

l'amendement exigeait le paiement de toute indemnité par les compagnies intéressées et nous avons recouru à certains précédents pour défendre un amendement de ce genre.

Le ministre des Transports a aussi affirmé que l'amendement dépassait la portée de la résolution qui a précédé le bill. Au cours du débat sur la procédure à l'étape de l'étude en comité plénier, le texte entier de la résolution précédant le bill a été consigné au hansard. Il est long et figure à la page 7743 du hansard du 29 août 1966. La résolution déterminait les nombreux objectifs que le gouvernement visait en proposant le bill n° C-231 et la dernière phrase se lit en partie ainsi qu'il suit:

...et de pourvoir en outre à d'autres questions qui résultent de ce qui précède, ou qui y sont reliées ou connexes.

Nous avons déclaré au comité plénier et nous affirmons toujours que le libellé est extrêmement étendu et qu'il rend possibles les amendements portant, comme le dit le texte, sur d'autres questions qui résultent de ce qui précède, ou qui sont reliées ou connexes à des questions prévues dans le projet de loi.

Le fond du problème que pose l'amendement du député de Nickel Belt est le suivant: on devrait s'occuper du sort des employés de chemins de fer touchés par un programme de rationalisation ou par d'autres mesures. Il est assez évident que le bill prévoit une indemnité lorsque les effets de la rationalisation touchent les chemins de fer eux-mêmes. Nous croyons qu'il faudrait aussi prévoir une indemnité lorsqu'ils touchent les employés. On aura peut-être l'impression que j'arrive au cœur du sujet, mais il reste que si les effets dans un cas sont en-deçà de la portée du projet de loi, alors les effets dans l'autre cas le sont sûrement eux aussi.

Ce disant, je reconnais peut-être que le président du comité plénier a employé des termes légèrement différents de ceux du ministre des Transports. Celui-ci a dit que l'amendement dépassait la portée de la résolution. On peut dire, je pense, que toute son argumentation est fondée sur ce point.

Je remarque que le président du comité plénier s'est exprimé autrement, bien qu'il ait accepté notre thèse selon laquelle l'amendement du député de Nickel Belt ne dépasse pas la portée de la résolution ayant précédé le bill, car, somme toute, il traite de questions résultantes ou accessoires. Toutefois, il a précisé que nous avions dépassé la portée du projet de loi.

[M. Knowles.]

Le président du comité plénier s'est appuyé sur le paragraphe 1 d'un commentaire de May, qu'on retrouve à la page 589 de la 17^e édition et qui a trait à la portée du projet de loi. A mon avis, le bill se rattache dans une large mesure au problème de pertes indemniées, de rajustements, de modifications, de la rationalisation d'un service et ainsi de suite. La portée du projet de loi ne pose pas de problèmes. Ce que nous soutenons maintenant, c'est que les conséquences de la rationalisation pour les employés devraient être considérées comme faisant partie du projet de loi.

• (4.50 p.m.)

Je signale à Votre Honneur que le bill est, en partie, un nouveau projet de loi et, en partie, un bill modifiant certaines lois déjà consignées au recueil de nos statuts. L'article 182 de la loi sur les chemins de fer prévoit l'indemnisation des employés qui subissent des pertes financières par suite de changements de politique en matière d'embranchements ferroviaires. Mais en vertu d'une décision, l'article 182 de la loi actuelle ne prévoit pas d'indemnisation aux employés dans le cas d'abandon total d'un embranchement. J'estime donc que cet amendement cadre parfaitement avec les dispositions de la présente mesure législative. Il énonce une disposition que renferme déjà la loi, à savoir l'indemnisation des employés lorsqu'un embranchement ferroviaire est modifié; cette disposition devrait aussi s'appliquer lorsqu'un embranchement ferroviaire, ou un point de division, est complètement abandonné, entraînant des répercussions aussi graves que dans le premier cas.

Donc, monsieur l'Orateur, si l'on étudie la question dans son ensemble: l'article 314E qui traite d'indemnités versées aux compagnies par suite de changements qui ont lieu, et l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, qui fait partie de l'ensemble de la législation ferroviaire, la question des mesures à prendre par suite de changements préjudiciables de politique qu'opèrent les compagnies de chemin de fer, s'insère, à mon avis, dans le cadre de la législation ferroviaire. Si de tels changements lésent les compagnies, celles-ci peuvent être indemnisées. S'agit-il des employés, ils ne peuvent être indemnisés que dans certaines circonstances. L'amendement propose que, dans le cas de l'abandon total d'un point de division, d'un embranchement ou de quoi que ce soit, des indemnités soient offertes.

En toute déférence non seulement pour Votre Honneur, mais aussi pour le président