièrement les mécaniciens. Je ne prétends pas non plus que le salaire élevé de certains employés se reflète sur la moyenne des salaires. J'ai voulu contourner cette moyenne pour connaître l'écart entre les hauts et les bas salaires.