

Les dispositions de la présente loi... prévau-dront sur toutes dispositions incompatibles de toutes autres lois.

La différence est immense. L'honorable député a soulevé cet autre point de la compensation. On sait que la partie II renferme une disposition assurant une indemnité aux employés éliminés, l'indemnité que leur reconnaissait dans le passé la loi des chemins de fer. Je signale ce fait simplement pour montrer que l'indemnité antérieure subsiste.

L'hon. M. HEENAN: Il n'y a aucune garantie d'indemnité dans le bill.

L'hon. M. MANION: Il n'y a jamais eu de garantie d'indemnité.

L'hon. M. HEENAN: Je dis que nous sommes en train de voter une mesure qui va priver des hommes de leur emploi et que nous devrions leur garantir une certaine indemnité.

L'hon. M. MANION: J'ai dit pourquoi je ne puis accepter cette proposition. Malgré notre désir d'assurer une indemnité dans ce cas-ci nous ne pourrions compenser une certaine classe de ceux qui perdent leur emploi et ignorer les autres. Le chef de l'opposition a fait observer que nous sommes en 1933, et que le texte de cet article porte 1932, ainsi que ci-dessous:

La présente loi peut être citée sous le titre: Loi de 1932 relative au Canadien-National et au Pacifique-Canadien.

Ce semblant d'erreur s'explique par le fait qu'au Sénat le bill a été présenté en 1932. Afin d'éviter toute méprise possible je demanderai à un de mes collègues de proposer de substituer 1933.

L'hon. M. VENIOT: Je m'oppose à cet article pour une raison très importante, à mon avis. Le vote de cet article équivaut pour ainsi dire au vote de tout le projet de loi. Mon motif de le combattre se fonde sur mon vif désir de maintenir dans les Provinces maritimes certaines circonstances de la situation ferroviaire actuelle dans ces provinces. Avant d'entrer dans les détails, je désire corriger ce que le ministre a dit au sujet de l'indemnité ou compensation. Il a dit que la partie II prescrit la compensation pour les employés de tête de ligne. Cette indemnité fait partie de la loi existante, mais elle ne s'applique qu'aux cas de déplacement d'une station à une autre, résultant de l'abandon d'une tête de ligne et elle se résume aux frais de déplacement. Ce n'est pas du tout l'indemnité pour la perte d'emploi, l'indemnité au sens qu'on le voudrait dans cette mesure.

Lors de la deuxième lecture, j'ai dit que l'absence de garantie d'ancienneté de service était l'un des motifs de mon opposition. Le

droit de priorité cesse après un certain nombre de mois ou d'années sans emploi. Je tiens à corriger l'impression que j'ai pu créer à ce sujet. J'ai creusé la question depuis, et j'ai constaté que la priorité n'est aucunement régie par une loi du Parlement. Elle résulte d'une convention entre les différentes associations d'employés de chemins de fer et les compagnies elles-mêmes. J'écarte donc entièrement ce point.

J'appelle toutefois l'attention du ministre sur la caisse de prévoyance ou caisse des pensions, comme on dit maintenant. Avant 1929, la caisse de prévoyance existait, mais cette année-là la situation fut modifiée par le vote d'une nouvelle loi de pension s'appliquant spécialement aux employés des chemins de fer du gouvernement canadien. Tous les nouveaux employés des chemins de fer nationaux doivent accepter les dispositions de la nouvelle loi des pensions étant donné qu'ils ne peuvent plus être tenus pour admissibles sous le régime de l'ancienne caisse de prévoyance. Ils ont le pouvoir d'établir certaines règles et certains règlements et, de fait, ils en ont édicté pour l'administration de ce fonds de pension. J'ai à la main un exemplaire de ces règles et règlements et on y voit qu'un employé, renvoyé du service avant d'y être demeuré pendant quinze ans et qui n'a pas atteint l'âge de cinquante ans, ne peut obtenir aucune indemnité. On la lui accordera peut-être mais il n'y a pas droit. La chose est tout simplement permise à la suite d'une décision de la commission et de l'approbation du ministre. Celui dont la durée de service est moins longue que cela et qui sera renvoyé par suite des modifications que l'on propose actuellement, disons les dispositions de ce projet de loi, ne peut compter sur aucune garantie qu'il retirera des avantages correspondants à la somme qu'il a versée au fonds de pension. Ainsi s'il n'est âgé que de cinquante ans et n'a pas été au service des chemins de fer pendant au moins quinze années, ces règlements ne lui permettraient d'espérer aucune indemnité. En conformité de ces règlements, le principe de l'ancienneté s'applique aux conventions signées par la compagnie et les employés. Voici un exemple: si la durée de mes services est de quinze ans alors que celle de mon collègue n'est que de douze, celui-ci sera renvoyé s'il devient nécessaire d'en congédier un. Et encore: supposons que je travaille sur la section numéro 50 du chemin de fer Intercolonial et que l'on constate la nécessité de renvoyer un employé dans cette section, s'il se trouve un autre homme dans une autre section dont les années de service sont moins nombreuses que les miennes, c'est ce dernier qui sera renvoyé et je serai transféré dans cette section. La loi