

proposer formellement, je voudrais en expliquer l'objet. L'amendement deviendrait le paragraphe 6 de l'article 314D. J'ai quelques exemplaires, en anglais et en français, qui pourraient être distribués aux députés.

On m'a signalé une lacune dans le bill au sujet des frais de déplacement des employés où les lignes d'embranchement ont été abandonnées. En examinant le bill, il semble que cet amendement pourrait seulement être inséré à titre de paragraphe 6 de l'article 314D.

L'amendement traite de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, qui stipule ce qui suit:

La compagnie ne doit à aucune époque opérer de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie du chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181, ni déplacer, fermer ou abandonner, sans la permission de la Commission, une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés; et, lorsqu'il est opéré un tel changement, la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la Commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné.

• (3.30 p.m.)

Il a été décidé que cet article de la loi sur les chemins de fer ne s'applique pas dans les cas d'abandon d'embranchements, et la chose a été reconnue dans la rédaction du bill C-120. Peu de membres du comité ont sans doute sous la main un exemplaire de l'ancien bill. Je pourrais peut-être leur lire l'article 6(3) qui figure à la page 5 du bill C-120:

Lorsque l'exploitation d'une ligne de chemin de fer doit être abandonnée en conformité d'une approbation prévue au paragraphe (1) du présent article ou à l'alinéa b) du paragraphe (3) de l'article 314B, la compagnie doit dédommager ses employés de la façon que la Commission estime convenable pour toute perte pécuniaire qu'entraîne pour eux le changement de résidence rendu nécessaire par cet abandon.

On peut trouver en regard une explication du nouveau paragraphe (3), et qui se lit comme il suit:

Actuellement l'article 182 de la loi prévoit, entre autres, l'indemnisation des employés de chemin de fer en raison de la perte pécuniaire qu'ils subissent du fait du changement de résidence que leur impose une déviation ou une modification d'une ligne de chemin de fer, ou l'abandon d'une gare ou d'un point de division.

On a soutenu que cette disposition ne s'étend pas à l'abandon d'un embranchement. Le paragraphe (3) proposé rendrait applicables les exigences de l'article 182, en ce qui concerne ce dédommagement, lorsque l'abandon d'un embranchement nécessite le changement de résidence.

J'aimerais ajouter autre chose au compte rendu à ce sujet. J'aimerais, pour cela, me reporter au bill C-48 inscrit en mon nom—loi

modifiant la loi sur les chemins de fer (responsabilité en matière d'indemnisation du personnel). Les députés comprendront qu'il s'agit d'une nouvelle présentation d'un ancien projet de loi, et le bill C-48 est libellé de la même façon que les anciens bills à ce sujet. J'aimerais lire un extrait du rapport présenté par le comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques le 20 décembre 1963 sur ce bill d'initiative parlementaire:

Conformément à un ordre de la Chambre daté du 27 juin 1963, le comité a étudié la question de fond du bill C-15 (plus tard bill C-48), loi modifiant la loi sur les chemins de fer (responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), et a entendu des témoignages de la part des représentants des chemins de fer, de membres de divers syndicats de cheminots et de M. Howard Chase, ancien membre de la Commission des Transports.

Le comité appuie le bill C-15 et le recommande à la Chambre et au gouvernement; pour préciser davantage ses vues sur la question, le comité recommande:

Que le gouvernement étudie la possibilité de modifier l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer de façon à garantir les droits des cheminots dans les cas où la direction déciderait d'abandonner, de fusionner ou de coordonner certains réseaux ferroviaires, ou de fermer complètement ou partiellement certains terminus ou ateliers ou d'établir des parcours directs qui suppriment des arrêts.

Le comité préférerait que les questions de redressement, d'indemnisation, de recyclage et autres améliorations découlant de la désorganisation, fassent l'objet de négociations entre la direction et les associations reconnues de négociation pour les employés; toutefois, le comité se rend compte qu'on sera fortement encouragé à recourir à ses moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.

Ainsi, un ancien comité permanent de la Chambre, analogue au comité actuel des transports, a appuyé l'initiative et a convenu à l'unanimité de la consigner dans la loi sur les chemins de fer.

Le portée est moins vaste qu'il ne semble à première vue. Je soutiens toutefois que n'y ait-il qu'un seul homme touché par l'indemnisation des employés qui pâtiront de l'abandon d'embranchements et ainsi de suite, il faudrait prévoir son indemnisation. Je mentionnerai brièvement la recommandation du juge Freedman, prévoyant la mise au point d'une méthode d'indemnisation des victimes d'un changement technologique. Dans un sens, la désaffectation des embranchements résulte d'un tel changement.

Je répète que le nombre des employés touchés ne serait pas élevé. Il n'y a pas longtemps, j'ai questionné monsieur Gordon devant notre comité permanent. Je lui ai demandé quel entretien ces embranchements requièrent à l'heure actuelle, et le nombre d'employés qui y sont affectés. Je me souviens que c'est M. MacMillan qui m'a répondu,