

On a aboli les postes en surabondance ou en double emploi, de même que les services qui se répétaient; on a normalisé le matériel et les appareils...

On leur avait accordé un certain délai pour qu'elles arrivent à une entente harmonieuse, après quoi un tribunal d'Etat se chargea de régler les fusions.

Les employés en éprouvèrent des ennuis, mais la loi leur donna toute satisfaction. Tout d'abord, il fut entendu que la diminution des personnels ne se ferait que graduellement et par le moyen de la retraite obligatoire à 55 ans.

La loi traitait à fond la question des dédommagements pour cause de déplacement. En premier lieu, elle stipulait que "tout fonctionnaire ou employé actuel deviendra dès la date de la fusion ou de l'absorption, fonctionnaire ou employé de la compagnie résultant de la fusion".

Elle prévoyait ensuite que, bien qu'une compagnie fusionnée eût le droit d'abolir tout poste inutile, aucun fonctionnaire ni aucun employé ne passerait sans son assentiment à un nouvel emploi moins avantageux que l'ancien à l'égard de la besogne à accomplir, de la rémunération, des conditions de travail ou des perspectives de la pension.

Dans ce cas, une disposition prévoyait le renvoi à un tribunal spécial qui pouvait accorder un dédommagement si l'employé établissait le bien-fondé de ses réclamations.

Un dédommagement devait aussi être accordé à quiconque subissait un abaissement de rémunération ou de statut "par suite de l'abaissement de ses fonctions" ou souffrait autrement d'une perte financière à cause de la fusion...

On consacre des sommes importantes à l'amélioration du niveau d'exploitation de certaines lignes absorbées.

Malgré ces charges, les compagnies ont pu, tout en maintenant leurs recettes à peu près au niveau d'autrefois, abaisser sensiblement les tarifs et frais de toutes sortes.

Avant le regroupement, les tarifs et frais en question dépassaient de 112 p. 100 le niveau d'avant-guerre. Ils ont été ramenés à environ 50 p. 100 de ce niveau.

L'administrateur général à la retraite du Great Western Railway, sir Felix Pole, a dit, trois ans après la fusion: "Je puis affirmer catégoriquement que le regroupement a eu pour résultat de nouvelles économies et un meilleur rendement, et qu'il a profité directement aux commerçants et aux actionnaires. Il a aussi été avantageux pour les employés, puisqu'il leur a assuré une plus grande stabilité de leur emploi et de meilleures perspectives d'avancement".

Il a paru beaucoup d'autres éditoriaux dans le même sens, mais ils m'ont échappé. Ceux que j'ai cités, cependant, suffisent à indiquer la tendance de l'opinion publique.

Je crois avoir raison de soumettre de nouveau au Gouvernement la résolution du Sénat. Je le fais avec une grande confiance. Elle résultait d'un examen approfondi, auquel avaient participé bénévolement les meilleurs cerveaux, les meilleurs spécialistes du pays. Les deux partis de la Chambre l'ont approuvées à l'unanimité. Nos meilleurs spécialistes en question de chemin de fer estimaient qu'el-

L'hon. M. BEAUBIEN.

le rapporterait au pays entre 56 et 75 millions de dollars par année. Le temps a pleinement corroboré l'avertissement que donnait le Sénat. Parce qu'il l'a ignoré, le Canada a perdu, à date, à peu près un milliard de dollars.

Les objections soulevées contre le projet du Sénat disparaissent rapidement. Des gens qui s'y connaissent, non moins que les organes de l'opinion publique, les ont réfutés. Il me suffira donc de les mentionner brièvement.

L'épouvantail que constituait la perspective d'un monstrueux monopole oppresseur s'est évanoui à la suite du programme adopté par l'Angleterre pour fusionner ses voies ferrées, et des mesures que les Etats-Unis ont décidé de prendre à la même fin. Si on augmente au besoin l'autorité et le personnel de la commission des chemins de fer, comment nos réseaux pourraient-ils se montrer oppresseurs? Ils n'ont pas le monopole des taux et ils ne sont pas les seuls à supprimer des lignes et des services. Ils ne contrôlent pas davantage le trafic qui leur échappe de plus en plus pour passer à leurs concurrents par terre, par eau et dans les airs.

On s'oppose à ce plan parce qu'on prétend qu'il ferait augmenter le chômage. On nie maintenant que le congédiement de 15 à 17 p. 100 des employés de chemins de fer pourrait accroître le chômage, car toute difficulté résultant de la mise à exécution de ce projet ne serait que temporaire et de nature à s'ajuster par elle-même. On ne saurait unifier la direction en moins de quatre à cinq ans. Les statistiques des chemins de fer américains démontrent que les décès, les démissions et les mises à la pension réduisent le nombre des employés de chemin de fer de 5 p. 100 par année. Ainsi les employés que le projet d'unification mettrait à pied pour des causes naturelles seraient absorbés au cours des quatre ou cinq ans que la réalisation de ce projet demanderait. Lorsqu'on aura terminé cette réduction nos chemins de fer seront mieux pourvus d'employés qu'aux Etats-Unis. Et ce n'est pas tout. La diminution qui s'imposerait ne serait que le tiers de celle qu'il a fallu faire pendant la crise.

On m'a dit,—et je le crois,—que, tenant compte de l'unité d'exploitation, nos chemins de fer comptent 40 p. 100 plus d'employés...

L'honorable M. MURDOCK: Je dis à mon honorable ami qu'il fait absolument erreur.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'accepte l'objection que soulève mon honorable ami parce que j'ai pour lui le plus grand respect. Il se peut que je sois dans l'erreur. Si je me trompe, j'espère qu'il me reprendra, non seulement pour ce qui est de cette observation, mais aussi des autres que j'ai faites.