

## APPENDICE L

SYNDICATS ASSOCIÉS DES SERVICES FERROVIAIRES ET COMITÉ  
 NATIONAL D'ACTION LÉGISLATIVE  
 FRATERNITÉS INTERNATIONALES DE TRAVAILLEURS FERROVIAIRES

Le 12 décembre 1963

Membres du Comité permanent des chemins  
 de fer, canaux et lignes télégraphiques,  
 Chambre des communes,  
 Ottawa (Ontario)

Messieurs,

Les procès-verbaux et les témoignages recueillis par votre Comité sur l'objet du bill C-15 renferment de nombreuses références à l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi. D'après les questions posées et les faits signalés par les témoins représentant l'Association canadienne des chemins de fer, il est évident que la confusion règne dans l'esprit de tous les intéressés au sujet de cet accord. Afin de tirer la situation au clair, nous soumettons respectueusement les renseignements suivants qui portent, à notre avis, sur l'accord en question.

Lors de la régression économique, à la fin des années 20 et au début des années 30, on a fait beaucoup de publicité autour du plan Eastman qui visait à fusionner ou à éliminer les réseaux ferroviaires chevauchant côte à côte. En appliquant un plan de ce genre sans mettre au point une forme quelconque de «protection» à l'endroit des employés, on aurait aggravé le problème du chômage qui était déjà aigu dans le pays en cause. En conséquence, le Congrès adopta en 1933 l'*Emergency Railroad Transportation Act* et, pour la première fois, la «protection» jouissait d'un statut officiel vu que, dans la loi, on prévoyait un gel des emplois dans le cas de travailleurs touchés par une fusion de services. Lorsque l'application de la loi en question prit fin, les représentants du salariat et du patronat se réunirent et élaborèrent l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi, conclu le 21 mai 1936. Loin d'être parfait, l'accord n'en demeurerait pas moins un pas dans la bonne voie. Au cours des dix années qui suivirent, les employés ne bénéficièrent pas tellement souvent des indemnités prévues, étant donné la suspension, au cours des années précédant la guerre, des projets de fusion conçus par les compagnies de transport.

En 1940, on a repris l'étude législative du problème et le Congrès a adopté la loi sur les transports. Aux termes de l'alinéa f) du paragraphe (2) de l'article 5 de cette loi, l'*Interstate Commerce Commission* a l'autorisation d'imposer des conditions de «protection» dans le cas de fusions et d'abandons qui requièrent l'approbation de cet organisme. Par la suite, l'ICC a imposé les conditions applicables à l'Oklahoma, à Burlington et à la Nouvelle-Orléans, ainsi que d'autres conditions de «protection» et, dans certains cas, les employés jouissent de ces conditions en plus des prestations prévues par l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi. Pour illustrer la co-existence de l'accord en question et des conditions imposées par l'ICC, supposons qu'au