

et le service, comme le font plusieurs autres compagnies. Par exemple, si la longueur du service doit être d'au moins vingt ans et si l'employé doit être âgé d'au moins cinquante ans, je soutiens qu'on devrait se contenter d'arriver au total de 70 en additionnant ces deux nombres. Certaines sociétés ont adopté cette méthode avec succès. Si on s'en tenait au total de 70 M. Conrad, ayant 26 années de service, aurait eu droit aux prestations à l'âge de 44 ans. En d'autres termes, comme il comptait 26 années de service et était âgé de 47 ans, ce qui forme un total de 73, il aurait droit aux prestations. Je ne vois pas d'autre moyen et ni la fraternité des cheminots ni le ministère des Transports n'ont pu en indiquer qui permettrait à cet homme d'avoir droit à une indemnisation. Nous devrions faire en sorte que cet employé puisse avoir droit, en vertu des règlements, aux prestations. Le ministre est au courant de ce cas, car je lui en ai parlé à maintes reprises, ainsi qu'à la fraternité. Or, voici ce qu'il me disait dans une lettre qu'il m'adressait le 17 mai dernier :

Etendre la portée de l'arrangement actuel ou modifier la formule existante... coûterait à la compagnie une forte somme annuelle, alors qu'il nous faut reconnaître que les prestations actuelles sont les plus généreuses qu'il nous soit permis d'accorder.

Je reconnais qu'une compagnie doit raisonnablement limiter les prestations de retraite. Je sais qu'elle a de nombreuses obligations et qu'elle ne doit pas perdre de vue ses engagements généraux quand elle se trouve en face d'une obligation. Mais si, comme la compagnie l'a dit elle-même, les prestations gratuites ont pour objet "de prendre en considération le cas d'employés comptant de longs états de service qui ont été forcés de se retirer avant d'avoir atteint l'âge de l'admissibilité à la pension", il me semble alors que la restriction quant à l'âge ne permet pas à la compagnie de se conformer aux fins mêmes de ces prestations. Je prie donc le ministre de reconnaître que pareils cas tombent sous le coup des prestations gratuites et que les employés qui arrivent au terme de leur service devraient y avoir droit. Si les compagnies de chemin de fer ne jugent pas à propos de ne tenir aucun compte de l'âge pour fonder le calcul uniquement sur les années de service, elles devraient songer à faire entrer en ligne le compte et l'âge et les années de service. Je le répète, cette façon de calculer est reconnue par plusieurs autres compagnies et son application satisfait tout le monde. Je ne vois pas comment les employés de cette catégorie pourraient toucher des prestations de retraite. Quand ils tombent malades, ils peuvent difficilement acquitter les comptes de

[M. Winters.]

médecins. Or, c'est précisément parce qu'ils étaient malades qu'ils ont démissionné, étant même encore jeunes. J'invite de nouveau le ministre à bien étudier la question et à voir s'il ne serait pas possible que le règlement s'applique également aux hommes de cette catégorie infortunée.

L'hon. M. CHEVRIER: Je désire répondre à l'honorable député de Queens-Lunenburg. Il demande que les gratifications spéciales dont jouissent les marins marchands s'étendent aux cas de la catégorie qu'il a mentionnée, celle des marins des navires de pêche. La difficulté vient de ce que le décret du conseil spécial qui établit les gratifications définit les termes "marin" et "navire". "Marin" signifie, par exemple, une personne employée à bord d'un navire nolisé aux termes de l'article 163 de la loi de la marine marchande du Canada, et "navire" signifie un navire qui fait des voyages dans des eaux dangereuses. Je présume que le navire dont a parlé l'honorable député n'en est pas un à bord duquel une personne est engagée par contrat et qui voyage continuellement dans des eaux dangereuses. Il a pu sillonner parfois des eaux dangereuses et parfois des eaux qui ne l'étaient pas. Attendu que le décret du conseil vise à assister les marins marchands qui fréquentent des eaux dangereuses, j'hésite à dire à l'honorable député qu'il serait possible d'en étendre la portée, de façon à inclure le cas dont il a parlé. Pour les cas comme celui que l'honorable député a à l'esprit, il faudrait procéder autrement que par le régime des gratifications.

Pour ce qui est de M. Conrad, j'en ai parlé aux chefs du National-Canadien et la lettre que l'honorable député vient de citer contient peut-être la réponse définitive. Quoi qu'il en soit, j'inviterai volontiers les autorités du chemin de fer à étudier de nouveau son cas.

M. WINTERS: Les intéressés ont prouvé qu'ils servaient en des eaux dangereuses, puisqu'ils touchaient l'indemnité pour risques de guerre. A cet égard, ils ont donc établi leurs droits. Sauf erreur, ce qu'ils ont signé est connu sous le nom de prorogations d'engagements, mais je ne voudrais rien affirmer sur ce point.

M. ARCHIBALD: Me serait-il permis d'aborder dès maintenant un couple de sujets qui relèvent plus particulièrement des crédits nos 413 et 451. Je désire me rendre au comité des relations industrielles, où je devrais être en ce moment.

L'hiver dernier, des propriétaires et des membres d'équipage des navires affectés à la