

Mais cela va créer encore des embêtements à ceux qui ne sont pas liés au gouvernement fédéral. Par exemple, il y a les petits commerçants, ceux qui exploitent des postes d'essence, des petits épiciers, des petits commerçants qui subiront les conséquences de la loi qui sera adoptée.

Il est encore des endroits où l'on ne peut, financièrement et physiquement parlant, accorder la semaine de 40 heures ou des journées de travail de huit heures. Le bill C-126 ne créera-t-il pas alors des embêtements à ces gens, aux petits commerçants, aux petits marchands du coin? Cette mesure sera-t-elle de nature à préserver ou à sauvegarder les droits des petits commerçants, qui sont très nombreux d'un bout à l'autre du pays? Monsieur le président, ce sont là les quelques observations que j'avais à faire relativement à l'article 5 régissant les heures de travail.

D'ici la fin de l'étude de la loi, nous reviendrons sur d'autres points plus spécifiques, et plus particulièrement sur la question du transport, les sociétés de camionnage, et sur la concurrence qui est faite à l'industrie privée, sous le prétexte que le gouvernement doit absorber déficit sur déficit, alors que nous comblons ces déficits avec l'argent perçu des compagnies privées.

Monsieur le président, je crois que le ministre devrait songer bien sérieusement, non seulement à l'article qui a trait aux salaires minimums, mais également aux heures de travail, pour voir s'il ne serait pas préférable de laisser aux syndicats et aux employeurs le soin de discuter de cette question d'heures entre eux.

Il me semble que ce faisant on respecterait la liberté du travailleur, la liberté de l'employeur, la liberté du syndicat. On n'imposerait pas une camisole de force, quelle qu'elle soit, à qui que ce soit.

Quant au salaire minimum, j'aimerais que le ministre réponde à la question que je lui posais tantôt, à savoir si les travaux d'hiver sont considérés comme entreprises ou affaires du gouvernement fédéral, et si ceux-là qui participeront à l'exécution de travaux d'hiver, dans des paroisses non organisées, auront les mêmes bénéfices et les mêmes avantages, soit \$1.25 l'heure?

(Traduction)

**M. Temple:** Monsieur le président, mes remarques porteront sur le paragraphe 1 de l'article 5 du bill, dans la mesure où cet alinéa concerne les cheminots et quand je parle des cheminots, je songe surtout aux employés roulants de chemins de fer, notamment les mécaniciens, les chauffeurs, les serre-freins et les contrôleurs.

Les employés de cette catégorie sont rémunérés selon la distance parcourue plutôt qu'à

[M. Caouette.]

l'heure, et pour cause. Il est très difficile de prévoir le temps que mettra un train à parcourir la distance d'un point à un autre, car ce temps diffère selon qu'il s'agit d'un train de voyageurs, d'un rapide ou d'un train exigeant une déclaration d'expédition. Il faut tenir compte de tous ces facteurs pour comprendre la difficulté, sinon l'impossibilité, qu'il y a à appliquer les dispositions de l'article 5 dans le cas des employés de chemins de fer.

Il pourrait très bien arriver qu'un train de marchandises, qui n'a pas fait l'objet d'une déclaration d'expédition et allant de Belleville à Scarborough, soit une distance d'une centaine de milles, prenne huit, neuf ou dix heures à faire ce trajet, par suite de la circulation sur cette voie principale, tandis qu'un rapide-voyageurs fera le même trajet en deux heures. Bien entendu, je me rends compte qu'une moyenne de l'élément temps est établie au cours de l'année parce que l'équipe du train de fret conduira quelquefois des rapides, mais il est bien difficile de situer exactement quand s'établit la moyenne.

Selon les dispositions de cet article, il pourrait arriver, bien que je sois persuadé qu'il n'en sera rien, que l'équipe chargée de la marche du train de Montréal à Brockville, par exemple, prenne tout le temps accordé avant de compléter le parcours. Aux termes de la présente loi, l'équipe devrait donc arrêter le train. Comme je l'ai dit, cela n'arrivera pas parce que nous ne permettrons pas d'obstacles à nos systèmes de transport.

Je ne devrais peut-être pas sauter aux conclusions, mais je dois dire que j'ai eu le loisir d'étudier les modifications à l'article 5 et j'ai la certitude que le ministre, dans sa sagesse, n'imposera pas d'heures de travail semblables; car il est évident qu'elles porteraient préjudice aux employés.

Monsieur le président, je voulais appeler l'attention du comité sur ces faits, car je suis persuadé que le personnel itinérant mérite considération lorsqu'il s'agit de l'application des dispositions de l'article 5 du présent bill.

**M. Thomas:** Monsieur le président, je comprends très bien l'objet de ce bill qui est de répartir, de façon plus équitable, la richesse de notre pays qui découle de la production nationale. Néanmoins, j'estime que nous devons aborder cette question avec prudence, car elle ne manquera pas de modifier jusqu'à un certain point l'ordre établi. Or, chaque fois que nous modifions des choses de ce genre, nous causons inévitablement des torts à certains, alors que d'autres en retirent des avantages.

La loi établit maintenant les heures et les salaires réglementaires qui s'appliqueront aux ouvrages, entreprises et sociétés du gouver-