

Le PRÉSIDENT: Et sa réponse veut que votre question entraînerait une somme considérable de travail et de recherches, mais que si vous teniez à vous procurer ce renseignement, on vous le fournirait volontiers.

M. VIEN: On ne m'a pas répondu; ce travail vous occasionnerait-il beaucoup de peine, monsieur Cooper?

M. HUNGERFORD: Nous serons, je crois, en mesure de vous fournir un renseignement qui vous satisfera.

M. McKINNON: Etant donné que la coopération entre les services est prévue par la loi, je veux croire que le National-Canadien a agi au mieux en vue de coopérer avec les autres chemins de fer afin que cette coopération fût effectuée dans une mesure aussi large que faire se peut.

M. HUNGERFORD: Nous avons fait beaucoup de chemin en ce sens.

M. McKINNON: Pour faire suite, il s'est effectué une grosse somme de coopération entre les services sur quelques points...

M. HUNGERFORD: Oui, sur le service des voyageurs.

M. McKINNON: Et là où cette coopération s'est effectuée, il y a eu naturellement un certain nombre d'employés de congédiés, n'est-il pas vrai?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. McKINNON: Combien a-t-on congédié d'employés depuis l'adoption de ce principe?

M. HUNGERFORD: Je ne sais si je puis vous le dire de mémoire.

M. ARMSTRONG: Entre 135 et 165.

M. McKINNON: C'était des employés du National-Canadien?

M. ARMSTRONG: Non, des deux compagnies. On n'a pas fait la répartition entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. McKINNON: Et on n'a rien prévu d'aucune manière pour compenser ces employés pour avoir été congédiés?

M. ARMSTRONG: Les employés congédiés? Non.

M. HUNGERFORD: Quelques explications deviennent nécessaires pour vous permettre de saisir la situation. Pour ce qui est de l'unification effectuée dans le service des voyageurs, ce dernier compte toujours dans son personnel les employés les plus anciens. Ces employés optent pour le service des trains de voyageurs parce que leur ancienneté leur en donne le droit. Quand ils sont déposés à la suite d'une entente pour l'exploitation en commun de trains, ils font alors valoir leurs droits d'ancienneté pour choisir la position qui vient ensuite, et la chose se répète ainsi jusqu'à ce que les employés plus jeunes se trouvent au dernier rang de la liste. A cause de cela, il est très difficile d'identifier les employés concernés.

L'hon. M. STEWART: Serait-il exact de supposer que quelques-uns de ces 135 employés, qui furent déplacés et contraints de prendre des positions inférieures, aient pu, dans le cours des années et suivant la filière ordinaire des promotions, regagner le rang qu'ils occupaient?

M. HUNGERFORD: A mon avis, c'est très douteux. Un certain nombre d'employés furent mis en disponibilité, mais il n'y en a pas tant que vous le mentionnez ici.

M. HEAPS: Quoi qu'il en soit, il n'en reste pas moins vrai, que ces ententes pour l'exploitation en commun de trains ont enlevé 135 employés du service. Cela veut dire, n'est-ce pas, qu'il existe aujourd'hui 135 positions de moins qu'avant l'entrée en vigueur de ces ententes.

M. HUNGERFORD: Je suppose qu'en substance c'est bien cela. Naturellement, c'est toujours sujet aux fluctuations du trafic quand son volume augmente ou quand il diminue.