

représentait une association avec laquelle le Pacifique-Canadien avait jugé opportun d'entamer des pourparlers. Personne n'a été congédié ni embauché de nouveau et il n'y eut aucune interruption réelle de service. La société n'a embauché personne en remplacement des grévistes et n'a encouru aucuns frais. Dans l'espace de quelques heures, les employés se sont rendu compte qu'on avait ordonné une grève à tort et sans avoir obtenu, au préalable, la permission des autorités supérieures, à l'extérieur. Mis au courant de la situation, ils reprirent immédiatement leur travail.

Il est donc injuste de dire que ces gens, qui pouvaient alors dépasser la quarantaine, âge maximum auquel on avait droit à un régime de pension, n'auraient pas dû toucher cette pension bien que quelques-uns eussent, au moment de leur retraite, jusqu'à cinquante ans de service à l'emploi du Pacifique-Canadien.

Je sais que d'autres honorables représentants désirent prendre part à la discussion; je terminerai donc sur ces mots mes observations de ce soir afin de leur en fournir l'occasion. Je remercie de nouveau l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) d'avoir saisi la Chambre de cette très importante question; j'espère que le débat de ce soir sera suivi d'un examen attentif de la part du comité. J'espère aussi que la Chambre en retiendra le principe lorsque le projet de loi ouvrière nous sera présenté avant la fin de la présente session.

M. J. H. BLACKMORE (Lethbridge): Moi aussi, j'ai reçu nombre de lettres au sujet de l'injustice infligée à plusieurs cheminots dont on a supprimé le droit à la pension à cause d'une interruption dans leur temps de service. La dernière qui me parvient cite quatre cas d'injustices dont l'exposé ne manquera pas de surprendre la Chambre.

Il s'agit en premier lieu d'un chef de train qui, ayant réintégré ses fonctions après une absence de deux ans à peine a conservé ses privilèges d'ancienneté mais perdu le droit à la pension. Le deuxième et le troisième sont des mécaniciens à qui une mésaventure analogue est arrivée. Le quatrième, un chef de train, est le héros de la lamentable histoire que voici.

Engagé le 10 juin 1907, congédié le 1er avril 1931 et rétabli le 1er novembre 1933, il a mérité trois mauvaises notes seulement à cause d'une erreur insignifiante commise pendant une bousculade. Sa cote de service est de 106. Quand il atteindra l'âge de soixante-cinq ans, il aura servi d'une façon hautement méritoire pendant quarante-trois ans. Mais il ne pourra toucher de pension à

cause d'une interruption de deux ans et demi au cours de cette période.

La Chambre conviendra que les hommes dont fait mention la lettre que j'ai citée sont victimes d'une grave injustice. Les travailleurs ont droit à une récompense fondée sur la durée et la valeur de leurs services. Tous les honorables députés s'accorderont avec moi à cet égard. La pension de retraite constitue une partie de la juste récompense due au travailleur. Le travailleur fidèle a donc un droit sacré à sa pension. Il importe que la loi le lui reconnaisse.

Le bill n° 24, en devenant loi, garantira au travailleur le droit à la pension. Je l'appuie donc avec plaisir et je me hâte de terminer afin de fournir l'occasion de s'exprimer à mes nombreux collègues désireux d'approuver la mesure à l'étude.

M. RALPH MAYBANK (Winnipeg-Sud-Centre): Deux minutes me suffiront pour exposer mes vues sur le sujet. J'approuve d'emblée le principe dont s'inspire le projet de loi, mais je doute qu'il soit rédigé d'une façon appropriée. Je suis au courant des circonstances qui ont motivé ce projet de loi.

Les honorables préopinants ont cité des exemples de gens qui ont éprouvé des difficultés à la suite des malencontreuses perturbations industrielles de 1919. Si je m'avisais de citer des exemples d'hommes qui ont grandement souffert de cette calamité et de la conduite des patrons par la suite, je crains que mon discours ne se prolongeât jusqu'à une heure avancée de la nuit. Je pourrais faire le récit des difficultés qu'ont éprouvées plusieurs centaines de mes amis intimes.

J'estime toutefois que la mesure à l'étude n'atteindra peut-être pas le but que se proposent ses parrains et tous ceux qui l'appuient. On devrait la renvoyer à un comité. Que ce soit avant ou après la deuxième lecture, peu importe, mais à mon sens il y a lieu de la renvoyer à un comité ce soir même. Or il s'agit de savoir si elle doit être déferée au comité des chemins de fer ou au comité des relations industrielles.

Tous ceux qui appuient la mesure et qui désirent la soumettre à une étude approfondie conviendront, j'en suis sûr, qu'il vaut mieux charger le comité des relations industrielles de l'examiner et de faire rapport, avant ou après la deuxième lecture. J'ai eu l'occasion de discuter la question avec les deux ministres respectivement chargés des chemins de fer et des relations industrielles, et je suis heureux de pouvoir affirmer que ni l'un ni l'autre n'y voient de difficultés.

Je ne prendrai pas sur moi d'en proposer le renvoi à un comité, car je crois que le ministre des Transports y verra. Cependant, j'aime-