

que de dépression comme celle-ci, imaginer un moyen de ne pas laisser aller les gens à la mendicité, qu'ils soient employés sur les chemins de fer ou ailleurs. C'est là ma ferme conviction et ce n'est pas la première fois que je le dis. J'ai parlé ainsi pour la première fois à Windsor, il y a environ deux ans. J'ai dit là que, dans une période comme celle que nous traversons, le devoir des industries et des hommes publics est de prendre soin des employés. Le malheur est que, du moment que la dépression arrive, il est presque impossible de faire pareille chose. Quand les affaires se seront restaurées, notre devoir sera de voir à nous mettre en état de remédier davantage au chômage qui se présentera de nouveau si par malheur une nouvelle dépression vient à se produire.

M. HEAPS: Pourquoi ne pas commencer dès maintenant?

L'hon. M. MANION: Je le répète, je ne crois pas que le Gouvernement actuel ou aucun autre gouvernement puisse se charger de prendre soin des employés des chemins de fer, à l'exclusion des autres classes de citoyens, quand ils viennent à perdre leur position. Il ne serait pas convenable de s'occuper d'eux spécialement et d'ignorer les autres classes de travailleurs. Je comprends que le problème est ardu et je veux bien lui accorder toute mon attention. Toutefois, on ne l'a pas encore résolu, que je sache.

M. HEAPS: Je soutiens que ce projet de loi place les employés des chemins de fer dans une situation différente de celle des autres travailleurs. Ils vont perdre leur position par suite d'un acte du Parlement. Nous allons adopter une loi dont l'effet sera de faire congédier un grand nombre d'employés. Sans cette loi du Parlement, les employés des chemins de fer n'auraient probablement pas eu lieu de se plaindre. Il y a cependant ici une distinction que le ministre comprend sans doute. Il est certain que cet acte du Parlement va avoir pour résultat de faire congédier un grand nombre d'employés des chemins de fer. Dans ces circonstances, le ministre ne croit-il pas que l'on place les employés des chemins de fer dans une catégorie différente de ce qu'elle aurait été sans l'adoption de cette loi?

L'hon. M. HEENAN: Monsieur le président, l'honorable député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) a plaidé cette cause devant le ministre mieux que je n'aurais pu le faire. J'approuve tout ce qu'il a dit et je suis certain que telle est aussi l'opinion de tous mes honorables collègues de la gauche.

Le projet de loi dont la Chambre est saisie n'est pas une mesure temporaire destinée à remédier à une crise passagère. Attendu que le

[L'hon. M. Manion.]

ministre et les autres membres du Gouvernement n'aiment pas le mot "fusion", je vais dire que le projet de loi a pour objet d'unifier d'une façon permanente les services des chemins de fer canadiens. Je l'ai déjà dit ailleurs, l'objet de ce projet de loi est sans aucun doute d'exploiter en commun les services des chemins de fer canadiens. Si le Gouvernement n'aime pas le mot "fusion", il peut employer le mot "coopération" ou le mot "consolidation (merger)" ou tout autre mot. L'effet va être le même à l'égard des employés des chemins de fer. Je ne m'appuie pas sur des paroles de M. Beatty, de M. Hungerford, de feu sir Henry Thornton ou de qui que ce soit: mon expérience, celle de tout homme au fait des questions de chemin de fer doit enseigner qu'à la suite de l'adoption de ce projet de loi il n'y aura jamais autant de cheminots qu'auparavant à l'emploi de nos voies ferrées. Quand le bill sera en vigueur, des hommes qui ont travaillé dix, quinze ou même vingt ans pour les chemins de fer feront mieux de dire adieu à leur emploi. Le projet tend à fusionner les services non pas seulement pour aujourd'hui ou demain, mais à jamais. Comme un honorable membre de notre groupe l'a noté, il doit y avoir entente et perpétuité de l'entente, puisque la mesure en dispose ainsi.

A cause des locomotives plus lourdes,—de la force motrice plus considérable, comme nous disons,—et de tous les perfectionnements de l'outillage, les chemins de fer peuvent sans aucun doute transporter les marchandises lourdes plus rapidement. En vertu de la mesure à l'étude, un seul chemin de fer se chargera du commerce que faisaient autrefois deux réseaux et même trois.

La semaine dernière, on a supprimé un train entre Ottawa et Toronto, puis un autre entre Toronto et Montréal. Le service sera sans doute tout aussi bon pour les voyageurs, mais la disparition de certains trains entraîne la mise à pied de plus de cent cheminots. Tel est en réalité l'objet du projet de loi: ne craignons pas de considérer cette vérité. S'il n'avait pour objet de congédier des hommes, le bill n'aurait aucun signification. Il a pour objet, je le répète, de permettre aux réseaux d'agir de concert en vue de jeter les employés, sur le pavé pour économiser leurs salaires.

Comme l'honorable représentant de Winnipeg-Nord (M. Heaps) le disait, le Gouvernement devrait au moins, au cours de la présente discussion, nous donner une idée du nombre de personnes qui se trouveront probablement atteintes par la mesure. Combien perdront leur emploi? Quel est leur âge? Ces gens peuvent-ils se lancer dans une autre entreprise, ou bien ont-ils passé l'âge où ils