



J  
103  
H72  
1963

CANADA. PARLEMENT. CHAMBRE  
DES COMMUNES. COMITE PERMA-  
NENT DES CHEMINS DE FER,  
CANAUX ET LIGNES TELEGRA-  
PHIQUES.

C4

A4

DATE

Procès-verbaux et témoi-  
gnages.

NAME - NOM

*Canada. Parlement. Chambre des  
Communes. Comité permanent des  
Chemins de fer, canaux et lignes  
télégraphiques.*

J

103

H72

1963

C4

A4



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET  
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

SÉANCES DU JEUDI 4 JUILLET ET DU  
MARDI 8 OCTOBRE 1963

---

Concernant le

Bill C-15: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité  
en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

MM. F. H. Hall, président du Comité négociateur et adjoint exécutif au président général de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navires à vapeur, des manieurs de marchandises et des employés de messageries et de gares; S. Wells, Directeur de la recherche pour les syndicats ferroviaires des employés sédentaires; A. R. Gibbons, Secrétaire du Comité national de la législation; et J. Walter, Chef général adjoint, Fraternité des mécaniciens de locomotive.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison	Granger	McMillan
Armstrong	Greene	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord</i> <i>et Victoria</i> )
Asselin ( <i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i> )	Grégoire	Nielsen
Balcer	Guay	Nixon
Basford	Gundlock	Orlikow
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Pascoe
Béchar	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Rapp
Bélanger	Jorgenson	Regan
Bell	Irvine	Rhéaume
Berger	Kennedy	Rideout
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i> <i>Cowichan-Les-Îles</i> )	Lachance	Rock
Cantelon	Lamb	Ryan
Cowan	Laniel	Rynard
Crossman	Leboe	Smith
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Stenson
Fisher	Macaluso	Tucker
Foy	MacEwan	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Gauthier	Mackasey	Watson ( <i>Châteauguay-</i> <i>Huntingdon-Laprairie</i> )
Godin	Matte	*Webster—60
	McBain	

(Quorum 20)

*Le secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard

---

\* Le nom de M. Webster a été ajouté à la liste de membres le 3 juillet 1963.

## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES  
le 27 juin 1963

*Il est résolu*,—Que le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques soit composé des députés dont les noms suivent:

### Messieurs

Addison,	Granger,	McNulty,
Armstrong,	Greene,	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord</i>
Asselin ( <i>Notre-Dame-de-</i>	Grégoire,	<i>et Victoria</i> ),
<i>Grâce</i> ),	Guay,	Nielsen,
Balcer,	Gundlock,	Nixon,
Basford,	Horner ( <i>Acadia</i> ),	Orlikow,
Beaulé,	Howe ( <i>Wellington-</i>	Pascoe,
Béchar, d,	<i>Huron</i> ),	Rapp,
Bélanger,	Irvine,	Regan,
Bell,	Jorgenson,	Rhéaume,
Berger,	Kennedy,	Rideout,
Boulangier,	Lachance,	Rock,
Cameron ( <i>Nanaimo-</i>	Lamb,	Ryan,
<i>Cowichan-Les Îles</i> ),	Laniel,	Rynard,
Cantelon,	Leboe,	Smith,
Cowan,	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> ),	Stenson,
Crossman,	Macaluso,	Tucker,
Crouse,	MacEwan,	Watson ( <i>Assiniboia</i> ),
Fisher,	Mackasey,	Watson ( <i>Châteauguay-</i>
Foy,	Matte,	<i>Huntingdon-Laprairie</i> )—60.
Gauthier,	McBain,	
Godin,	McMillan,	

(Quorum: 20)

*Il est ordonné*,—Que ledit Comité soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

Le JEUDI 27 juin 1963

*Il est ordonné*,—Que la question de fond du Bill C-15, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), soit déferée au Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Le MERCREDI 3 juillet 1963

*Il est ordonné*,—Que le nom de M. Webster soit ajouté à la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Le MARDI 9 juillet 1963

*Il est ordonné,*—Que le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement; que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65(1)b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

Le greffier de la Chambre des communes  
LÉON-J. RAYMOND.

Original déposé en chambre

## RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 9 juillet 1963

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement;
2. Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65(1)b du Règlement soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis,  
*Le président,*  
PROSPER BOULANGER.

NOTA: Ce rapport a été adopté aujourd'hui le 9 juillet 1963.

MEMORANDUM FOR THE RECORD

DATE: 10/10/54

RE: [Illegible text]

MEMORANDUM FOR THE RECORD

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

## PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 4 juillet 1963.

(1)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 12h.10 afin de procéder à son organisation.

*Présents:* MM. Armstrong, Basford, Béchard, Bélanger, Berger, Boulanger, Cantelon, Cowan, Foy, Gauthier, Godin, Greene, Guay, Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Lamb, Leboe, Macaluso, MacEwan, Matte, McBain, McNulty, Pascoe, Rapp, Rideout, Rock, Stenson, Watson (*Châteauguay*) et Watson (*Assiniboia*)—(29).

*Présent et exerçant ses fonctions:* M. Raymond Robichaud, interprète parlementaire.

Le secrétaire présent, M. Armstrong propose, avec l'appui de M. Béchard, que M. Boulanger soit élu président du Comité.

*Adopté à l'unanimité.*

M. Boulanger, élu président du Comité, occupe le fauteuil et exprime ses remerciements pour l'honneur qui lui est conféré. Le président demande aux membres du Comité si la présence d'un interprète sera requise à toutes les séances et le Comité décide à l'unanimité qu'elle le sera.

Lecture est donnée des ordres de renvoi.

Le président passe ensuite à l'élection du vice-président.

M. Basford, avec l'appui de M. Macaluso, propose que M. McNulty soit vice-président du Comité.

M. Rapp propose aussi, avec l'appui de M. Pascoe, que M. Howe soit vice-président du Comité.

Le président demande alors que soit présentée la première motion. Après un bref débat, la motion est mise aux voix et M. McNulty est déclaré régulièrement élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Howe, présentée avec l'appui de M. Macaluso, à l'unanimité

*Il est décidé*—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer tous les documents et témoignages qu'il ordonnera.

Sur la proposition de M. Basford, présentée avec l'appui de M. Foy, à l'unanimité

*Il est décidé*—Que le quorum du Comité soit réduit de vingt à quinze membres.

Sur la proposition de M. Macaluso, présentée avec l'appui de M. Matte, à l'unanimité,

*Il est décidé*—Que soit nommé un sous-comité du programme et de la procédure, composé du président et de six membres nommés par lui.

Il est décidé que les quatre partis soient proportionnellement représentés au sous-comité, soit 2 membres du gouvernement, deux membres de l'opposition officielle, un membre du Crédit social, un membre du Nouveau parti démocrate.

A midi 23 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le secrétaire suppléant du Comité,*  
M. ROUSSIN.

MARDI 8 octobre 1963.

(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9h.40 du matin, sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Addison, Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*), Balcer, Beaulé, Béchard, Bell, Berger, Boulanger, Cameron (*Nanaimo*), Cantelon, Crossman, Fisher, Foy, Godin, Granger, Gundlock, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Jorgenson, Lamb, Matte, McBain, McMillan, McNulty, Orlikow, Pascoe, Rapp, Regan, Rhéaume, Rideout, Ryan, Rynard, Smith, Stenson, Watson (*Assiniboia*), Webster—(37).

*Aussi présents:* M. F. H. Hall, président du Comité négociateur et adjoint exécutif au président général de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navires à vapeur, des manieurs de marchandises et des employés de messageries et de gares, ainsi que MM. A. R. Gibbons, S. Wells, J. Walter et d'autres fonctionnaires des Fraternités.

En ouvrant la séance, le président demande au secrétaire du Comité de donner lecture du procès-verbal de la séance du sous-comité qui a eu lieu le 2 octobre 1963.

Sur la proposition de M. Foy, présentée avec l'appui de M. Balcer,

*Il est décidé*—Que le rapport de la séance du sous-comité soit adopté tel qu'il a été lu.

M. Matte remercie le Comité d'avoir assuré à ses membres les services d'un interprète.

Le président demande au secrétaire du Comité de donner lecture des ordres de renvoi en français et en anglais.

Le président demande ensuite au Comité de décider, en mettant la question aux voix, combien d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages devront être imprimés en anglais et en français.

Sur la proposition de M. Rideout, présentée avec l'appui de M. McBain,

*Il est décidé*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux et témoignages.

Le président souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes à la séance du Comité, en particulier aux représentants des différents syndicats des cheminots, et il invite M. Hall à présenter son mémoire.

Sur la proposition de M. Fisher, présentée avec l'appui de M. Orlikow,

*Il est décidé*—Que le mémoire, présenté par M. Hall, ainsi que ses annexes, soient ajoutés aux procès-verbaux à la suite des remarques de M. Hall (voir les annexes 1 à 6 qui figurent aux délibérations d'aujourd'hui, immédiatement après le mémoire).

Sur la proposition de M. Godin, présentée avec l'appui de M. Fisher,

*Il est décidé*—Que le rapport présenté au ministre des Transports et mentionné à la page 13 du mémoire en anglais, soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et témoignages (voir l'Appendice «A», page ??).

M. Hall ayant été excusé, les autres fonctionnaires qui l'accompagnaient sont questionnés.

M. Foy propose, avec l'appui de M. Cantelon, que la séance soit levée.

La proposition est mise aux voix et à la suite d'un vote à main levée, elle est adoptée par 10 voix contre 6.

A midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
M. GUITARD.



## TÉMOIGNAGES

Le MARDI 8 octobre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Je demanderais donc au Secrétaire de donner lecture du procès-verbal de la séance du sous-comité du programme et de la procédure.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Le sous-comité du programme et de la procédure se réunit au bureau du président, M. Boulanger, à 9 h. 30 ce matin.

*Sont présents:* MM. Grégoire, Howe, Balcer, Fisher, Foy ainsi que M. McNulty, vice-président du Comité.

Le président ouvre la séance et le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la dernière séance du sous-comité.

M. Fisher mentionne qu'il a l'intention de parler du Bill C-15 lors de la séance régulière du Comité.

M. Gibbons, du Comité législatif national des fraternités internationales des cheminots est le seul qui ait exprimé le vœu de se faire entendre comme témoin.

Sur la proposition de M. Fisher, présentée avec l'appui de M. Foy,

*Il est décidé*—Que le Comité s'occupe d'abord de la résolution que le sous-comité a adoptée lors de sa séance du 18 juillet portant que les témoins soient entendus à la séance du Comité qui aura lieu le mardi 8 octobre à 9 h. 30 du matin dans la pièce 253D.

Le président déclare qu'il publiera un communiqué aux journaux dans lequel il confirmera la date et l'endroit où aura lieu la séance du comité et que ce communiqué sera envoyé à la Presse canadienne.

Il est convenu par le Comité que le ministre des Transports et les membres de la Commission des transports du Canada soient mis au courant de la tenue de la séance.

A l'invitation du président, le comité s'ajourne à 9 h. 50 du matin.

Le PRÉSIDENT: Adopterons-nous ce rapport?

Proposée par M. Foy, avec l'appui de M. Balcer, la proposition est adoptée.

Le Comité a ordonné qu'il y ait un interprète. Nous lui demanderons de se tenir à notre disposition. M. Matte en a exprimé le vœu. Il a aussi demandé que nous remercions le Comité d'en avoir décidé ainsi.

Maintenant, je pense que le secrétaire du Comité devrait donner lecture de notre ordre de renvoi, à moins que vous ne désiriez passer outre à cette lecture.

M. FOY: A mon avis, lecture de l'ordre de renvoi doit être donnée.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

Le jeudi 27 juin 1963. Il est ordonné que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit saisi de la question de fond du Bill C-15, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Il est d'usage que le Comité fasse imprimer ses procès-verbaux et témoignages. Il faudra décider, au moyen d'une motion, combien d'exemplaires en anglais et en français devront être imprimés. Pour vous guider, il vous serait peut-être utile de savoir ce qui se faisait dans le passé; en 1962, le présent Comité a fait imprimer 750 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages. Cependant, si vous le désirez, nous pouvons en faire imprimer un nombre plus ou moins grand d'exemplaires. Je suis disposé à accueillir une motion.

M. RIDEOUT: Je propose que nous adoptions la même façon de procéder, c'est-à-dire que nous fassions imprimer 300 exemplaires en français et 750 en anglais.

M. McBain appuie la proposition. La motion est adoptée.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, pourrait-on nous distribuer des exemplaires du bill?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de vous dire tout d'abord que je suis heureux d'accueillir ici ce matin M. Frank Hall, président du comité de négociation et adjoint exécutif au président général de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navires à vapeur, des manieurs de marchandises et des employés de messageries et de gares (*Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees*), de même que M. Marc T. MacNeil, agent des relations extérieures du Pacifique-Canadien. J'espère que vous serez satisfaits de la présente enquête. Vous êtes ici en qualité de témoins et lorsqu'on vous interroge, vous êtes libres de dire ce que vous voulez et de faire part de vos vues. Comme je vous le disais, nous avons les services d'un interprète et, si certains d'entre vous estiment que mon anglais n'est pas très bon, n'hésitez pas à le dire. Il nous est toujours loisible de demander au traducteur de l'améliorer.

Avant d'inviter ces messieurs à nous adresser la parole, je demanderais à M. Douglas Fisher de nous dire quelques mots, en sa qualité de parrain du bill C-15, sur la question soumise à notre examen.

Le Comité est-il disposé à entendre M. Fisher?

(Assentiment)

M. FISHER: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, depuis quelques années déjà, le comité exécutif national de l'*International Railway Brotherhood* demande au Cabinet de modifier la Loi sur les chemins de fer et, en particulier, l'article 182 de cette loi. Cette Fraternité a fait part du détail de la modification demandée dans un mémoire présenté au Cabinet le 2 février 1960, bien que depuis plusieurs années avant cette date il ait fait annuellement des représentations.

L'an dernier, lorsque le gouvernement antérieur était au pouvoir, le ministre des Transports, le député de Trois-Rivières qui se trouve parmi nous aujourd'hui, avait promis au comité de négociation que la question serait déferée à l'étude d'une commission parlementaire. S'il n'y avait pas eu dissolution du Parlement, je suppose qu'on aurait donné suite à cette promesse. Ce qui se passe ici aujourd'hui se serait produit de la même façon grâce à l'initiative du gouvernement, c'est-à-dire qu'il y aurait eu examen de l'article 182 et du projet de modification visant à préciser davantage la responsabilité qui incombe aux chemins de fer advenant le déplacement des employés ou leur mise à pied. Afin de vous montrer qu'il ne s'agit pas d'une idée personnelle, j'aimerais dire ceci aux membres du Comité: lorsque la Chambre a bien voulu déferer la question au Comité, je me suis mis en rapport avec les membres des syndicats qui sont représentés au sein du comité législatif national. Je leur ai demandé de ne pas négliger de faire des représentations et, en conséquence, ils ont fait

mieux que cela, ils se sont réunis,—tous les syndicats qui comptent des membres parmi les employés des chemins de fer, pour autant que je sache,—et ils sont venus ici faire des représentations conjointes. Ils ont préparé leur mémoire en anglais et en français et le Comité y trouvera un exposé de la dernière heure dans lequel il est fait mention de tous les points que j'aurais pu aborder brièvement si j'avais voulu gagner la sympathie du Comité à l'endroit de la question et du projet que constitue le bill, c'est-à-dire qu'il y ait modification de la loi à la fin générale de donner aux travailleurs ferroviaires une plus grande mesure de sécurité.

Il ne me reste plus qu'à exprimer mon appréciation du fait que tous les syndicats des chemins de fer aient travaillé de concert. Permettez-moi de vous dire que c'est là une circonstance exceptionnelle. Loin de moi l'intention de donner à entendre par là qu'il n'y a pas eu beaucoup de collaboration entre les différents syndicats des chemins de fer mais il est très rare que les syndicats représentant le personnel des services sédentaires et les syndicats qui d'autre part représentent le personnel des services roulants se groupent dans un but aussi déterminé. En conséquence, j'espère que le Comité accordera la plus grande attention à M. Hall lorsqu'il donnera lecture de son mémoire. Il vous présentera les personnes qui l'accompagnent et qui sont disposées à répondre à vos questions au sujet du mémoire et à poursuivre la discussion.

Je pourrais ajouter qu'il est très difficile de préparer une modification à la Loi des chemins de fer sans prendre en considération d'autres mesures législatives contenues dans les Statuts, particulièrement la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. J'espère que les questions des membres du Comité et le mémoire des syndicats nous amèneront à ces mesures.

Un des avantages de la présentation d'un mémoire devant un Comité plutôt qu'une intervention auprès du Cabinet, c'est qu'elle permet d'exprimer publiquement les points de vue.

Je vous remercie beaucoup.

M. BALZER: Avant que nous poursuivions, je voudrais confirmer ce que M. Fisher a dit au sujet du gouvernement antérieur. Nous avons décidé à l'époque, et le *Railway Brotherhood* en avait été informé, que la question serait soumise à l'étude d'un comité. C'est ainsi que le gouvernement avait l'intention de procéder si des événements malheureux ne s'étaient pas produits.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai maintenant à M. Hall de nous présenter le mémoire.

M. FOY: Monsieur le président, M. Hall pourrait-il faire quelques remarques en guise d'introduction et ensuite donner lecture du mémoire. Nous pourrions subséquemment l'examiner point par point afin que tous les membres du Comité puissent se faire une juste idée de la situation et ait l'occasion de poser des questions.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

(Assentiment)

M. BALZER: Monsieur le président, j'ai reçu ce matin un exemplaire du mémoire en français. Il y aurait peut-être épargne de temps si l'on distribuait des exemplaires en français, évitant ainsi d'en faire faire la traduction au fur et à mesure.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord?

(Assentiment)

M. FRANK HALL (*Président du comité de négociation et adjoint exécutif au président général du Brotherhood of Railway and Steamship Clerks, Freight*

*Handlers, Express and Station Employees*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir témoigner et je remercie M. Fisher des paroles qu'il a prononcées ce matin.

Avant de vous donner lecture du mémoire, qui est présenté conjointement par le comité national des syndicats des services sédentaires et des services roulants, permettez-moi de vous expliquer la situation dans laquelle je me trouve et de vous faire mes excuses sous ce rapport.

Je suis membre du conseil exécutif du Congrès du Travail du Canada qui est présentement en session aux fins d'étudier la question des marins, question qui a fait l'objet de beaucoup de délibérations tant parmi le public qu'au Parlement et, pour cette raison, je devrai me retirer dès que j'aurai terminé la lecture du mémoire. Je vous fournis cette explication, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, car je ne voudrais pas que vous considériez comme un manque de courtoisie mon départ immédiat après la lecture du mémoire. On pourrait dire que le conseil exécutif du Congrès du Travail du Canada m'a donné congé ce matin.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, les Unions associées des cheminots sont heureuses que votre comité ait pris en considération le bill C-15 modifiant la Loi sur les chemins de fer et vous remercient de les avoir invitées à parler en faveur de ce bill.

Un certain nombre de mes collègues m'accompagnent et, avec la compétence que je leur connais, ils seront heureux d'examiner avec vous n'importe quel point sur lequel vous aimeriez obtenir des éclaircissements.

Nos organisations ne s'attribuent aucunement le mérite des modifications suggérées, mais il est juste de dire que, par divers moyens, les cheminots tentent d'obtenir des mesures semblables depuis 1958. Au cours des dix dernières années, l'automatisation et les changements technologiques en général ont eu infiniment plus d'effets sur l'emploi des cheminots que sur celui des employés de toute autre industrie canadienne. En fait, les changements d'organisation qui sont survenus et qui surviennent encore présentement ne peuvent être qualifiés que de radicaux; leurs conséquences au point de vue humain sont si lourdes que les mesures proposées dans le Bill C-15 deviennent essentielles.

Bien qu'on se soit inquiété de l'interprétation légale de l'article 182 de la Loi depuis bon nombre d'années, le besoin de récrire cet article est devenu évident quand deux juristes éminents, l'honorable juge Rand et l'honorable juge Cartwright, de la Cour suprême du Canada, ne purent s'accorder sur sa signification. Nous commencerons donc par résumer les événements qui ont précédé la présentation du Bill C-15:

L'article 182 de la Loi sur les chemins de fer (S.R. 1952, c. 234) porte que:

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.

(L'article 181 dont il est fait mention ci-dessus et l'article 168 traitant des abandons d'exploitation sont inclus à l'appendice «A».)

A notre avis, le sens logique de l'article 182 peut s'exprimer dans les mêmes termes que ceux qui sont employés dans les notes explicatives décrivant le Bill C-15:

... stipulant que les employés de chemin de fer qui perdent leur situation par suite de changements destinés à améliorer le fonctionnement de la compagnie recevront de celle-ci, grâce aux modifications apportées par ce bill, une indemnisation qui leur permettra de récupérer les frais d'une réadaptation professionnelle propre à les rendre utilisables sur le marché du travail, les frais de déménagement vers un autre endroit de travail; ou, si la chose est plus avantageuse, ils auront droit à une indemnité de pension qui compensera pour leur retraite hâtive ou tout autre dédommagement que la Commission estimera plus approprié pour les travailleurs mis à pied.

Lorsque la Commission des Transports autorisa, le 10 janvier 1957, la *Ottawa and New York Railway Company* à abandonner l'exploitation de sa voie entre Ottawa et la frontière des États-Unis, près de Cornwall (Ontario), les employés s'adressèrent à la Commission en vue d'obtenir une indemnité en vertu de l'article 182. Les commissaires entendirent leur demande. Deux d'entre eux appuyèrent nos prétentions, mais le troisième, le Commissaire en chef adjoint, soutint qu'aux termes de la loi les employés n'avaient droit à aucune indemnité pour pertes financières, et cette opinion prévalut en vertu de l'article 12(2) de la Loi sur les chemins de fer.

(La décision de la Commission sur cet abandon d'exploitation ainsi que sa décision relative à l'article 182 et à l'article 12(2) de la Loi sur les chemins de fer sont incluses dans l'appendice 2.)

Ayant remporté ce qu'ils considéraient être une victoire morale, les employés appelèrent subséquemment de la décision de la Commission à la Cour suprême du Canada, où la décision fut maintenue à la majorité des voix malgré la dissidence de M. le juge Cartwright. La conclusion qui prévalut en Cour suprême porte qu'on ne peut réclamer d'indemnité en vertu de l'article 182 de la Loi que lorsque des modifications touchant les emplois sont opérées sur une ligne qui existe et qui continuera d'exister après que les changements auront été faits. L'abandon total et la discontinuation de l'exploitation d'une ligne requièrent, en vertu de l'article 168 de la Loi, l'autorisation préalable de la Commission, mais nulle indemnité ne doit être payée aux employés concernés. Par contre, M. le juge Cartwright déclara que:

Il me semble que la demande des employés correspond à l'interprétation qu'on donne ordinairement aux mots qui composent l'article.

(Des extraits plus longs de ces jugements contradictoires sont inclus à l'appendice 3.)

Nous avons mentionné la transformation technologique qui affecte l'emploi des cheminots. Dans toutes les principales catégories d'emplois aux chemins de fer, le nombre moyen des employés eut tendance à s'accroître entre 1945 et 1952, mais dans la plupart des cas 1952 est l'année durant laquelle le nombre des employés fut à son point le plus élevé ou presque. Au cours des dix années qui suivirent, soit de 1952 à 1962, le nombre des emplois, dans les catégories non dirigeantes, diminua dans l'ensemble de 28 pour cent. Ce chiffre est fondé sur une moyenne appropriée du taux des changements effectués au cours de ces dix années dans les catégories suivantes:

— 49 p. 100 dans l'entretien du matériel; — 34 p. 100 dans les voies et constructions; — 28 p. 100 dans le personnel affecté directement aux services de transport mais non au fonctionnement des trains (non-itinérants); — 23 p. 100 dans le personnel affecté au fonctionnement des trains (itinérants); — 18 p. 100 dans la catégorie générale; + 30 p. 100 pour les personnes affectées

tées aux communications, messageries, camionnage et transport rail-route. Ces diminutions sont extraordinaires. Mais qu'elles le soient ou non, notre demande d'indemnisation serait peut-être moins justifiée si elles ne constituaient qu'un élément d'une situation générale. Or, il se trouve que durant cette même période, le nombre total des emplois pour travailleurs non agricoles a augmenté de 30 p. 100. Cela comprend des hausses de 18 p. 100 dans l'industrie manufacturière, de 6 p. 100 dans l'industrie du transport en général, de 27 p. 100 dans l'industrie de la construction et de 68 p. 100 dans le groupe des services généraux.

La situation que représentent ces cas si radicalement opposés illustre de façon convaincante les difficultés qu'ont connues les cheminots et leurs familles au cours des années «cinquante» et depuis le début des années «soixante». Et l'on se rend plus nettement compte encore de ces difficultés si l'on concentre son attention sur une comparaison entre le cas des travailleurs de l'industrie manufacturière et celui des cheminots non itinérants (tous les employés qui ne sont pas directement affectés au fonctionnement des trains). Nous avons déjà vu que les emplois dans l'industrie manufacturière se sont accrus de 18 p. 100 entre 1952 et 1962; durant cette même période, le nombre d'emplois pour les cheminots non-itinérants tomba dans l'ensemble de 33 p. 100. Dans une très grande mesure, ces deux catégories de main-d'œuvre requièrent les mêmes aptitudes et le même degré de formation chez les travailleurs; dans l'une comme dans l'autre, on trouve une proportion relativement élevée d'employés possédant une très grande compétence technique acquise par de longues périodes de formation ou d'apprentissage. Pourtant, tandis que la demande de main-d'œuvre de ce genre augmentait dans l'industrie manufacturière, elle baissait si rapidement dans les chemins de fer que même des hommes très engagés envers leur compagnie et leur localité, à cause de leurs nombreuses années de service, se trouvaient soudain sans travail. Des engagements de cette nature ont un caractère à la fois social et économique et on les sous-estime trop souvent, particulièrement dans l'industrie des chemins de fer où, dans le passé, le sens de la tradition familiale était presque aussi fort que dans n'importe quelle industrie primaire.

On peut diviser en deux catégories les cheminots de carrière qui perdent leur emploi: ceux qui ont l'occasion d'obtenir une mutation à un autre endroit dans leur secteur d'ancienneté, et ceux pour qui il n'y a aucun emploi disponible aux chemins de fer. Ceux qui appartiennent au premier groupe doivent décider s'il est plus avantageux pour eux de renoncer aux droits de retraite acquis et à leurs avantages en cas de maladie, dans l'espoir de trouver un nouvel emploi dans la localité qu'ils connaissent et où ils sont connus, ou bien, pour continuer à faire le même travail, de vendre leur maison ou rompre leur bail et déménager dans une autre localité pour occuper un emploi comportant moins de responsabilités, et un salaire inférieur, sans garantie de permanence. Lorsque sera mis en vigueur le programme visant à étendre les secteurs d'ancienneté, programme dont discutent actuellement les compagnies de chemin de fer et les cheminots non itinérants, la prolongation du temps de déplacement accordé à celui qui désire consacrer ses droits d'ancienneté rendra ce problème encore plus aigu. Mais tant que les compagnies continueront de fournir le transport ferroviaire des effets ménagers, comme elles le font actuellement, ces employés auront au moins cet avantage sur ceux qui ne peuvent pas conserver leurs droits d'ancienneté. Bien entendu, nous apprécions les avantages qui nous sont déjà accordés par les compagnies, si limités soient-ils. Toutefois, le besoin d'un service de rétablissement pour les employés qui ont perdu leur emploi après avoir exercé tous leurs droits d'ancienneté est sûrement aussi grand que celui des employés qui sont tout simplement mutés. De fait, comme les emplois dans l'industrie ferroviaire sont plus largement répartis, au point de vue géographique, que la plupart des autres emplois exigeant des capacités

semblables, les cheminots qui sont mis à pied doivent le plus souvent chercher du travail dans d'autres domaines. Cela signifie qu'un grand nombre de ceux qui perdent leur source de revenu après quelques années de service, ne peuvent espérer retrouver du travail comme cheminots, et par conséquent, recouvrer leurs droits aux avantages marginaux qu'ils ont acquis. Cela implique aussi la vente rapide d'une propriété, la rupture d'autres liens et le déménagement dans une autre localité où les chances d'emploi sont probablement problématiques. Pour d'autres, cela implique tous ces désavantages, plus la nécessité d'apprendre un autre métier.

L'adoption des moteurs diesel qui se poursuit depuis quelques années a sans doute été le plus important des facteurs qui ont affecté l'emploi dans les compagnies de chemin de fer. L'essor du camionnage, des pipe-lines et de la Voie maritime du Saint-Laurent a aussi contribué à réduire le nombre des emplois, mais dans une mesure moindre. Il est probable que l'influence de ces facteurs diminuera en importance au cours des dix prochaines années. Cependant, divers programmes d'économie de main-d'œuvre et d'accroissement de la productivité, déjà en œuvre ou en voie de préparation, contrebalanceront cette diminution à divers degrés. Ces nouveaux programmes auront tendance à toucher toutes les catégories de cheminots, mais la répercussion des bouleversements produits différera, bien entendu, selon les cas particuliers, comme on le verra par ce qui suit.

#### *Réduction de service ou abandon complet d'embranchements*

Bien qu'il ne s'agisse pas de mesures nouvelles, les réductions de service et abandons d'embranchements ont fait couler plus d'encre, ces derniers temps, que tout autre programme, surtout à cause des effets qu'ils ont dans les provinces de l'Ouest. Dans une économie qui croît et se modifie constamment, il est souvent indispensable qu'une compagnie de chemin de fer réduise son service dans un secteur et l'augmente dans un autre. Cependant, depuis ou an ou deux, le nombre de demandes d'abandon d'embranchements et de réductions de service de transport de voyageurs et de marchandises a augmenté sensiblement, sans doute parce qu'on s'attend à l'adoption d'une loi basée sur le rapport MacPherson. Le Pacifique Canadien, par exemple, a dit à la Commission MacPherson qu'il voudrait peut-être abandonner jusqu'à 2,500 milles de voies dans les provinces des Prairies. La province de Saskatchewan a estimé qu'on peut envisager l'abandon de 2,600 milles de voies, desservant un tiers des régions cultivées de cette province. Dans le premier cas, les abandons et la réduction de service ne diminuent le nombre d'employés que du nombre de personnes directement affectées à l'exploitation et à l'entretien des voies et du matériel, aux points concernés: mécaniciens, serre-freins, commis, préposés à la manutention des marchandises, préposés à l'entretien des voies, employés des ateliers, chefs de gare, livreurs aux messageries, etc. Mais l'abandon d'embranchements peut aussi occasionner d'autres congédiements. En effet, l'absence de service sur les voies abandonnées, la moins grande circulation sur d'autres où le service a été réduit et la diminution des travaux d'entretien des voies et du matériel conduisent inévitablement à une réduction du personnel sur les voies principales. Nous avons déjà traité de certaines difficultés personnelles que connaissent, ainsi que leurs familles, les cheminots qui ont perdu leur emploi. Cependant, on n'a nullement mieux exprimé la gravité des conséquences, du point de vue humain, de l'abandon d'une voie, que ne l'a fait en juillet 1961 M. Rod. Kerr, c.r., commissaire en chef de la Commission des transports, dans un jugement oral rendu en Nouvelle-Écosse.

Ce qui nous inquiète le plus, ce sont les difficultés que connaîtront indubitablement les employés privés de travail par suite de cet abandon de ligne. Cependant, c'est une situation en dehors de notre action. Nous

savons tous que ce secteur a souffert d'une baisse de l'emploi; nous savons aussi qu'il sera difficile, pour les personnes privées de travail par suite de l'abandon de cette voie, de trouver rapidement un autre emploi. Nous aimerions qu'il en fût autrement. Nous souhaiterions qu'il y eût d'autres emplois permettant à ces personnes de demeurer là où elles ont établi leur foyer. Mais, comme je le disais il y a un instant, nous ne sommes pas maîtres de la situation. Elle est indépendante de notre volonté.

Bien entendu, nous ne prétendons pas qu'une ligne ne puisse cesser d'être rentable, ni qu'elle puisse jamais être abandonnée ou raccourcie, mais nous croyons que les employés concernés ont droit à la protection de l'article 182 rendu opérant. Considérons cependant les faits suivants: de 1956 à 1962 inclusivement, les compagnies de chemin de fer ont été autorisées par la Commission à abolir les postes de 483 chefs de gare dans diverses parties du Canada. De ce nombre, 217 étaient au service du National-Canadien, 224 à celui du Pacifique-Canadien et 42 autres au service d'autres compagnies de chemin de fer. Dans presque tous les cas, la décision de la Commission comportait l'autorisation de remplacer le chef de gare par un concierge; il ne s'agissait donc ni de fermeture ni d'abandon aux termes de l'article 182, aucun des employés mis à pied n'eut droit à une indemnisation. Habituellement, on demande plus tard la permission de retirer le concierge qui, travaillant à contrat, n'est pas un employé de la compagnie aux termes de l'article 182.

#### *Suppression de points de relais*

La suppression des points de relais est une très récente innovation qui touche surtout les mécaniciens, les chefs de train, les chauffeurs et les serre-freins, (c'est-à-dire les itinérants), de même que les télégraphistes, les commis et les employés non itinérants affectés à l'entretien des voies et du matériel dans les cours des terminus. La suppression des points de relais résulte, en fin de compte, de l'utilisation des locomotives diesel pour le service régulier et de l'amélioration générale du matériel roulant, deux facteurs qui permettent des périodes plus longues de voyage continu entre les haltes nécessaires à l'entretien.

La suppression de points de relais réduit le nombre d'emplois disponibles et pose des problèmes de rétablissement aux itinérants, mais aucun de ces deux cas ne relève du présent article 182. Elle n'entraîne aucune réduction immédiate de personnel, mais les employés des points de relais éliminés doivent souvent, s'ils désirent garder leur poste, déménager avec leur famille à l'un des terminus encore utilisés. Avec le temps, le personnel itinérant sera en partie mis à pied simplement à cause du prolongement des parcours et de la diminution du volume des affaires. Nous sommes convaincus que la suppression des points de relais abaisse à un niveau dangereux l'efficacité de travail des itinérants, mais ce sont les compagnies qui ont institué ce système et nous ne sommes pas naïfs au point de croire qu'elles l'abandonneront. Et nous ne croyons pas malséant de demander que cet état de choses soit aussi compris dans l'article 182.

Au sujet des non-itinérants qui perdent leur emploi à cause de la suppression de points de relais, il est intéressant de noter l'interprétation que la Cour suprême donna à l'article 182. Selon les juges, l'article 182 ne peut être invoqué que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a été autorisé par la Commission à supprimer, fermer ou abandonner une gare ou point de division, mais qu'elle n'a pas abandonné la ligne elle-même (l'article ne s'appliquant pas si la ligne est abandonnée). Il semble donc que la suppression de points de relais est un exemple parfait du cas décrit par l'article 182; l'élimination de certains arrêts entraîne la fermeture de cours de terminus aux endroits

concernés et la perte de trois ou quatre emplois de télégraphistes à chacun de ces endroits, mais non l'abandon d'une ligne. Mais il n'en est pas ainsi. Aucune réclamation n'a été possible parce que, dans chaque cas, les compagnies ont gardé le chef de gare à son poste. Ainsi, la gare n'est ni fermée, ni abandonnée. Ce procédé a tous les traits, (bien qu'on ne puisse pas encore le démontrer) d'une variation ou d'un prélude de la technique employée pour retirer les chefs de gare, technique que nous avons déjà expliquée.

#### *Extension des limites de secteur et mécanisation de l'outillage*

Pour fins d'entretien, les voies ferrées ont toujours été divisées en secteurs, chacun d'eux devant être entretenu par une équipe établie à un endroit particulier. Les hommes habitent à cet endroit ou dans les environs. Des équipes supplémentaires de district, de division ou de réseau, beaucoup plus nombreuses, s'occupent de zones qui englobent plusieurs secteurs; leur travail est le complément de celui des équipes de section. La mécanisation graduelle de l'entretien des voies, des terre-pleins, des constructions et d'autre matériel, a accru considérablement la productivité de la main-d'œuvre, permettant à chaque équipe d'entretenir des secteurs plus longs. En plus du transport motorisé, on a simplifié le travail à l'aide de grues à vapeur, machines à damer, régaleuses de ballast, tondeuses à mauvaises herbes, épanduses, appareils à curer les fossés, en plus d'utiliser des traverses en bois traité, de rail plus lourds et, comme ballast, de la pierre broyée. Là où il fallait jadis une équipe de 175 hommes, on fait aujourd'hui autant de travail, et du meilleur travail avec 80 hommes. On a donc diminué ou supprimé plusieurs équipes de secteur, et par conséquent aboli des emplois dans des circonstances où il est clair que l'article 182, dans sa forme actuelle, ne s'applique pas. Les renseignements disponibles ne font pas de distinction entre la perte d'emplois attribuable au prolongement des secteurs, et celle qui est attribuable à d'autres mesures telles que l'abandon d'embranchements, l'établissement de centres de direction du mouvement des trains, etc. Cependant, ces informations expliquent en partie la raison de la mise à pied de 1,300 contremaîtres de secteur et de plus de 4,900 préposés à l'entretien de secteurs par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien entre 1952 et 1962.

En ce moment, cette innovation est utilisée surtout par le National-Canadien. Il s'agit d'un système grâce auquel on remplace l'ancienne méthode de direction de mouvement au moyen de bulletins d'instructions pour chaque subdivision, par l'emploi d'un tableau de commande sur lequel est indiqué le mouvement dans une région entière. Ce mouvement peut alors être réglé à l'aide de signaux et d'aiguillages télécommandés. Les réductions de personnel directement attribuables à cette centralisation de contrôle touchent particulièrement les télégraphistes. Elle a entraîné dans certains cas la suppression de 21 emplois de télégraphistes par subdivision. Mais ceux-ci ne sont pas les seuls à en souffrir. Pour être économique, la centralisation de la direction du mouvement doit s'accompagner d'une réduction des frais d'entretien. On a réussi à réduire les frais en remplaçant les voies doubles par des voies simples, dans les secteurs où l'on a établi la centralisation de la direction du mouvement, ce qui a eu pour effet d'augmenter encore davantage le nombre des mises à pied parmi les préposés de l'entretien des voies et constructions. C'est là un autre cas où l'article 182 ne peut être invoqué pour les télégraphistes ou les préposés à l'entretien, parce qu'il ne comporte aucune fermeture de gare.

#### *Centralisation des services de messageries et de transport des marchandises*

Tout comme la centralisation de la direction du mouvement, celle des services de messageries et de transport des marchandises n'a été utilisée jus-

qu'ici que par le National-Canadien, dans le cadre d'un plan visant à intégrer les services de messageries et de transport des marchandises en quantités moindres qu'une charge de wagon (quoique le service de messageries pour marchandises ait déjà été adopté par le Pacifique-Canadien). Ce système prévoit l'aménagement de gares centrales où l'on s'occupe des messageries, du transport des marchandises, de la préparation des bordereaux d'expédition et de la comptabilité pour un grand nombre de petites gares. Ces gares centrales peuvent même s'occuper de la vente des billets aux voyageurs et de l'intercommunication. La gare centrale de Moncton (Nouveau-Brunswick), dessert ainsi 22 gares plus petites tandis que celle d'Edmonton (Alberta) en sert 27. La compagnie a déjà déclaré qu'elle a l'intention de fermer 18 gares dans la région de Moncton et 22 dans celle d'Edmonton. Elle se prépare actuellement à établir une gare centrale de ce genre dans la région des Grands lacs, pour servir 225 gares.

Les localités précédemment servies par ces gares sont reliées à la gare centrale par camions et autobus. On peut donc prévoir une réduction de personnel dans toutes les catégories de main-d'œuvre affectées directement à l'exploitation ferroviaire. Malgré cela, on n'a pas encore pu réclamer d'indemnité en vertu de l'article 182 vu que, pour l'instant du moins, les chefs de gare sont maintenus à leur poste, à plein salaire, même si leurs services sont superflus. Comme on leur a enlevé les fils télégraphiques et qu'on leur a donné l'ordre de ne fournir aucun service au public, on peut prévoir que la compagnie appliquera de nouveau à brève échéance son système de fermeture en deux étapes, qui consiste à remplacer le chef de gare par un concierge, puis à mettre le concierge à pied.

#### *Cours de triage automatiques*

Voici la mesure qui se rapproche peut-être le plus de l'automatisation totale d'un travail déterminé dans l'industrie ferroviaire. Dans ce cas encore, c'est le National-Canadien qui a fait la plus grande partie de l'expérimentation. La première cour de triage automatique a été aménagée à Montréal par le Pacifique-Canadien, en 1949. Depuis lors, le National-Canadien en a aménagé de plus grandes et de plus perfectionnées à Moncton, en 1960, à Montréal et à Winnipeg. D'autres cours de ce genre sont actuellement en projet ou en construction. Les cours servent à aiguiller et à redistribuer tous les wagons qui arrivent ou qui partent entre les voies de diverses catégories. Dans les cours anciennes, ce travail se fait manuellement. Dans les nouvelles, les commandes d'un plan automateur découpent et guident automatiquement les wagons à l'aide d'installations de télévision, de radar, de radio, de calculateurs et du poste central de direction du mouvement. Quand tout fonctionne parfaitement, ce système est censé accélérer considérablement la formation des trains et permettre de diriger le mouvement d'un plus grand nombre de wagons. Mais il a aussi pour effet de réduire radicalement la main-d'œuvre requise. Les cours de triage automatiques exigent un personnel plus nombreux de surveillants et de préposés à l'entretien et à la réparation des appareils de signalisation et d'intercommunication. Par contre, elles emploient moins de mécaniciens de locomotives, d'aiguilleurs, de vérificateurs de wagons et d'équipes de cour. Il va sans dire qu'aucun de ces derniers employés n'a droit à une indemnisation en vertu de l'article 182 actuel.

#### *Mécanisation du travail de bureau*

Bien qu'elle ne représente qu'une partie des changements technologiques survenus dans l'industrie ferroviaire, l'utilisation d'ensembles électroniques et de tabultrices mécaniques dans les services administratifs se rapproche

plus que toute autre chose de l'idée qu'on se fait généralement de l'automatisation. Si l'on prend comme exemple le cas du Pacifique-Canadien, on constate que dans sept bureaux de comptabilité sur huit, on mécanisa le travail de façon graduelle, durant quelques années, et qu'en 1959 et en 1960, quatre de ces bureaux furent supprimés (ceux de Moose Jaw, Calgary, St-Jean, N.-B., et North Bay). Le travail qui y était exécuté fut réparti entre les autres bureaux, ceux de Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal. La moitié environ des employés des bureaux abandonnés furent mutés à d'autres endroits. Les autres employés refusèrent une mutation ou furent mis à pied. Bien entendu, personne n'eut droit à une indemnité en vertu de l'article 182.

#### *Réunion de bureaux commerciaux de télégraphe*

Voici une mesure à laquelle les compagnies de chemin de fer ont eu recours par intervalles au cours des quarante dernières années. En 1934, on présenta à la Chambre des Communes un projet de loi visant à la réunion des services télégraphiques des deux grandes compagnies de chemin de fer, à la demande des présidents du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Le projet fut retiré à cause du tollé qu'il souleva dans le public. Récemment, les compagnies ont tenté d'atteindre le même résultat, petit à petit, en demandant à la Commission l'autorisation de réunir leurs bureaux respectifs à Fort William, Sault Ste-Marie, Port Arthur et Cornwall en Ontario. Bien que la réduction de personnel causée dans chaque cas ait été faible, elle s'aggraverait à mesure que l'on réunirait d'autres bureaux. Et dans ce cas particulier, ni l'article 182 ni la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne peuvent être invoqués.

Nous venons de signaler à peu près tous les programmes d'économie de main-d'œuvre actuellement en cours dans les chemins de fer. Sauf pour quelques commentaires faits en passant, nous n'avons aucunement essayé de les juger d'un point de vue autre que celui de leur effet sur l'emploi dans les chemins de fer, car la question de la façon d'évaluer l'un quelconque de ces changements n'a réellement aucune incidence directe sur le principe du Bill C-15. Toutefois, nous regretterions que quiconque tienne comme établi que nous sommes automatiquement pour ou contre quelque programme particulier. Probablement plus que la plupart des gens, nous avons intérêt à ce que l'industrie ferroviaire soit viable et efficace et, à la longue, évidemment, un plus haut niveau de vie résulte d'une production plus élevée par personne. En même temps, la recherche aveugle et égoïste par les chemins de fer de moyens d'obtenir plus de tonnes-mille, par heure-homme peut être peu prévoyante et n'avoir d'autre résultat qu'une dépression de l'économie non compensée par un avantage direct que pourrait en retirer directement le chemin de fer lui-même. L'abandon d'embranchements et la centralisation des services de messageries et de transport des marchandises sont des exemples évidents d'un conflit possible entre des mesures privées et publiques en vue de l'efficacité. Si le corps qui, selon les rumeurs, doit être constitué cet automne pour statuer sur les abandons de lignes et pour entendre les objections des parties intéressées ne fait pas plus que cela, il ne contribuera pour rien de nouveau à la politique publique, car la Commission des transports remplit déjà cette fonction. Un nouveau corps devrait avoir assez de ressources et de liberté d'action pour entreprendre des études détaillées de toute innovation majeure avant qu'elle soit généralement adoptée. (Une expression plus développée de nos vues sur ce sujet a déjà été soumise au ministre actuel des Transports et elle peut être communiquée à quiconque voudra en prendre connaissance.)

N'ayant pu obtenir réparation en vertu de l'article 182, les employés ont cherché d'autres solutions au problème créé par l'automatisation, mais sans trop de succès. La mieux connue peut-être de ces solutions est le «fonds de

sécurité de l'emploi» qui a été établi par un comité fédéral de conciliation présidé par M. le juge Munroe de la Colombie-Britannique, au milieu de 1962. Le fonds ne profite qu'aux employés non itinérants et chacun des sept chemins de fer a son propre fonds auquel il verse un cent par heure de travail des employés compris dans la convention. Plus d'un an plus tard, toutes les modalités n'en ont pas encore été fixées, mais lorsqu'elles le seront, de nombreux employés mis à pied malgré des états de service respectables ne pourront être admis à bénéficier de ses avantages et ceux qui seront admis à le faire recevront probablement moins de quinze dollars par semaine pour un nombre de semaines très limité. Et, évidemment, il n'y a de tel fonds pour aucun des groupes d'employés itinérants.

Enfin, les organisations associées des cheminots aimeraient dire que bien que l'esprit du Bill C-15 leur plaise grandement, elles se demandent avec inquiétude s'il ne permet le même genre de malentendu que la loi qu'il vise à remplacer. Il serait assurément fort regrettable qu'on laissât une telle chose se produire.

Le Bill C-15 ajoute les mots «ou leur mise à pied» au milieu de la ligne 8, et les mots «ou la perte d'emploi» à la ligne 12 de l'article 182. Mais la faiblesse de l'article 182 ne consiste pas tellement en un manque de souci pour la perte de l'emploi que dans sa définition de «changement, modification ou déviation dans le chemin de fer». Par conséquent, les employés suggèrent respectueusement que le Bill soit moins précis au sujet des conditions exactes dans lesquelles la perte d'emploi se produit et que ce résultat pourrait être obtenu en apportant de légers changements au Bill C-15 de façon qu'on y lise ce qui suit:

182. La compagnie ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie de chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181; et lorsqu'il est apporté un tel changement, modification ou déviation qui entraînerait le déplacement des employés ou leur mise à pied par le chemin de fer, soit directement, soit pour raison d'ancienneté, 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 ou la perte d'emploi ainsi occasionnée.

Nous suggérons de plus très respectueusement que la loi actuelle impose une responsabilité considérable à la Commission et, par conséquent, que pour les cas où il se produit une perte d'emploi, ce Comité ordonne le paiement d'une indemnité semblable à celle que le Parlement a déjà prévue dans la Loi du Canadien National-Pacifique Canadien pour les employés touchés par la coopération entre les deux compagnies.

#### APPENDICE 1

*La Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1952, c. 234)*

Déviations, changements et déplacements—Article 181

(1) Si la compagnie veut opérer quelque déviation, changement ou modification dans le chemin de fer tel qu'il est déjà construit ou simplement tracé et sanctionné, ou dans quelque partie de ce chemin de fer, un plan, un profil et un livre de renvoi pour la partie du chemin de fer à changer, indiquant la déviation, le changement ou la modification qu'il est question d'opérer, doivent, de la manière prescrite ci-dessus par rapport au plan, au profil et au livre de renvoi originaux, être soumis à l'approbation de la Commission qui peut les sanctionner.

(2) Une fois ainsi sanctionnés, les plan, profil et livre de renvoi de la partie de ce chemin de fer qu'il s'agit de changer doivent être déposés et traités ainsi qu'il est prescrit ci-dessus par rapport à ces plan, profil et livre de renvoi originaux.

(3) La compagnie peut dès lors opérer cette déviation, ce changement ou cette modification, et toutes les dispositions de la présente loi s'appliquent à la partie de ladite ligne de chemin de fer ainsi changée ou qu'il est question de changer à quelque époque que ce soit, de la même manière qu'à la ligne tracée en premier lieu.

(4) La Commission peut, soit par règlement général, soit dans un cas particulier, exempter la compagnie de soumettre les plan, profil et livre de renvoi ainsi que le prescrit le présent article, quand cette déviation, ce changement ou cette modification s'opère ou doit s'opérer dans le but d'atténuer une courbe, d'adoucir une pente, ou autrement d'améliorer la voie ou, dans quelque autre but d'utilité publique, selon que la Commission le juge à propos, si cette déviation, ce changement ou cette modification ne va pas à plus de trois cents pieds de l'axe de la voie tracée ou construite en conformité des plan, profil et livre de renvoi déposés au bureau de la Commission, conformément à la présente loi.

(5) Rien au présent article n'autorise le prolongement du chemin de fer au delà des têtes de ligne mentionnées dans la loi spéciale.

#### Pouvoirs généraux—Article 168

La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

## APPENDICE 2

53<sup>e</sup> rapport de la Commission des transports du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1957.

*Requête de la New York Central Railroad Company pour obtenir l'autorisation d'abandonner sa ligne Cornwall-Ottawa, 74 C.R.T.C. 334; 46 J.O.R. & R. 417*

La *New York Central Railroad Company* et l'*Ottawa and New York Railway Company* ont présenté une requête pour obtenir l'autorisation d'abandonner leur ligne de chemin de fer qui va de la frontière canado-américaine, près de Cornwall, à Ottawa, distance approximative de 58 milles. Avant d'entendre la requête, la Commission a, selon sa pratique habituelle, fait inspecter la ligne par des fonctionnaires de ses Directions du génie et de l'exploitation, qui lui ont présenté un rapport. A une audience ultérieure, la compagnie a fait valoir devant la Commission que le pont-rail, qui enjambe le chenal sud du Saint-Laurent, allait être enlevé lors de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent et que les frais qu'occasionnerait le déplacement de la ligne de chemin de fer pour lui permettre de poursuivre ses opérations ne seraient pas justifiés du point de vue économique. La Commission a également constaté que l'exploitation de cette ligne entre Cornwall et Ottawa seulement produirait un déficit continu et que son abandon causerait un certain embarras au public mais que le trafic n'y était pas suffisant pour justifier un refus d'accéder à la requête. En conséquence, l'ordonnance n<sup>o</sup> 90648 du 10 janvier 1957 a autorisé l'abandon de l'exploitation à compter du 15 février 1957. Une requête faite au nom des employés de la *New York Central Railroad Company* au sujet d'une indemnisation est encore à l'étude.

*Fraternités des employés de chemin de fer c. New York Central Railroad Company*, 75 C.R.T.C. 22; 47 J.O.R. & R.55

Au sujet de l'abandon susmentionné de l'exploitation de la ligne du *New York Central Railway* entre Cornwall et Ottawa, il a été fait, au nom de certains employés de chemin de fer, une requête dans laquelle on prétend que le *New York Central* est tenu, en vertu de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer, de les indemniser de la perte financière que leur cause l'abandon de la ligne. Le commissaire en chef adjoint a soutenu que les employés n'avaient pas légalement droit, aux termes de la Loi sur les chemins de fer, à une indemnisation pour la perte financière que leur occasionne le changement de domicile nécessité par l'abandon de la ligne, ou par la fermeture de gares ou l'abandon de points divisionnaires en résultant, autorisé par la Commission en vertu de son ordonnance n° 90648. Le commissaire en chef suppléant et le commissaire Chase différaient d'avis avec le commissaire en chef adjoint mais, comme il s'agissait d'un point de droit, l'avis du commissaire en chef adjoint a prévalu, en vertu de l'article 12 (2) de la Loi sur les chemins de fer.

*Loi sur les chemins de fer* (S.R.C. 1952, c. 234)

#### Constitution—Article 12

(2) Le commissaire en chef, lorsqu'il est présent, doit présider les assemblées; et le commissaire en chef adjoint, lorsqu'il est présent, doit présider en l'absence du commissaire en chef, et l'opinion de l'un ou de l'autre prévaut à l'égard de toute question qui se présente sous sa présidence et qui, de l'avis des membres de la Commission, est une question de droit.

### APPENDICE 3

#### M. le juge Cartwright:

La demande des employés s'inscrit, il me semble, dans le cadre de l'article dont les termes doivent être interprétés selon leur sens ordinaire. La Compagnie a, en fait, déplacé, fermé ou abandonné chaque gare ou station et chaque point de division situés sur la ligne abandonnée; les membres de son personnel, autrefois employés à l'un ou l'autre des points de division ou des gares, qui sont demeurés à son service, ont été déplacés et ont rempli d'autres emplois sur le réseau; il leur a donc fallu changer de résidence. L'article n'a pas été, de toute évidence, rédigé par un grammairien méticuleux; toutefois, ce qui, à n'en pas douter, fait l'objet d'une interdiction conditionnelle aux termes de cette partie de l'article commençant par les mots «ni déplacer» à la 4<sup>e</sup> ligne et qui, le cas échéant, donne droit à une indemnité, est précisément ce genre de déplacement, de fermeture ou d'abandon qui implique le déplacement de travailleurs et entraîne pour ceux-ci un changement de résidence.

Le distingué commissaire en chef suppléant a soutenu en effet que les termes de l'article 182, cité ci-dessus, visent des déplacements, des fermetures ou des abandons nécessités par les déviations, les changements ou les modifications du réseau entrepris en conformité des dispositions de l'article 181 ou qui se produisent dans des circonstances autres que la cessation de l'exploitation d'une ligne, mais, a-t-il prétendu, ledit article 182 ne s'applique pas aux fermetures ou aux abandons entraînés par la fin de la mise en service d'une ligne, prévue par l'article 168. C'est en vain que je cherche des motifs à l'appui d'une telle différenciation. La loi ne définit ni le «déplacement», ni la «fermeture», ni «l'abandon»; ces expressions ne sont pas davantage des termes du métier. Dans leur acception courante, ils ont trait à l'action entreprise par le défendeur vis-à-vis des stations ou gares de la ligne abandonnée. L'effet sur la catégorie des travailleurs au bénéfice desquels l'article en question a été adopté, c'est-à-dire

ceux qu'une compagnie a gardés à son emploi et qui ont été déplacés par suite de la désaffectation d'une gare, demeure le même, que la partie de la ligne sur laquelle se trouvait la gare soit maintenue dans son tracé, qu'elle soit abandonnée ou qu'elle soit installée ailleurs. En un sens, chaque réinstallation d'un tronçon de chemin de fer implique un abandon de cette partie de ligne que remplace la ligne posée ailleurs et, en principe, il y a bien peu de différence entre, d'une part, abandonner une ligne toute entière qui ne représente qu'une fraction de un pour cent de l'ensemble du réseau d'une compagnie et, d'autre part, l'enlever et la remplacer par une ligne empruntant un tout autre tracé. Dans les deux cas, nous assistons à une modification «du réseau de chemin de fer», pris dans son ensemble.

A mon avis, ni le libellé des articles de la Loi sur les chemins de fer, ni l'historique de la législation ne nous fournissent des motifs suffisants pour refuser de donner aux termes de l'article leur acception courante, pure et simple.

M. le juge Maitland (les juges Locke et Abbott s'étant rangés à son avis) : (Art. 168 et 182 de la *Loi sur les chemins de fer*)

Les appelants soutiennent que ces deux articles sont complémentaires, le premier ayant pour objet la protection du public, le second, la protection des employés du chemin de fer. L'article 182, fait-on valoir, se divise en deux parties, dont l'une traite des changements, modifications ou déviations possibles d'un chemin de fer, tandis que l'autre traite du déplacement, de la fermeture ou de l'abandon d'une gare ou d'un point de division. On a soutenu que si, à la suite d'un abandon d'exploitation d'une ligne, entrepris aux termes de l'article 168, on devait déplacer, fermer ou abandonner une station ou un point de division, un dédommagement était alors exigible aux termes de l'article 182.

Le défendeur soutient que les mots «un tel changement» qui suivent le point-virgule dans le corps de l'article 182 ne sauraient être dissociés des mots «changement, modification ou déviation» du début de l'article. Il n'y a ouverture à dédommagement aux termes de l'article 182 que s'il y a eu un changement, une modification ou une déviation rentrant dans la catégorie de ceux qui sont visés à l'article 181, expressément mentionné à l'article 182.

L'historique de ce qui est maintenant l'article 182 est du plus haut intérêt pour la solution du litige.

L'article 120 de l'Acte des chemins de fer, chapitre 29 des Statuts de 1888, édictait qu'une compagnie pouvait «changer le parcours d'une partie de sa ligne de chemin de fer, dans le but d'en diminuer les courbes, d'en réduire les rampes, ou d'améliorer autrement sa ligne de chemin de fer, ou dans un but d'intérêt public,» et pouvait, avec l'approbation du comité des chemins de fer, faire ce changement. Toutes les dispositions de la loi devaient s'appliquer intégralement aussi bien à cette partie de la ligne ainsi changée qu'à la ligne d'origine.

En 1900, l'article 117 du chapitre 23 portait ce qui suit:

117. Sauf en conformité des dispositions de l'article 120 ou de l'article 130, il ne sera fait aucune déviation de plus d'un mille du tracé du chemin de fer sur le terrain, ou de la position qui lui est donnée sur la carte ou le plan et dans le livre de renvoi sanctionnés par le ministre en vertu des dispositions de l'article 124.

L'article 120 est précisément l'article de la loi dont il a été fait mention antérieurement. L'article 130 exigeait la production, aux fins d'approbation du comité des chemins de fer, d'une carte ou d'un plan et d'un profil de la section du chemin de fer que l'on se proposait de changer, ainsi que d'un livre de renvoi.

L'article 131 du chapitre 58 des Statuts de 1903 se lit ainsi:

131. La Compagnie ne commencera la construction du chemin de fer ni d'aucune partie du chemin de fer, que lorsque les dispositions des articles 123 et 124 auront été complètement exécutées; et la Compagnie ne fera pas de changement, de modification, ni de déviation dans le chemin de fer ou partie de chemin de fer avant l'entier accomplissement des formalités prescrites par le précédent article.

Le «précédent article», c'est-à-dire l'article 130, contenait des dispositions semblables à celles que reproduit l'article 181 de la loi, dans sa version actuelle, exigeant la production, aux fins d'approbation de la Commission, d'un plan, d'un profil et d'un livre de renvoi pour la partie du chemin de fer à changer.

Les changements, modifications ou déviations d'un chemin de fer ont fait l'objet d'un paragraphe distinct (paragraphe (2) de l'article 168) figurant dans l'Acte des chemins de fer, chapitre 37 des Statuts révisés du Canada de 1906, et énonçant ce qui suit:

(2) La Compagnie ne peut faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article qui précède.

Là encore, le renvoi à «l'article précédent» (l'article 167) se trouve être un article rédigé dans les mêmes termes que l'article 181 de la loi actuelle.

En 1913, le chapitre 44 substituait au paragraphe (2) de l'article 168 ce qui suit:

(2) La compagnie ne doit, en aucun temps, faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer, ou dans aucune partie du chemin de fer, avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article précédent, ni déplacer, fermer ou abandonner une gare ou un point de division sans la permission de la Commission; et lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division, la Compagnie doit indemniser ses employés, selon que la Commission le juge à propos, de toute perte financière à eux occasionnée par le changement de résidence rendu nécessaire par ce changement.»

En 1919, l'article en cause est devenu, au chapitre 68, l'article 179 dont voici le texte:

179. 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 précédent, ni déplacer, fermer ou abandonner une gare ou station, ou point de division ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés, sans la permission de la Commission; 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.

L'article repris dans le chapitre 170 des Statuts révisés de 1927, se lit comme il suit, son libellé étant le même que celui qu'énonce l'article 182 de la loi actuelle:

179. 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 précédent, 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 em-

ployés; 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.»

Il convient de noter, dans cette évolution historique, qu'à l'origine il n'est fait aucune mention de l'indemnité. Plus tard, cette notion s'y retrouve intégrée audit article. La modification de 1913 prévoit une indemnité «lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division». La modification de 1919 a donné à cette disposition la forme qu'on retrouve, à peu de choses près, dans la version actuelle, en prêtant au concept d'indemnité une portée plus vaste.

L'article 168 a été édicté pour la première fois en 1933; il portait alors le numéro 165A.

Avant cette date, les compagnies de chemin de fer pouvaient, sauf si elles y étaient tenues en vertu d'un contrat ou par une disposition expresse de la loi, discontinuer l'exploitation de la totalité ou d'une partie de leurs lignes ferroviaires sans solliciter aucune autorisation de la Commission.

Il importe de souligner que l'article 168 et quelques autres se retrouvent dans la loi, sous la rubrique «Pouvoirs généraux» et sous le titre «Pouvoirs—construction de chemins de fer». Les articles 181 et 182 apparaissent sous la rubrique «Déviations, changements et déplacements» et sous le titre «Emplacement de ligne».

A la lumière de ce qui précède, les dispositions relatives à l'indemnité que renferme l'article 182 me semblent prévoir une compensation financière visant la perte qu'entraîne, pour les employés, un changement de résidence nécessité par la décision d'une compagnie ferroviaire de changer, modifier ou dévier ses lignes de chemin de fer, ou d'enlever, fermer ou abandonner une station ou un point de division, ou de créer un nouveau point de division sur l'une ou l'autre de ces lignes. La première mention de l'indemnité se rencontre dans un texte ajouté à un article qui traite du changement, de la modification ou de la déviation d'une ligne de chemin de fer. Les dispositions actuelles visant l'indemnité sont insérées dans un article relatif à ce sujet.

A l'époque où les dispositions ayant trait à l'indemnité ont été ajoutées aux articles qui précédaient l'article 182 et où il leur a été donné une portée plus vaste, la loi ne renfermait aucune disposition exigeant que la Commission donne son consentement à l'abandon d'une ligne.

J'en conclus que les dispositions relatives à l'indemnité, contenues à l'article 182, forment partie d'un article qui vise seulement le changement, la modification ou la déviation d'une ligne existante et continue, l'enlèvement, la fermeture ou l'abandon d'une station ou d'un point de division et la création d'un nouveau point de division sur une semblable ligne. Par ailleurs, l'abandon d'une ligne constitue un sujet que la loi traite d'une façon distincte. L'exploitation de la ligne a été discontinuée. L'approbation de la Commission est requise aux termes de l'article 168, mais aucune indemnité n'est payable.

Je rejette par conséquent l'appel, avec dépens.

M. le juge Rand:

En 1933 comme en 1939, la question de l'indemnité était présente à l'esprit du rédacteur de la loi et, cependant, on ne trouve nulle part, ni dans l'une ou l'autre de ces lois modificatrices, ni dans la loi fondamentale elle-même, un texte prévoyant une indemnité à la suite d'un abandon distinct «d'une mesure, d'un plan ou d'un arrangement» dont ont convenu les deux réseaux. Si telle avait été l'intention du législateur, tant à l'endroit du

Canadien-National ou du Canadien-Pacifique qu'à l'endroit de tout autre chemin de fer agissant indépendamment sous le régime de l'article 168, il aurait été très simple de légiférer dans ce sens. Il aurait suffi de préciser que les dispositions de l'article 182 s'appliquent, lorsque les faits le justifient, aux abandons visés par l'article 168; mais on a soigneusement évité de faire une telle précision. Il s'agit d'un cas où un des aspects de l'indemnité n'est pas prévu par une disposition statutaire et ce tribunal n'a pas le pouvoir d'y suppléer.

## APPENDICE 4

Effectif annuel  
(Moyenne de 12 mois)

N.-C.-P.-C.	1946	1950	1952	1954	1956	1958	1960	1962
Général .....	22,420	23,314	25,814	24,872	24,238	23,381	21,849	21,148
Voie et constructions	34,276	35,438	38,960	32,774	35,631	32,262	28,948	25,779
Matériel .....	38,501	41,800	50,275	42,309	42,544	34,514	28,404	25,445
Transport 1 .....	18,858	18,601	20,692	19,467	20,620	18,053	17,176	15,912
Transport 2 .....	27,012	29,523	31,942	29,820	32,473	28,022	25,146	23,084
Autres .....	11,045	13,017	15,671	15,876	23,275	21,994	20,933	20,296
Total .....	152,112	161,693	183,354	166,118	178,781	158,226	142,456	131,664
Non agricole,								
total (milliers) ..	3,480	3,958	4,273	4,365	4,809	4,983	5,280	5,564
Fabrication (milliers)	1,214	1,316	1,333	1,326	1,435	1,459	1,470	1,567
Construction								
(milliers) .....	224	331	338	334	412	427	418	429
Transport (milliers)	344	376	421	297	433	429	442	446
Service (milliers) ..	784	908	959	1,034	1,131	1,257	1,463	1,615

Source: BFS Transport Ferroviaire, Partie VI et la Main-d'œuvre.

Général: Commis, sténographes, mécanographes-machines de bureau, préposés aux immeubles, conducteurs de véhicules de service, magasiniers, ouvriers-magasiniers.

Voie et constructions: contremaîtres du service des ponts et bâtiments, charpentiers, pontiers, tuyauteurs, tôliers, maçons, peintres, aides, préposés au matériel de travail, servants de pompe, équipes supplémentaires, contremaîtres de secteur, ouvriers de la voie, signaux et transmissions électriques, préposés à l'entretien des lignes, aide-monteurs de ligne, etc.

Matériel: chaudronniers, ouvriers d'atelier de wagons, travailleurs de l'électricité, machinistes, mouleurs, tuyauteurs et tôliers, aides, nettoyeurs de voitures, mécaniciens de machines fixes, chauffeurs, graisseurs, etc.

Transports 1: personnel d'acheminement, agents de surveillance et adjoints, chefs de gare, télégraphistes, opérateurs de leviers, contremaîtres généraux, manutentionnaires, maîtres d'hôtel (wagon-restaurant), chefs (cuisine), cuisiniers, conducteurs (wagons-lits et wagons-salon), porteurs, etc.

Transports 2: Mécaniciens, conducteurs serre-freins, chef de train (trains de voyageurs et trains de marchandises), chauffeurs, contremaîtres et mécaniciens de cour, aiguilleurs, aides.

Autres: communications, messageries, camionnage, transport routier (ch. de fer).

Voir aussi la Classification canadienne des employés des chemins de fer et leur indemnisation.

## APPENDICE 5

COMITÉ GÉNÉRAL DE CONFÉRENCE DES  
ORGANISATIONS ASSOCIÉES DE TRAVAILLEURS FERROVIAIRES

Représentant les groupes suivants:

- Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives
- Fraternité des agents de train
- Ordre des conducteurs et serre-freins de chemins de fer
- Fraternité des travailleurs de l'entretien de la voie
- Fraternité des commis de chemins de fer et de navires à vapeur, de manieurs de marchandises et d'employés de messageries et de gares.
- Division n° 4, Département des employés de chemins de fer, A.F.L.
- Fédération du réseau du National-Canadien, Section N° 11
- Association internationale des machinistes
- Fraternité internationale des chaudronniers, constructeurs de navires d'acier, forgerons, ouvriers de forge et aides
- Fraternité des wagonniers de Chemins de fer d'Amérique
- International Brotherhood of Firemen and Oilers, Steam Plant Employees, Roundhouse and Railway Shop Labourers
- Fraternité internationale des travailleurs de l'électricité
- Association unie des Compagnons et Apprentis des métiers de plombier et de tuyauteur des États-Unis et du Canada
- Union internationale de l'Amérique du Nord des mouleurs et travailleurs de fonderie
- Association internationale des tôliers
- Union des télégraphistes du Commerce
- Fraternité des signaleurs de chemins de fer
- Ordre des télégraphistes de Chemins de fer
- Canadian Brotherhood of Railway Employees and Other Transport Workers
- Brotherhood of Sleeping Car Porters, Train, Chair Car, Coach Porters and Attendants

COMITÉ NATIONAL D'ACTION LÉGISLATIVE,  
FRATERNITÉS INTERNATIONALES DE TRAVAILLEURS FERROVIAIRES

Représentant les groupes suivants:

- Fraternité des mécaniciens de locomotives
- Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives
- Ordre des conducteurs et serre-freins de chemins de fer
- Fraternité des agents de train
- Ordre des télégraphistes de chemins de fer
- Fraternité des travailleurs de l'entretien de la voie
- Division No. 4, Railway Employees Department, A.F.L.
- Fraternité des signaleurs de chemins de fer

Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, de lire les annexes: j'espère que vous et les membres du Comité serez d'accord; elles sont à votre disposition. Comme je l'ai dit au début, mes collègues sont à votre disposition aussi longtemps que vous le désirerez et ils sont en mesure de répondre à toute question et de donner toute explication que vous voudrez leur demander.

L'exposé, à mon avis, a donné une idée très générale des circonstances extrêmement pénibles et désolantes dans lesquelles se trouvent maintenant ces employés ferroviaires à cause des changements technologiques qui ont modifié les chemins de fer, comme par exemple la mécanisation accrue et la diminution des indicateurs, des opérations et ainsi de suite.

Nous avons confiance que votre Comité accordera à notre mémoire toute l'attention nécessaire; au nom du Comité et en mon nom propre, je tiens à vous remercier de m'avoir écouté si attentivement.

Comme je l'ai dit au début, monsieur, je dois vous quitter pour aller siéger au conseil exécutif du Congrès du Travail du Canada. Je vous demande donc de m'excuser. Encore une fois, merci.

M. ADDISON: Je remercie M. Hall pour son exposé. Avant de partir, pourrait-il nous indiquer qui sont ses collègues ou ceux à qui nous pouvons poser des questions.

M. HALL: Oui. Voici la liste des témoins, monsieur. Les organisations représentées sont mentionnées à l'appendice E, mais les noms des particuliers n'y sont pas.

M. S. Wells, directeur des recherches et M. Pawson, secrétaire du Comité des services sédentaires ainsi que ceux qui les accompagnent peuvent répondre à toutes vos questions.

M. FISHER: J'aimerais que les appendices soient insérés dans le compte rendu des délibérations après les remarques de M. Hall.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous avoir une motion?

M. FISHER: Je propose que les appendices soient insérés dans les délibérations du Comité après les remarques de M. Hall.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que le mémoire y soit inséré aussi?

M. FISHER: Oui.

Appuyé par M. Orlikow.

La motion est adoptée.

M. RIDEOUT: Parce que je viens des Maritimes et qu'il s'agit ici d'un problème national, je ne devrais peut-être pas prendre parole, surtout étant donné la récente visite de M. Fisher dans les Maritimes. Je me demandais cependant si nous ne devrions pas entendre les autres parties en cause et les représentants des chemins de fer, tout comme nous avons entendu M. Hall.

Les chemins de fer ont-ils un mémoire à présenter? D'autres groupes en ont-ils?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas encore reçu les demandes.

M. GODIN: Je propose que le rapport adressé au ministre actuel des Transports soit inclus dans les appendices et mis à notre disposition. Il semble que ce document est plus récent que certains autres appendices.

Adopté.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Devons-nous étudier le bill? Le nouveau bill même? Je ne comprends pas au juste ce que nous devons étudier.

M. GODIN: Le mémoire contredit le bill, n'est-ce pas?

M. FISHER: Seul le contenu du bill nous intéresse. En d'autres mots, un sujet d'ordre général; dans ce sens, si nous étudions précisément le bill qui nous est présenté, nous agissons à l'encontre des attributions de notre Comité.

Je crois que nous devons examiner un peu les témoins des syndicats ferroviaires au sujet du principe général du bill. Voici un exemple de l'application de ce principe.

En réalité, nous devons déterminer qui devra assumer la responsabilité de la désorganisation causée par certains changements apportés aux chemins de fer. Si la responsabilité doit incomber à quelqu'un, il me semble que, de façon très générale, deux groupes ou organismes différents peuvent l'endosser: en général le gouvernement du Canada, par l'entremise de services qu'il possède déjà ou d'autres que nous pouvons recommander, et les chemins de fer mêmes.

Le but de mon bill et le but du mémoire qui nous est présenté est de faire porter la responsabilité sur les chemins de fer. C'est ce que je soutiens personnellement. Cependant, je crois que nous devrions regarder l'envers de la médaille et entendre l'opinion, non seulement des témoins ici présents, mais aussi des membres du Comité à ce sujet.

M. REGAN: Monsieur le président, les membres du Comité peuvent difficilement poser des questions à des membres non désignés parmi le très grand nombre de représentants des fraternités qui sont ici présents. Par conséquent, les diverses fraternités pourraient peut-être choisir deux ou trois membres qui s'avanceraient pour répondre à nos questions et discuter le mémoire qu'on vient de nous présenter. Je crois que ce serait la façon la plus ordonnée et la plus efficace de procéder en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes d'accord?

(Assentiment)

M. ORLIKOW: Il me semble que, bien avant d'étudier le texte du bill proposé par M. Fisher ou les modifications proposées dans ce mémoire, nous devrions obtenir beaucoup de renseignements des représentants des syndicats qui ont présenté le mémoire; nous devons aussi certainement entendre les compagnies de chemin de fer, car il nous faut absolument connaître leur situation avant de pouvoir aboutir à une conclusion avisée. Si nous voulons aborder ce problème sérieusement, il n'est même pas question de soumettre un rapport avant d'entendre au moins les syndicats et les compagnies intéressées et peut-être aussi le ministre des Transports.

Je poserai d'abord une question à M. Wells.

Vers la page 3 du mémoire on mentionne une grande réduction de l'emploi dans les chemins de fer. Ailleurs dans le mémoire, vous parlez de classifications précises, et des réductions dans ces classifications. Les syndicats peuvent-ils informer les membres du Comité du chiffre global réel plutôt que du pourcentage. En d'autres mots, quel était le nombre d'employés dans les catégories des services roulants et sédentaires, par exemple en 1952 et en 1962? Quel est le total de la diminution?

M. BALCER: Puis-je invoquer le Règlement avant de commencer pour que nous puissions suivre une marche précise? Allons-nous entendre d'autres mémoires ce matin avant de commencer l'interrogatoire? L'association ferroviaire va-t-elle comparaître et inviterons-nous le ministre des Transports à témoigner?

Si nous éclaircissons ces points dès maintenant, avant de poser des questions précises au sujet du mémoire, nous pourrions progresser beaucoup plus rapidement.

M. ORLIKOW: Après la lecture de ce mémoire et pendant qu'il est encore frais à notre esprit, il n'y a pas de doute que le mieux à faire consiste à interroger les représentants aussi longtemps qu'il le faudra et tout le reste de la matinée si nécessaire. Je ne sais pas s'ils peuvent tous revenir ici. Nous pourrions ensuite décider qui nous désirons entendre et fixer l'heure de l'audience.

M. FOY: Je suis d'accord avec ce que M. Orlikow vient de dire et je propose que nous examinions dès maintenant, le plus possible, le mémoire en question parce que le temps va nous manquer pour les délibérations des autres comités

plus tard ce matin. Je suis d'avis que cette question devra faire l'objet d'une étude aussi approfondie que possible pendant qu'elle est fraîche à notre esprit. A la prochaine réunion, nous pourrions continuer cette étude au besoin ou ajouter quelque chose de nouveau, et permettre ainsi aux membres d'y réfléchir entre les réunions.

Le PRÉSIDENT: Tous sont-ils d'accord?

M. BALCER: Je n'ai aucune objection si nous sommes tous d'accord.

M. RIDEOUT: Je crois que nous nous sommes entendus au début sur l'étude de ce mémoire point par point. M. Orlikow a sauté à la page 3 ou 4.

M. FOY: Je propose qu'on réponde à cette question et que nous ne prenions ensuite qu'une page à la fois.

M. STEWART WELLS (*Bureau d'étude des syndicats du personnel sédentaire des chemins de fer*): M. Orlikow parlait des modifications de pourcentages à la page 3 et d'un ou deux chiffres mentionnés par la suite dans le mémoire.

Si vous voulez bien vous reporter à l'appendice 4 qui apparaît à l'avant-dernière page du mémoire, vous trouverez les chiffres qui établissent la base des modifications de pourcentages données à la page 3.

Au sujet de l'appendice 4, nous nous excusons de ce que certaines expressions ne sont pas traduites sur la copie française. La difficulté vient de ce que nous nous en sommes remis sans plus à l'imprimeur de la Reine à Montréal pour la traduction française. Comme ils ne l'ont pas fait, nous avons hésité, ainsi que notre traducteur, à traduire les termes techniques tels qu'ils ont été définis par le Bureau fédéral de la Statistique et la commission des Transports et c'est à contrecœur que nous avons dû inclure des mots anglais dans la traduction française.

Pour en revenir à la traduction elle-même, dans les catégories générales soulignées et définies au bas de l'appendice 4, j'ai essayé de faire entrer quelques-unes des occupations les plus précises qui sont comprises dans ces catégories. Elles n'y sont pas toutes parce que cela demanderait beaucoup plus de temps; elles s'inspirent cependant de *Canadian Classification of Railway Employees and their Compensation*. Je pourrais préparer et nous pourrions vous fournir n'importe quelle autre combinaison de chiffres que vous désirez; mais il est possible d'aller dans des détails si nombreux et si variés que nous avons décidé qu'il fallait s'arrêter quelque part. Ces chiffres viennent de la publication dans laquelle le Bureau fédéral de la Statistique définit l'emploi dans les chemins de fer tel que le démontre annuellement la publication de ce Bureau: *Transport par chemin de fer, VI<sup>e</sup> partie.—Statistique de l'emploi*.

M. ORLIKOW: Une autre question, monsieur Wells. Avez-vous des chiffres sur ce qui se produit dans le domaine de la surveillance? Baissent-ils quand ceux-là baissent ou augmentent-ils?

M. WELLS: Il y a augmentation en ce que nous préférons appeler la «gestion». Certaines classifications visent la surveillance d'autres catégories d'employés comprises ici mais elles ne sont pas normalement incluses sous le titre de «surveillance». Le groupe de la gestion auquel vous faites allusion, j'en suis sûr, augmente. J'hésite un peu à parler de changements radicaux en ce moment.

M. HORNER (*Acadia*): Puis-je poser une question supplémentaire au sujet de ces chiffres?

Ma question se rapporte à l'appendice 4. Un coup d'œil rapide sur la période allant de 1952 à 1962 révèle qu'il y a environ 52,000 employés de moins en 1962. Est-il possible de savoir quel pourcentage de ces 52,000 employés est à la retraite et quel pourcentage a été mis à pied par suite de l'abandon ou de la modification de l'exploitation de chemins de fer.

M. WELLS: Je crains qu'il me soit absolument impossible de répondre à cette question. Ces renseignements ne sont pas publiés. Nous avons essayé pendant quelque temps d'obtenir des chemins de fer des renseignements de cette nature mais les seuls que nous ayons obtenus, en de rares occasions, se rapportaient à des cas précis. Il est même difficile d'établir s'il est possible d'obtenir des chemins de fer de tels renseignements. Si vous pouvez les obtenir, nous serons heureux de les étudier lors d'une prochaine comparaison.

M. HORNER (*Acadia*): Vous pourriez sûrement nous donner une appréciation de ce qui en est, une évaluation au meilleur de votre connaissance, puisque vous êtes un statisticien dans le domaine de l'emploi, qui comprend l'exploitation ferroviaire, sauf erreur.

Je puis dire que je suis tout à fait d'accord avec la théorie sur laquelle se fonde le bill C-15. Nous devons toutefois avoir votre idée de ce que cela devrait coûter aux chemins de fer, advenant l'application du principe qui motive le bill C-15.

M. WELLS: Je suis statisticien, je m'en accuse, et tout le monde sais que les statisticiens sont aussi menteurs que leurs statistiques; mais très peu d'entre nous consentirions à mentir sans nous appuyer sur les données statistiques. Je ne suis vraiment pas prêt à risquer une estimation. Il faudrait que vous obteniez ces chiffres des chemins de fer. On a laissé entendre que les chiffres ayant trait au nombre de retraites vous suffiraient peut-être.

M. HORNER (*Acadia*): Ce serait très bien.

M. WELLS: Nous pouvons vous donner ce renseignement. Nous connaissons le nombre de personnes qui reçoivent des pensions.

M. HORNER (*Acadia*): C'est à peu près à cela que je voulais en venir.

M. REGAN: Je ne sais pas au juste à qui je dois poser ma question, monsieur le président, mais ce devrait sans doute être à quelqu'un qui s'occupe de recherches. Pourriez-vous nous exposer l'historique de l'article 182. Je remarque qu'il n'y a aucune disposition de la sorte à l'égard des employés d'Air Canada ou des autres compagnies de la Couronne; pour cette raison, pourriez-vous nous expliquer comment on en est venu à adopter cet article en légiférant plutôt qu'à étudier la question dans le cadre de conventions collectives et pourriez-vous nous dire si les conditions actuelles de l'industrie sont les mêmes ou différent de celles qui ont motivé l'adoption de cet article en premier lieu.

M. WELLS: En vous reportant à l'appendice 3, vous remarquerez que la première page est une citation de M. le juge Cartwright et ne s'applique pas tout à fait à votre question. Cependant, si l'on se reporte au bas de la première page, MM. les juges Martland, Locke et Abbott sont d'accord. Les citations du jugement de la Cour suprême à cette époque couvrent trois ou quatre pages. Je crois qu'on y trouve un assez bon aperçu des événements sur lesquels se fonde l'article 182. Nous n'avons pas entrepris de lire ces pages.

M. REGAN: Vous pourriez peut-être lire l'appendice, monsieur Wells, et nous pourrions suivre avec vous.

M. WELLS: Voulez-vous que je commence avec M. le juge Cartwright?

M. REGAN: Commencez où cela vous semble à propos.

M. WELLS: Au sujet de votre question, je crois que nous pouvons commencer en citant le juge Martland. Il en est aussi question dans les exposés présentés au gouvernement par le Comité national de la législation, exposés auxquels a fait aussi allusion M. Fisher. Ce que je vais vous lire n'existe malheureusement pas en français. Au meilleur de notre connaissance, les jugements de la Cour suprême ne sont pas traduits et nous hésitions en l'oc-

currence, à traduire un jugement de la sorte. Qu'on nous reprenne s'il y a erreur mais, pour autant qu'on a pu s'en assurer à Montréal, nous ne pouvions les obtenir.

Je lirai maintenant ce qui suit de l'appendice «3»:

Les appelants soutiennent que ces deux articles se rattachent l'un à l'autre, le premier intéressant la protection du public, le second la protection des cheminots. On a prétendu que l'article 182 se divise en deux parties, la première ayant trait au changement, à la modification ou à la déviation apporté à une ligne de chemin de fer, la seconde ayant trait au déplacement, à la fermeture ou à l'abandon d'une gare ou station ou d'un point de division. On a soutenu que si, à la suite de l'abandon d'une ligne conformément à l'article 168, une gare ou station ou un point de division était déplacé, fermé ou abandonné, l'indemnisation devenait payable en vertu de l'article 182.

L'intimé prétend que les mots «et lorsqu'il est apporté un tel changement», qui viennent après le point et virgule à l'article 182, se rapportent aux termes «de changement, de modification ou de déviation» qu'on trouve au début de l'article. Il ne peut être payé d'indemnité sous le régime de l'article 182 que s'il y a eu un changement, une modification ou une déviation du genre envisagé à l'article 181, soit à l'article dont il est précisément question à l'article 182.

L'évolution de l'article qui est maintenant devenu l'article 182 a beaucoup d'importance pour ce qui est de régler cette question.

L'article 120 de la Loi sur les chemins de fer, le chapitre 29 de 1888, prévoyait le réaménagement à tout endroit d'une ligne de chemin de fer afin de redresser une courbe, de réduire une pente ou d'améliorer la ligne de chemin de fer de toute autre façon ou à toute autre fin susceptible d'être à l'avantage du public, avec l'approbation de la Commission des chemins de fer. Toutes les dispositions de la loi devaient s'appliquer aussi bien au tronçon de ligne que l'on modifiait qu'à la ligne même.

En 1900, par le chapitre 23, il a été prévu à l'article 117 de la Loi que:

117. Sauf en conformité des dispositions de l'article 120 ou de l'article 130, il ne sera fait aucune déviation de plus d'un mille du tracé du chemin de fer sur le terrain, ou de la position qui lui est donnée sur la carte ou le plan et dans le livre de renvoi sanctionnés par le ministre en vertu des dispositions de l'article 124.

L'article 120 est celui dont il a déjà été question. L'article 130 exigeait qu'on soumette à l'approbation de la Commission des chemins de fer une carte ou un plan accompagné d'un tracé du tronçon qu'il était proposé de modifier ainsi qu'un livre de renvoi.

En 1903, par le chapitre 58, ce qui suit a été prévu à l'article 131:

131. La Compagnie ne commencera la construction du chemin de fer ni d'aucune partie du chemin de fer, que lorsque les dispositions des articles 123 et 124 auront été complètement exécutées; et la Compagnie ne fera pas de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer ou partie du chemin de fer avant l'entier accomplissement des formalités prescrites par le précédent article.

Le «précédent article», c'est-à-dire l'article 130, comprenait des dispositions semblables à celles du présent article 181 de la loi et demandait que l'on soumette à l'approbation de la Commission un plan, un tracé et un livre de renvoi concernant le tronçon de la ligne de chemin de fer qu'on se proposait de changer.

On traitait des changements, modifications ou déviations de la ligne de chemin de fer dans un paragraphe séparé (paragraphe 2 de l'article 168) de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 37, Statuts révisés 1906, qui est rédigé en ces termes:

(2) La Compagnie ne peut faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article qui précède.

De nouveau, l'allusion au «*précédent article*» (167) touche à un article rédigé de la même façon que l'article 181 de la loi actuelle.

En 1913, selon le chapitre 44, on a remplacé le paragraphe 2 de l'article 168 par l'alinéa suivant:

2. La compagnie ne doit, en aucun temps, faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer, ou dans aucune partie du chemin de fer, avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article précédent, ni de déplacer, fermer ou abandonner une gare ou un point de division sans la permission de la Commission; et lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division, la Compagnie doit indemniser ses employés, selon que la Commission le juge à propos, de toute perte financière à eux occasionnée par le changement de résidence rendu nécessaire par ce changement.

En 1919, selon le chapitre 68, l'article en question est devenu l'article 179 et il est rédigé en ces termes:

179. 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 précédent, ou déplacer, fermer ou abandonner une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés, sans la permission de la Commission; 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 subies à la suite du changement de résidence ainsi occasionné.

Cet article, au chapitre 170, Statuts révisés de 1927, est rédigé en ces termes, à peu près de la même façon que l'article 182 de la loi actuelle:

179. 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 précédent, ni déplacer, fermer ou abandonner une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés, sans la permission de la Commission; 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.

Ce qu'il y a d'important dans cette évolution est qu'au départ il n'était pas question d'indemnité dans cet article. Par la suite il y est bien question d'indemnité, mais cela fait partie de l'article en question. Selon la modification apportée en 1913 les indemnités sont prévues «*lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division*». La modification de 1919 a dans une large mesure donné à l'article sa forme actuelle et a élargi la portée des dispositions relatives à l'indemnisation.

L'article 168 est entré en vigueur pour la première fois (comme l'article 165A) en 1933.

Jusqu'à des compagnies ferroviaires, à moins d'être tenues par contrat ou par la loi à continuer d'exploiter une ligne de chemin de fer étaient libres de l'abandonner en totalité ou en partie sans obtenir l'approbation de la Commission.

Il est à remarquer que dans la loi l'article 168 est groupé avec d'autres sous l'en-tête «Pouvoirs généraux» de la rubrique principale «POUVOIRS—CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER». L'article 182, de même que l'article 181, sont sous l'en-tête «Déviations, changements et suppressions» de la rubrique principale «EMPLACEMENT DE LIGNE.»

A la lumière de ce qui précède, il me semble que les dispositions de l'art. 182 visant l'indemnisation étaient destinées à prendre soin des pertes financières causées aux employés qui doivent changer de domicile lorsqu'une compagnie de chemins de fer décide de changer, de modifier ou de dévier ses lignes ou de déplacer, fermer ou abandonner une gare ou un point de division ou d'établir un autre point de division sur ces lignes. Il a été question de l'indemnisation pour la première fois dans un paragraphe qu'on a ajouté à un article se rapportant au changement, à la modification ou à la déviation d'un chemin de fer. Les dispositions actuelles relatives à l'indemnisation se trouvent à l'article traitant de ce sujet.

A l'époque où l'on a ajouté les dispositions relatives à l'indemnisation aux articles qui ont précédé l'article 182, et où on les a accrues, il n'existait aucune disposition selon laquelle la Commission devait approuver l'abandon d'une ligne.

J'en conclus que les dispositions de l'article 182 visant l'indemnisation font partie d'un article traitant uniquement de changement, de modification ou de déviation d'une ligne qui existe et qui doit continuer de fonctionner, et du déplacement de la fermeture ou de l'abandon d'une gare ou d'un point de division, et de la création d'un nouveau point de division sur cette ligne. L'abandon d'une ligne, par contre, est une question qui est traitée séparément dans la loi. La ligne cesse d'être exploitée. Sous le régime de l'article 168 la Commission doit donner son approbation mais aucune indemnité n'est exigée.

Je rejeterais par conséquent l'appel sans dépens.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je désire poser une question aux membres du comité qui sont de langue française.

*Interprétation:* Le président a demandé aux membres de langue française s'ils désiraient obtenir immédiatement la traduction de l'appendice "3"; ceux-ci ont répondu qu'ils pouvaient s'en passer momentanément pour ne pas ralentir les délibérations du comité.

M. REGAN: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à M. Wells.

Monsieur Wells, puisque ces prévisions ont été faites au début, ou du moins assez au début du siècle, alors que les moyens de transport et les problèmes qui touchaient à ce domaine étaient bien différents de ce qu'ils sont maintenant, et puisque les prévisions n'ont pas été faites dans un bill qui s'adressait à tous les employeurs qui effectuaient des changements intéressant leurs employés ou même à tous les employeurs qui avaient affaire aux transports, mais seulement en ce qui concerne les chemins de fer, croyez-vous que la version originale de l'article 182 ou les articles qui l'ont précédée ont été rédigés à cause de certaines conditions spéciales qui existaient dans le domaine des chemins de fer alors qu'on voulait favoriser l'exploitation de régions éloignées, et qui ne se présentent plus maintenant de la même façon qu'autrefois?

M. WELLS: D'abord, je ne puis deviner quel était le but des parlementaires lorsqu'ils ont adopté la loi dans sa forme originale, mais à mon avis, même si cette loi a été interprétée de façon à s'appliquer à des situations particulières—tellement particulières, au fait, que nous n'avons pu obtenir aucune indemnité à cause de cet article de la loi, le besoin s'en fait sentir davantage maintenant. Il est évident qu'on a rédigé cet article dans le but de s'en servir. Nous croyons, et c'est ce que nous avons voulu dire ici, que la portée de la loi était aussi générale que l'interprétation qu'en a donnée le juge Cartwright, et que si la loi a été appliquée de façon beaucoup plus restreinte qu'au début, c'est à cause de son libellé; c'est ce que nous pensons et je crois que le juge Cartwright est de cet avis.

Toutefois, nous ne croyons pas que, parce que les problèmes de l'emploi de personnel par les compagnies de chemin de fer étaient moins aigus il y a quelques années, cela rende les lois moins nécessaires: au contraire, ces lois deviennent de plus en plus utiles. Il n'y a rien dans la loi qui indique cela. Puis-je ajouter aussi que le Parlement a voté en 1939 la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui avait pour but d'assurer le versement d'une indemnité aux employés affectés par des fusions et par d'autres mesures; malheureusement personne n'a fait preuve de coopération pour appliquer la loi depuis qu'elle a été mise en vigueur. Et elle a été mise en vigueur en 1939. Récemment, le gouvernement précédent a présenté une loi, le bill C-83, ayant trait aux changements dans l'industrie et à la mutation de la main-d'œuvre. Le bill a été lu une première fois le 22 novembre 1962 et je crois qu'on n'en a plus parlé depuis.

M. REGAN: S'agissait-il d'un bill privé ou d'un bill présenté par le gouvernement?

M. FISHER: C'était un bill du gouvernement.

M. WELLS: C'était, en effet, un bill du gouvernement qui avait trait aux changements dans l'industrie et aux mutations de la main-d'œuvre, et qui avait pour but d'aider en général les employés mis à pied.

M. REGAN: J'ai une question supplémentaire à poser. J'aimerais éclaircir ceci: croyez-vous que dans les circonstances actuelles, les lois du pays devraient traiter des problèmes posés par les déplacements dus à l'automatisation pour l'ensemble des travailleurs plutôt que pour les employés des chemins de fer seulement; en autres mots, les cheminots ne se trouvaient-ils pas autrefois dans une situation spéciale qui exigeait une certaine protection? Alors que maintenant il n'existe plus de raison tellement sérieuse de leur accorder une plus grande sécurité qu'aux autres travailleurs du pays?

M. WELLS: A mon avis, il s'agit précisément du contraire; la situation des employés des chemins de fer, si on la compare à celle des employés d'autres industries, est pire qu'elle ne l'a jamais été, à tel point que les conditions spéciales qui existaient par le passé et à cause desquelles les employés avaient droit à un traitement particulier n'ont fait que s'aggraver. Nous avons essayé de démontrer ceci aux pages 3 et 4 en établissant une comparaison entre les divers changements et en décrivant d'une manière générale les immenses changements qui se produisent maintenant dans le domaine des méthodes technologiques et de l'organisation des chemins de fer, et qui se produiront dans les années à venir.

M. RIDEOUT: J'aimerais poser une question.

Le PRÉSIDENT: Est-ce une question supplémentaire?

M. RIDEOUT: Je regrette seulement que certains avocats des chemins de fer ne soient pas ici ce matin. N'est-il pas vrai que les compagnies de chemin de fer considèrent qu'au point de vue légal, supprimer une ligne, c'est enlever

les voies et les traverses pour les installer ailleurs? N'est-ce pas la façon dont les compagnies interprètent la loi telle qu'elle est rédigée actuellement?

M. GIBBONS: Monsieur le président, comme je suis le secrétaire du comité national de la législation, il me semble que la meilleure façon de répondre à cette question est de citer deux cas où une demande a été faite d'après la loi, par opposition à un autre cas semblable où nous n'avons pu obtenir d'aide en vertu de cette même loi. Lorsque le National-Canadien a pris possession de plusieurs compagnies de chemin de fer au Canada, il est devenu nécessaire de fusionner la gare de Lucerne, en Alberta, avec celle de Jasper. On a présenté une demande en vertu des dispositions de la loi afin d'obtenir de l'aide et des indemnités pour les employés affectés par le changement. Lorsque le terminus de Lucerne a été désaffecté et qu'il a été établi à Jasper, certains employés ont reçu une indemnité pour défrayer le coût de leur déménagement.

Il y eut aussi un cas en Alberta où 28 équipes étaient en poste à Big Valley; à cause de l'évolution de l'industrie du charbon, les services de chemin de fer ont été diminués au point qu'il ne restait plus que trois personnels réduits, deux équipes de locomotive et deux de train. Nous avons de nouveau demandé que l'on aide les quelque 24 ou 25 équipes qui avaient dû quitter et étaient incapables d'obtenir le secours demandé parce que la Commission a établi qu'aux termes de la Loi il n'y avait pas eu d'abandon du fait qu'il restait à cet endroit une équipe réduite. Je crois que cela répond à votre question.

Si vous me le permettez, tout simplement pour compléter la réponse de M. Wells en ce qui concerne votre question précédente, je crois que nous devons admettre que toutes les règles fondamentales régissant les déplacements des chemins de fer sont rapidement réglementées par la loi et mon affirmation est vraie en ce qui concerne les abandons dans toutes les phases de l'exploitation des chemins de fer. Nous croyons que lorsque les législateurs étudieront une loi qui décide des abandons, comme dans le cas des commissaires de la Commission des transports, les législateurs créent le problème qui se pose à nous. Nous ne croyons pas notre situation unique à cause du fait que toutes les règles fondamentales sont rapidement réglementées par des mesures législatives.

M. RIDEOUT: Le chemin de fer accepte-t-il quelque responsabilité à Cornwall pour le changement causé par le chemin de fer ou la canalisation du Saint-Laurent? Je crois qu'il a changé le tracé du chemin de fer dans cette région.

M. GIBBONS: Cette situation nous paraît attristante. Vous voulez parler de l'abandon par le New-York Central de sa voie reliant Cornwall et Ottawa sud, je suppose, et en réponse à votre question je dois dire que nous avons présenté une demande aux membres de la Commission des transports, ainsi que notre exposé le mentionne, mais que nous n'avons pas pu obtenir de secours. Cependant, fait très significatif, les mêmes gens qui n'ont pas pu obtenir de secours au Canada ont présenté une demande en vertu d'une entente assurant la protection de l'emploi et intervenue avec les États-Unis et on leur a accordé du secours. Il y a des personnes au Canada qui reçoivent de l'argent de ces gens à cause d'une loi des États-Unis. Pour répondre directement à votre question, il n'y a pas eu de secours pour les employés canadiens à la suite de cet abandon.

M. BEAULÉ (*en français*):

*Interprétation:* M. Beaulé dit que 28 p. 100 des employés ont dû être mis à pied, d'après ces chiffres, et il désire savoir quelle indemnité en dollars les syndicats demandent aux chemins de fer de payer, et de quelle manière, en élevant les taux du trafic-marchandise ou du trafic-voyageurs ou en faisant voter des subventions par le Parlement? Il désire savoir aussi quel est le pourcentage pour la prochaine année.

M. WELLS: Il est difficile d'exprimer un chiffre en dollars à ce sujet parce que la Loi ou l'article 182 et le bill C-15 tels qu'ils existent, et notre recommandation au sujet du bill C-15, n'établissent pas le montant spécifique exprimé en dollars qui doit être accordé à un employé donné et, par conséquent, il serait impossible en se fondant sur eux seulement d'indiquer un chiffre exprimant ce qu'auraient coûté ces 28 p. 100 de réduction pour les employés du service sédentaire.

M. BEAULÉ: Ou pour les prochaines dix années à venir.

M. WELLS: En ce qui concerne les dix prochaines années, il faudrait une prévision entière et détaillée des changements qui s'opéreront chez les employés.

M. BEAULÉ: Nous devons faire face à ce problème. Ne pourriez-vous pas nous dire quel serait le pourcentage des employés atteints dans le cours des quelques prochaines années? Les calculatrices électroniques ne pourraient-elles pas trouver le chiffre? Il nous faut absolument des chiffres parce que le bill que nous discutons nécessitera éventuellement des déboursés et rien ne sert de discuter le bill sans savoir ce que les déboursés pourraient être.

M. WELLS: Cela pose quelques problèmes. Les calculatrices dont vous parlez n'ont de valeur qu'en autant que l'on puisse leur fournir des renseignements. Par exemple, la quantité de chômage créée par les changements technologiques dans les chemins de fer au cours des dix prochaines années dépendra en partie de la quantité de changements technologiques qu'on leur permettra de réaliser, et non seulement les changements technologiques mais les changements de procédure et d'organisation.

Si l'on permet au Pacifique Canadien de poursuivre intégralement son programme d'abandon de lignes secondaires, il est évident que les mises à pied seront plus nombreuses. Nous ne pouvons parler de cela que qualitativement. Par exemple, nous croyons que ce serait une grave erreur d'autoriser l'exécution complète du programme d'abandon. Nous croyons que ce serait une grave erreur que d'autoriser ce programme dans la mesure où les chemins de fer en ont vaguement discuté. En tout cas, nous ne pouvons convertir ce programme en chiffres parce que nous ne connaissons pas les plans précis relatifs à la quantité d'abandon que les chemins de fer aimeraient à entreprendre.

Pour revenir à la première partie de votre question, si vous me le permettez, nous ne croyons pas qu'il soit possible d'affirmer catégoriquement d'où viendrait l'argent nécessaire, mais nous croyons qu'on ne devrait pas oublier dans les estimations du coût que ce chômage a lieu à cause des fortes épargnes réalisées ou accumulées par les chemins de fer par suite de ces changements. Dans une large mesure, c'est une question de s'assurer que certains des avantages dont bénéficient les chemins de fer ou les collectivités par suite de ces changements profiteront aux employés qui en souffrent. Il ne s'agit en aucune façon d'une addition directe au coût.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Cet article a-t-il été mentionné dans les contrats collectifs.

M. WELLS: Il semble qu'il l'ait été dans un ou deux cas, mais on ne l'a pas incorporé avec succès dans aucun contrat collectif.

M. BEAULÉ: Quelle a été la réponse des compagnies?

M. J. WALTER (*Grand Chef adjoint, Fraternité des mécaniciens de locomotives*): Je n'essaierai pas de donner la réponse des compagnies, mais je puis rappeler quelques expériences que nous avons eues.

Lorsqu'il s'est agi de conclure des contrats collectifs qui tiendraient compte de cette situation, assureraient le paiement des employés requis de se déplacer

lorsque les chemins de fer modifient leur exploitation, lors des derniers pourparlers entre le Pacifique-Canadien et la Fraternité des mécaniciens de locomotive, et aussi avec les cheminots, il y a eu des discussions sur la façon d'envisager ce problème. Il arrive que les chemins de fer opèrent leurs changements entre deux contrats, lorsque nous en avons un qui doit durer un certain temps. Ils adoptent l'attitude qu'en ce faisant ils introduisent un nouveau changement non prévu par les règles du contrat et ils peuvent mettre ce changement en vigueur sans que nous ayons de recours.

Cependant, à titre de Comité législatif national, nous et certains représentants des métiers du service roulant: avons soumis ce problème particulier au ministre du Travail et au ministre des Transports, leur demandant d'étudier la situation et de considérer les changements utiles à la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail. Nous avons un exposé qui peut être remis aux membres du Comité, s'ils veulent le consulter.

M. BALZER: Le témoin ne peut pas nous dire combien il en coûtera aux chemins de fer pendant un certain nombre d'années à venir, mais je me demande s'il peut donner au Comité l'exemple d'un employé en particulier qui nous indiquerait ce que le Syndicat a en vue comme indemnité et frais de déplacement. Par exemple, quel montant trouveriez-vous juste d'accorder à un chef de gare qui serait déplacé parce que la gare a été fermée? Quel est, en argent, l'indemnité à laquelle vous songez et aussi les frais de déplacement?

M. WALTER: Pendant nos derniers pourparlers, nous avons demandé que l'employé déplacé reçoive ses frais de déplacement réels et en plus la différence entre la valeur de sa maison, évaluée avant le déplacement ou le changement, et le montant auquel il a pu éventuellement la vendre. A ce sujet, nous comptons que lorsque le chemin de fer quitte une ville du nord de l'Ontario, par exemple, ou une place où seulement l'industrie du chemin de fer fait vivre la ville, la valeur de l'immeuble baissera d'une façon importante à cet endroit. C'est la situation que nous cherchons à corriger. Incidemment, le président de la commission de conciliation qui s'est occupée de notre cas particulier a déclaré que cette question serait soumise à un comité parlementaire parce que le gouvernement précédent en avait décidé ainsi. Il a donc déclaré qu'il ne pouvait pas discuter de la situation dans le temps pour cette raison.

M. A. R. GIBBONS (*Vice-président, représentant national de la législation, Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, et secrétaire du Comité législatif national*): Monsieur le président, M. Pawson, je crois que vers la page 14 de notre exposé nous parlons, dans le dernier alinéa, du paiement spécifique des allocations de redressement semblables à celles que le Parlement a prévues dans la Loi sur le National-Canadien et sur le Pacifique-Canadien.

Très brièvement, en 1933 la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été promulguée, prévoyant une collaboration entre les chemins de fer Nationaux du Canada et les chemins de fer du Pacifique-Canadien, tel que dans la fusion des trains de voyageurs et de gares terminus de voyageurs et autres idées semblables.

La fusion des services de trains de voyageurs a frappé environ 60 personnes entre ici et Toronto, à Belleville ou à Brockville. En 1939, à cause des représentations faites par nos prédécesseurs, le gouvernement a jugé opportun d'adopter un amendement qui établit en détail l'indemnité qui serait versée en vertu de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et nous en avons fait mention. Il nous faut noter aussi que la Commission royale sur les transports a recommandé le rappel de la loi parce qu'elle était inapplicable.

Nous soutenons que c'est le seul critère auquel nous dussions accorder de l'attention pour assurer une protection efficace en vertu de l'article 182 de la loi, vu qu'il énonce en détail que les gens doivent être indemnisés, comme M. Walter l'a fait remarquer, pour la perte réelle de la valeur immobilière de leurs maisons

et les frais réels de déménagement. Pour ceux qui sont laissés sans emploi, un autre article prévoit une indemnité fondée sur 60 p. 100 de leurs gains de l'année précédente à l'égard de périodes diverses d'ancienneté jusqu'à un maximum de six mois de versements pour ceux qui ont quinze ans d'ancienneté.

Je crois que les membres du Comité devraient examiner à fond la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien parce qu'elle répondrait à nombre de leurs questions.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Avons-nous un quorum?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous sommes quinze.

M. FOY: Je recommande que nous ajournions maintenant. Moi-même et, à ma connaissance, un certain nombre d'autres membres devons assister à un autre comité. Il semble que ce sujet fera l'objet d'une longue discussion et qu'il y a un certain nombre de questions qui prendront beaucoup plus de temps que nous en disposons aujourd'hui. Je recommande que nous ajournions et que le président désigne une date pour notre prochaine réunion.

M. HORNER (*Acadia*): Je ne crois pas que nous devrions ajourner si tôt; nous entrons tout juste dans le vif du sujet. Nous devrions certainement pouvoir continuer. Tandis que nous parlons d'ajournement et d'autres réunions, je pense qu'en toute justice pour les gens qui sont venus témoigner devant le comité, nous devrions obtenir la permission de siéger en même temps que la Chambre. Je suis tout à fait contre l'ajournement.

M. FOY: Je reconnais, bien sûr, que les témoins ont dû sacrifier de leur temps et faire un effort particulier pour comparaître devant nous, mais je crois, en me rappelant les réunions du même genre qui ont eu lieu dans le passé, qu'ils devront revenir souvent par ce que nous ne pourrions obtenir les renseignements dont nous avons besoin dans une seule réunion.

Il se peut que ce soit seulement aujourd'hui qu'un si grand nombre de députés ont d'autres engagements, et le président pourrait faire des arrangements pour que nous puissions siéger plus longuement lors des prochaines réunions. Je propose donc que nous ajournions tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelqu'un pour appuyer votre motion?

M. FISHER: Ce n'est pas une motion qui peut faire faire l'objet d'un débat.

Le PRÉSIDENT: On peut lire au paragraphe 2 de l'article 32:

Toutes les autres motions, y compris les motions portant ajournement, sont résolues sans débat ni amendement.

Voilà bien ce que dit l'article 32, mais pour faire passer votre motion, vous avez besoin de quelqu'un pour l'appuyer.

M. CANTELON: J'appuie la proposition.

M. BALCER: Avant de mettre la motion aux voix, pouvez-vous me dire jusqu'à quelle heure vous avez l'intention de siéger si la motion n'est pas adoptée?

Le PRÉSIDENT: Ceci dépend de vous.

M. FISHER: Nous traitons d'un sujet circonscrit et il me semble que les questions soulevées relativement aux conseils d'arbitrage et l'attitude des chemins de fer et des syndicats dans la solution de cette affaire en particulier sont des problèmes très délicats; le comité a besoin de plus de renseignements. Il me semble aussi que nous devrions adopter la motion, vu que le ministre des Transports n'est pas disponible présentement pour répondre aux représentations du syndicat.

Le ministre m'a dit qu'il regrettait de ne pouvoir assister aujourd'hui.

Je suis convaincu que nous aurons des exposés des chemins de fer Nationaux du Canada, du Pacifique-Canadien, de même que de l'Association des chemins de fer; de plus les représentants des syndicats conjoints des services roulants et sédentaires du Canada m'ont fait part de leur intention de comparaître devant le comité jeudi, si c'est possible, car ils aimeraient y présenter des exposés. Alors, pour la gouverne de MM. Foy et Horner, il se pourrait que la séance soit passablement longue et circonstanciée.

En conséquence, je propose que le sous-comité directeur se réunisse aujourd'hui et voie à arranger notre programme dans l'intérêt des membres et par rapport aux affaires et aux autres engagements de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont pour l'ajournement? Ceux qui sont contre? Dix-huit voix en faveur et six contre.

La motion est adoptée.

M. FISHER: Je propose qu'à la prochaine séance nos interprètes soient debout à l'avant pour que nous puissions les suivre plus facilement.

M. CANTELON: Pourrions-nous savoir à l'avenir quelle sera la durée de nos séances? Je trouve très incommode de ne pas le savoir. Il serait très utile de savoir quand nous nous rencontrons et la durée approximative de la réunion.

Le PRÉSIDENT: Le sous-comité directeur s'occupera de cela.

#### ANNEXE «A»

#### LE COMITÉ LÉGISLATIF NATIONAL DES FRATERNITÉS INTERNATIONALES DE CHEMINOTS

J.-A. Huneault, président,  
1708, rue Bank,  
Ottawa (Ontario).

A. R. Gibbons, secrétaire,  
100, avenue Argyle,  
Ottawa (Ontario).

L'honorable George McIlraith,

Le 27 mai 1963.

Ministre des Transports,  
Édifice du Parlement,  
Ottawa (Ontario)  
Monsieur le ministre,

Comme vous l'aviez demandé dans votre lettre du 3 mai courant à M. J. A. Huneault, président du comité législatif national des Fraternités internationales de cheminots, je viens solliciter la faveur de vous rencontrer le plus tôt possible.

Cette réunion nous permettrait de faire votre connaissance et en même temps de discuter de notre demande d'un amendement à la Loi sur les chemins de fer.

En 1933, le Parlement adoptait la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui devait assurer la collaboration entre les deux sociétés.

En 1939, la Loi fut modifiée de façon à permettre une «indemnité de cessation d'emploi» à «chaque employé qui est privé de son emploi à la suite de... mesure, plan ou arrangement... des Chemins de fer Nationaux ou des Chemins de fer du Pacifique...» En plus, on a prévu des dispositions pour ceux qui sont mis à pied et qu'on peut rappeler au travail et pour ceux qui préfèrent démissionner et chercher du travail ailleurs. Une disposition prévoit aussi une indemnité aux employés qui doivent subir une perte pécuniaire lorsqu'ils changent leur lieu de résidence.

L'article 4(6)a) de la modification de 1939 se lit en partie:

«Nonobstant les dispositions de la Loi des chemins de fer relatives à l'indemnisation des employés pour les pertes financières subies par eux lors du déplacement, de la fermeture ou de l'abandon d'une gare ou station ou point de division de chemin de fer...»

On peut constater que les auteurs de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien croyaient que l'article 182 (auparavant l'article 179) de la Loi sur les chemins de fer prévoyait une indemnité aux employés déplacés ou qui devaient changer de domicile.

Je voudrais simplement faire remarquer ici que le principe directeur de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien s'inspirait d'un souci d'économie. Cependant, il a été reconnu que de telles économies ne devaient pas se faire aux dépens des employés.

Nous, du Comité, ainsi que les membres que nous représentons, croyions que l'article 182 de la Loi sur les Chemins de fer voyait à indemniser les employés déplacés et quand la Commission des transports accorda la permission à la compagnie des chemins de fer Central de New-York de discontinuer le service entre Cornwall et Ottawa en 1956, nous avons demandé que la Commission voit à ce que les employés affectés par cette mesure soient indemnisés. Trois commissaires ont entendu la cause et tandis que deux d'entre eux nous soutenaient, le troisième, le commissaire en chef adjoint, rejeta notre requête pour une question de droit. Plus tard, nous en avons appelé de la décision de la Commission à la Cour suprême du Canada, en fondant notre requête sur les deux paragraphes suivants de la Loi sur les chemins de fer:

168. La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

182. 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.

La Cour suprême rendit un jugement défavorable. Un seul juge appuyait notre requête entièrement et il disait:

Il me semble que la requête des employés coïncide avec le libellé de l'article dans son sens ordinaire. La compagnie a effectivement déplacé, fermé ou abandonné chaque station ou gare et point de division situé sur l'ancienne ligne. Les employés qui étaient auparavant employés d'une gare ou d'un point de division de cette ligne et qui sont demeurés à son emploi ont été déménagés à un autre endroit de la ligne des chemins de fer et il leur a été nécessaire de changer de domicile. Apparemment l'article n'a pas été rédigé par un grammairien scrupuleux; mais il semble tout de même évident que ce qui est conditionnellement interdit par cette partie de l'article qui commence avec les mots: «Ni déplacer...», à la quatrième ligne, et qui donnerait droit à indemnisation si elle était permise, est une fermeture, un déplacement ou abandon de gare ou de point de division qui amèneraient les employés à déménager et qui nécessiterait un changement de domicile.

Le Commissaire en chef adjoint a reconnu effectivement que les mots de l'article 182 que nous avons cités ci-haut, se rapportent aux fermetures, aux déplacements ou aux abandons qui découlent des déviations, des changements ou des modifications faits en vertu de l'article 181, ou qui

surviennent autrement que lorsqu'on cesse d'exploiter une ligne de chemins de fer, mais il a allégué qu'ils ne se rapportent pas aux fermetures, aux déplacements ou aux abandons consécutifs à un arrêt d'exploitation fait en vertu de l'article 168. Je suis incapable de trouver quelque raison qui motive cette nuance. Les mots «déplacer», «fermer» et «abandonner» ne sont pas définis dans la Loi et ne sont pas des termes du métier. Leur sens ordinaire coïncide bien avec la mesure prise par le défendeur dans les gares de la ligne qu'il a abandonnée. Son effet sur la catégorie d'employés pour qui la partie de l'article en question a été adoptée, c'est-à-dire ceux dont la compagnie a retenu les services et qui ont été démenagés à cause de l'abandon de la gare, est le même, peu importe si la partie de la ligne sur laquelle la gare était située demeure au même endroit, qu'elle soit abandonnée ou déplacée. Dans un sens, tout déplacement d'une partie d'un chemin de fer implique l'abandon de la partie qu'on remplace par la ligne déplacée; et, en théorie, il y a peu de différence entre, d'une part, abandonner une ligne qui ne représente qu'un p. 100 de la totalité des lignes de la compagnie et, d'autre part, la déplacer et la remplacer par une ligne dans un endroit différent. Dans l'un ou l'autre cas, il y a un changement dans l'ensemble du «chemin de fer».

A mon avis, ni l'arrangement des articles de la Loi sur les Chemins de fer, ni l'histoire de cette loi ne fournissent de raison suffisante de ne pas donner aux mots de l'article ce qui me semble être leur signification évidente et ordinaire.

En rejetant la demande, trois autres juges résumaient leurs motifs comme il suit:

Le juge Martland (les juges Locke et Abbott étant du même avis):

En vertu de l'article 168 de la Loi sur les Chemins de fer, le 10 janvier 1957, la Commission des transports a accordé la permission au défendeur, en qualité de locataire de la compagnie de chemin de fer de New-York et d'Ottawa, de même qu'audit propriétaire, d'abandonner l'exploitation de la ligne de chemins de fer entre Ottawa et la frontière internationale près de Cornwall (Ontario). En vertu de son ordonnance et «afin d'y porter plus d'attention et d'y ajouter des indications plus précises, la Commission a réservé son jugement sur la demande d'indemnité des employés de la compagnie New York Central Railroad.»

Cette demande, faite en vertu de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, portait que les pertes financières, s'il y en avait, subies par suite du déplacement des employés de la New York Central de la division d'Ottawa vers d'autres divisions de la New York Central Railroad, soient payées par la compagnie. La Commission a rejeté cette demande se fondant, comme question de droit, sur le fait que le défendeur, qui avait obtenu l'approbation de la Commission pour abandonner l'exploitation de cette division en vertu de l'article 168, échappait aux exigences de l'article 182 relatives à l'indemnisation des employés.

Les articles pertinents de la loi sur les chemins de fer, soit les articles 168 et 182, stipulent ce qui suit:

168. La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

182. 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.

Les appelants soutiennent que ces deux articles peuvent se lire comme un seul, le premier concernant la protection du public, et le deuxième, la protection des employés des chemins de fer. Ils allèguent que l'article 182 comprend deux parties, la première qui traite de changement, modification ou déviation d'un chemin de fer, la deuxième, du déplacement, de la fermeture ou de l'abandon d'une station ou d'un point de division. Ils avancent que si, par suite de l'abandon d'une ligne conformément aux dispositions de l'article 168, il fallait déplacer, fermer ou abandonner une station ou un point de division, le paiement d'indemnités devenait obligatoire en vertu de l'article 182.

Le défendeur soutient que les mots «un tel changement» qui suivent le point et virgule, dans l'article 182, doivent se rapporter aux mots «changement, modification ou déviation» du début de cet article. Le paiement d'indemnités n'est obligatoire, en vertu de l'article 182, que lorsqu'il y a eu changement, modification ou déviation du genre de ceux qui sont mentionnés dans l'article 181, article auquel l'article 182 renvoie explicitement.

Pour cerner le problème, il importe de faire l'historique de cet article.

L'article 120 de la loi de 1888 sur les chemins de fer, c. 29, stipulait qu'on pouvait changer l'emplacement d'une ligne de chemin de fer dans l'une ou l'autre partie d'un chemin de fer, aux fins d'atténuer une courbe, d'adoucir une pente ou à d'autres fins profitables à cette ligne de chemin de fer, ou pour toute autre raison avantageuse au public, moyennant approbation par le comité des chemins de fer. Toutes les dispositions de la loi devaient s'appliquer de la même manière à la partie de la ligne ainsi modifiée.

En 1900, la loi stipulait ce qui suit (c. 23, art. 117):

117. Sauf en conformité des dispositions de l'article 120 ou de l'article 130, il ne sera fait aucune déviation de plus d'un mille du tracé du chemin de fer sur le terrain, ou de la position qui lui est donnée sur la carte ou le plan et dans le livre de renvoi sanctionnés par le ministre en vertu des dispositions de l'article 124.

L'article 120 est celui qu'on a mentionné précédemment. L'article 130 exigeait qu'on soumette, pour approbation par le Comité des chemins de fer, une carte, un plan ou un profil de la section de chemin de fer qu'on se proposait de modifier, et un livre de renvoi.

En 1903, l'article 131, c. 58, stipulait:

131. La Compagnie ne commencera la construction du chemin de fer ni d'aucune partie du chemin de fer, que lorsque les dispositions des articles 123 et 124 auront été complètement exécutées; et la Compagnie ne fera pas de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer ou partie de chemin de fer avant l'entier accomplissement des formalités prescrites par le précédent article.

Le «précédent article», c'est-à-dire l'article 130, contenait des dispositions semblables à l'article 181 de la loi actuelle, qui exige qu'on soumette à l'approbation de la Commission, un plan, profil et livre de renvoi de la partie du chemin de fer qu'on veut modifier.

Les changements, modifications ou déviations des chemins de fer sont traités dans un paragraphe distinct (par. 2 de l'art. 168) de la loi sur les chemins de fer (c. 37, SRC 1906) qui se lit comme suit:

2. La Compagnie ne peut faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article qui précède.

Ici encore, «l'article qui précède» est rédigé en des termes semblables à ceux du présent article 181.

En 1913, au c. 44, le paragraphe suivant a remplacé le par. 2 de l'art. 168:

2. La compagnie ne doit, en aucun temps, faire de changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer, ou dans aucune partie du chemin de fer, avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article précédent, ni de déplacer, fermer ou abandonner une gare ou un point de division sans la permission de la Commission; et lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division, la Compagnie doit indemniser ses employés, selon que la Commission le juge à propos, de toute perte financière à eux occasionnée par le changement de résidence rendu nécessaire par ce changement.

En 1919, au c. 68, l'article en question est devenu l'article 179 et se lit comme suit:

179. 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 précédent, ni déplacer, fermer ou abandonner une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés, sans la permission de la Commission; 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.

Au c. 170 des SRC 1927, l'article se lisait comme suit, dans la même forme, substantiellement, que l'article 182 de la loi actuelle:

179. La compagnie ne doit, en aucun temps, faire le changement, de modification ni de déviation dans le chemin de fer, ou dans aucune partie du chemin de fer, avant l'entier accomplissement des prescriptions de l'article précédent, ni de déplacer, fermer ou abandonner une gare ou un point de division sans la permission de la Commission; et lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division, la Compagnie doit indemniser ses employés, selon que la Commission le juge à propos, de toute perte financière à eux occasionnée par le changement de résidence rendu nécessaire par ce changement.

Ce qui est important, dans cette évolution accomplie au cours des années, c'est que, au début, on n'y faisait pas mention d'indemnités. Plus tard, l'article en fait mention, mais seulement comme partie de cet article. La modification de 1913 prévoit une indemnité «lorsqu'un changement est fait dans l'établissement d'un point de division». La modification de 1919 a donné à l'article une forme presque semblable à celle de l'article actuel et elle a élargi la portée de ses dispositions relatives aux indemnités.

L'article 168 a été décrété pour la première fois en 1933; il était alors numéroté 165A.

A venir jusqu'à cette date, les compagnies de chemin de fer pouvaient abandonner l'exploitation d'une partie ou de la totalité de leurs lignes, sans l'approbation de la Commission, sauf si elles étaient liées par contrat ou par une disposition statutaire.

Je ferai remarquer que l'article 168 fait partie d'une série d'articles groupés sous l'en-tête principal «**POUVOIRS—CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER**». Les articles 181 et 182, ont comme en-tête «**Déviations, changements et déplacements**», sous le titre principal de «**EMPLACEMENT DE LA LIGNE**».

A la lumière de ce que je viens de dire, je conclus que les dispositions relatives aux indemnités dans l'article 182 ont pour objet de compenser les pertes financières subies par les employés qui doivent changer de résidence par suite de la décision prise par une compagnie de chemin de fer d'effectuer un changement, une modification ou une déviation de ses lignes, ou de déplacer, fermer ou abandonner toute station ou point de division, ou de créer un nouveau point de division sur telles lignes. La première fois qu'on mentionne les indemnités, c'est dans une disposition additionnelle à un article concernant les changements, modifications ou déviations d'un chemin de fer. Les dispositions actuelles relatives aux indemnités figurent dans l'article qui traite de cette question.

Au moment où les dispositions relatives aux indemnités ont été ajoutées aux articles qui précèdent l'article 182, et au moment où elles ont été augmentées, aucune disposition ne prévoyait que l'abandon d'une ligne nécessitait l'approbation de la Commission.

J'en conclus que les dispositions relatives aux indemnités dans l'article 182, font partie d'un article qui ne regarde que les changements, modifications ou déviations apportées à une ligne déjà existante et qui continue d'exister, et avec le déplacement, la fermeture ou l'abandon d'une station ou point de division, ou la création d'un nouveau point de division sur cette ligne. Par contre, l'abandon d'une ligne est traité séparément dans la loi. La ligne n'existe plus. L'article 168 exige l'autorisation de la Commission, mais n'impose pas de verser des indemnités.

Par conséquent, je rejetterais, l'appel, sans les frais.»

Il nous semble que le Parlement, lorsqu'il a annoncé et adopté les termes de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, jugeait que l'employé obligé de changer son lieu de résidence était suffisamment protégé par l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer, et que, par conséquent, les dispositions de la loi ne s'appliquaient qu'à la fusion possible de ces deux grandes compagnies.

Il serait peu raisonnable, voire illogique, de protéger des employés contre les pertes financières encourues par suite de cette collaboration, alors que d'autres qui pourraient subir des pertes financières semblables dans les cas où une compagnie viendrait à «déplacer, fermer ou abandonner une gare ou station, ou un point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés» se trouveraient sans protection aucune contre les pertes financières subies par une décision de la compagnie entièrement indépendante de la volonté des employés.

La raison qui a motivé cette collaboration proposée entre les deux grandes compagnies de chemin de fer, c'est l'économie d'exploitation. Mais il est évident que le Parlement estimait que cette collaboration économique ne devrait pas causer de préjudices ni de pertes financières indues aux employés qui perdraient ainsi entièrement leur gagne-pain ou qui seraient obligés de changer le lieu de leur résidence par suite des changements effectués. Les principales sociétés ferroviaires n'ont pas apporté la collaboration proposée, mais certains événements, comme l'automatisation, la «dieselisation», ont permis aux chemins de fer de réduire le nombre de leurs employés et de réaliser ainsi les économies qu'on avait prévues en proposant la collaboration.

Il nous semble raisonnable que les employés reçoivent la même protection que celle que leur accorde la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien lorsque, pour réduire leurs frais d'exploitation, les chemins

de fer apportent certains changements à leurs services qui privent leurs employés de leur droit au travail ou qui obligent à se déplacer, ceux qui retiennent leur emploi. Nous demandons instamment que la Loi sur les chemins de fer soit modifiée par la revision de l'article 182 afin que, dans un texte clair et non équivoque, il stipule que la société ferroviaire doit indemniser ses employés pour les pertes financières qu'ils subissent par suite des changements qu'elle apporte au fonctionnement des chemins de fer et par suite desquels les employés qui sont maintenus en fonction doivent changer leur lieu de résidence, que ces modifications soient autorisées aux termes de l'article 168 ou de toute autre partie de la Loi sur les chemins de fer.

Nous demandons aussi que les employés qui sont privés de leur emploi reçoivent la même indemnité que celle prévue par la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Les modifications qu'apportent les chemins de fer à leurs services et leur réorganisation touchent plusieurs catégories d'employés. Certains embranchements sont entièrement abandonnés; dans le cas de certains autres, le service est tellement réduit que sa discontinuation est une question de temps; les terminus peu importants sont supprimés; la longueur des secteurs d'entretien a été considérablement augmentée; un grand nombre de gares sont fermées ou si elles ne le sont pas encore, on y enlève le chef de gare et on le remplace par un concierge qui assure un service des plus restreints qui coûte très peu aux chemins de fer; le chef de gare se voit donc dans l'obligation de déménager sa famille dans un autre endroit. Pendant les deux dernières années, plus de 150 chefs de gare ont perdu leur emploi au Canada. On peut donc dire que le congédiement de ces chefs de gare a permis aux sociétés ferroviaires d'épargner trois quarts de million de dollars par année. Il s'agit d'une épargne annuelle permanente, tandis que l'indemnisation que nous proposons ne coûterait qu'une fraction des épargnes réalisées dans une année et ne constituerait qu'un seul poste de dépense. Le même principe s'applique à tous les employés permutés d'un endroit à un autre mais maintenus en service. D'après le B.F.S., les sociétés ferroviaires canadiennes ont réduit de 18,000 environ le nombre de leurs employés au cours d'une récente année, ce qui représente près de 10 p. 100 de l'effectif ouvrier. Lorsque ces diminutions de personnel s'effectuent sans influencer sur le bon fonctionnement des chemins de fer, nous ne pouvons mettre en doute le droit des chemins de fer de diminuer le nombre de leurs employés mais nous ne croyons pas qu'ils aient le droit d'occasionner des pertes financières à leurs employés sans leur accorder une indemnité. Tout nous porte à croire que pour au moins quelque temps encore, le nombre des employés continuera à diminuer, nous insistons toutefois pour qu'il soit donné suite à nos requêtes le plus tôt possible.

Très récemment, la *Pacific Great Eastern Railway*, en service en Colombie-Britannique, a partiellement abandonné son terminus à Squamish et a conclu avec les syndicats représentant les employés des ententes prévoyant une rémunération comme celle que nous réclamons. Voici un extrait des ententes qui ont été conclues:

La Loi sur les chemins de fer de la Colombie-Britannique, en vertu de laquelle la *Pacific Great Eastern Railway* est exploitée, ne renferme aucune disposition visant au remboursement des employés qui sont obligés de se déplacer en raison de circonstances analogues aux circonstances susmentionnées mais la Loi sur les chemins de fer du Canada, bien qu'elle ne s'applique pas à la *Pacific Great Eastern Railway Company*, renferme la seule norme que le Comité peut invoquer pour rembourser les cheminots des pertes financières que leur occasionnent ces déplacements. L'indication se trouve dans les articles 181 et 182 de la Loi sur les chemins de fer du Canada . . .

Le contrat ajoute: «Pour dédommager de la perte financière que subissent les employés domiciliés à Squamish qui décideront de déménager à un autre terminus par suite de la suppression de Squamish en tant que gare terminus d'attache pour les employés du service des trains de marchandises en commun et du service général, à chaque employé admissible, la Société

1. versera \$500 comptant pour payer ses frais de déménagement, que cet employé soit propriétaire ou locataire, et l'employé pourra recourir aux moyens de transport de son choix.

2. Dans le cas d'un propriétaire, sur demande la société achètera la maison que l'employé possède à Squamish aux prix que fixera la *Universal Appraisal Company Limited*, les frais de l'expertise étant payés par la société.

Le contrat renferme d'autres avantages, mais nous avons cité l'extrait susmentionné pour montrer que la *Pacific Great Eastern Railway* semble partager l'opinion du juge Cartwright, de la Cour suprême du Canada, en ce qui, «de toute apparence, est la signification simple et ordinaire des expressions». A notre avis, si une société relativement peu importante, comme la *Pacific Great Eastern Railway*, peut se permettre de traiter ses employés d'une façon juste et équitable, en fondant sa décision sur son interprétation de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer et qu'elle est prête à le faire, alors les principales sociétés ferroviaires devraient être tenues d'accorder les mêmes avantages à leurs employés; c'est pourquoi nous demandons qu'on précise les dispositions de la Loi.

A cinq reprises, nous avons formulé des demandes au Gouvernement du Canada pour tenter de faire modifier la Loi afin que s'applique le principe de l'indemnisation des employés de chemins de fer dans tous les cas d'abandon de services.

Nous vous prions instamment d'appuyer nos vœux à ce sujet et nous vous demandons respectueusement d'apporter le plus tôt possible une modification à l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le secrétaire,  
A. R. GIBBONS.

#### EXPOSÉ RELATIF À L'ABANDON DES EMBRANCHEMENTS

Il n'existe actuellement aucun besoin urgent d'apporter des changements aux objectifs initiaux du régime des moyens de transport. Il s'agirait plutôt d'élargir la portée et d'intensifier la puissance de pénétration de ces objectifs. Comme l'indique M. W. R. Irwin de la Commission des transports du Canada, dans une décision rendue au mois de janvier 1962, la ligne de conduite que nous suivons actuellement date au moins de vingt-cinq ans:

Les principes sur lesquels s'est fondée la Commission dans son étude des demandes visant l'abandon sont les principes qu'a invoqués le commissaire en chef, M. Guthrie, dans la cause de Vancouver, Victoria et Eastern Railway contre Princeton, 45 CRC 197: «Mais notre Commission a décidé à l'unanimité que la perte qu'a subie la société ferroviaire par suite de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, ne justifie pas en elle-même l'abandon de la ligne. Il doit être démontré que les mesures prises par la société ferroviaire n'occasionneront pas d'ennuis ou de résultats fâcheux aux personnes domiciliées dans la localité située dans la région atteinte ainsi qu'aux industries qui y sont installées. En d'autres termes, il faut démontrer que la localité ne sera pas privée

des moyens d'accès à ses terrains, ses débouchés et aux facilités d'expédition de ses produits par voie ferrée, route ou autres moyens de transport. Dans chaque cas où il s'agit d'abandon, la question est de savoir «si la perte ou l'ennui dont a à souffrir le public par suite d'abandon, dépassent le fardeau que la continuation de l'exploitation de la ligne de chemin de fer imposera à la société ferroviaire (CNR c. Tweed (1935) 44 CRC 53).»

Nous pouvons dire en toute justice que tous, y compris les chemins de fer Nationaux du Canada et notre récente Commission royale d'enquête sur les transports, ont appuyé ces principes.

Notre ligne de conduite visant l'abandon de certaines lignes de chemins de fer comporte certaines lacunes et nous pouvons nous reprocher notre insuccès à déterminer une méthode d'ensemble visant à mesurer les choses que nous voulions comparer et l'insuffisance de nos moyens pour parer aux circonstances imputables directement aux décisions fondées sur cette ligne de conduite; quand l'intérêt public exige la continuation d'un service non rentable d'une société ferroviaire, il faut actuellement que la société de même que ses employés et usagers se partagent le déficit. D'autre part, lorsqu'une ligne de chemin de fer est abandonnée ou que ses services sont restreints, d'autres groupes (comprenant aussi les employés des chemins de fer) sont susceptibles de subir le même genre de sanction pécuniaire à laquelle ils ne pourront peut-être pas se soustraire.

A toutes fins pratiques, ces deux situations semblent identiques, mais lorsqu'elle a étudié la question des transports, la Commission MacPherson ne s'est occupée qu'incidemment de l'influence que les abandons pourraient exercer sur les sociétés non ferroviaires et seulement pour autant qu'il lui était permis de faire échec aux décisions des chemins de fer en matière de réalisations de gains. La Commission a abordé le problème comme s'il échappait à son mandat, comme s'il relevait du domaine de la politique nationale plutôt que de la politique nationale en matière de transports, dont la Commission s'est vu confier l'étude. La Commission a donc pu dire que... (Vol. 1, p. 46) :

... si le pays exige un service de chemin de fer comportant des avantages dépassant les avantages qu'offre la concurrence, la nation ne peut éviter de solder les frais qui résultent de sa requête. Par suite de la concurrence, le fardeau de l'excédent des installations et des services ferroviaires ne peut plus être la responsabilité des usagers de la voie ferrée sans qu'il en résulte un déséquilibre grave dans la répartition des ressources affectuées au transport. La non-suppression de ces fardeaux pourrait entraîner un échec de l'exploitation ferroviaire et la perte pour le pays des avantages économiques qui sont afférents à cette exploitation... Toutefois, en raison des considérations sociales et institutionnelles liées au rôle que les chemins de fer ont joué dans l'histoire de notre pays en tant qu'instrument de politique nationale et à cause des liens économiques étroits qui existent entre certaines industries et les chemins de fer, la mise à exécution soudaine d'un programme visant la discontinuation des services sur certains embranchements entraînerait la désorganisation et des désavantages à l'ensemble de la collectivité. De plus, il n'y a aucun doute que les sociétés ferroviaires ainsi que des expéditeurs par voie ferrée ne peuvent et ne doivent supporter seuls le fardeau de la période d'adaptation. C'est dans un cas semblable, que le Gouvernement du Canada peut reconnaître les responsabilités de la nation. Pour que le changement s'effectue sans trop de bouleversement, la continuation des services de chemins de fer sur les embranchements non rentables doit se maintenir pendant une période de temps suffisante pour permettre à ceux qui ont placé des

capitaux, tant dans les moyens de transport par voie ferrée que dans les entreprises reliées aux chemins de fer, de prendre les mesures qui s'imposent.

Puis la Commission a recommandé que des subventions à cet égard soient versées aux chemins de fer pendant une période d'environ quinze ans. Toutefois, la Commission n'a pas recommandé de solution au problème de savoir quelles lignes méritent de recevoir ces subventions, et elle a fait valoir que (Vol. 1 pp. 48 et 70) :

les témoignages que nous avons recueillis ne nous permettent pas de déterminer la distance qui devrait être soustraite au service et l'emplacement où se trouvent les parcours. La vérification de ces faits doit faire l'objet d'une étude constante. Nous ne sommes donc pas en lieu d'offrir un plan détaillé en vue de la rationalisation des installations des chemins de fer canadiens (mais) la possibilité d'étudier, par l'entremise d'un organisme modérateur, les propositions visant la rationalisation des installations ferroviaires doit être maintenue et le public intéressé à la question doit continuer de faire connaître ses vues au sujet des conséquences de cette rationalisation dans chaque cas à l'étude afin que l'organisme modérateur soit en mesure de déterminer la priorité de chacun. Pendant toute la période d'adaptation, l'observation des effets cumulatifs de la rationalisation progressive doit se poursuivre.

Que le caractère dichotomique de la ligne de conduite de la Commission soit approprié ou non, la question n'a plus beaucoup d'importance; le véritable problème réside dans la détermination de critères appropriés pour l'évaluation de tous les aspects sociaux et économiques de l'exploitation des embranchements et, cela étant fait, dans la définition des conditions et des modalités de l'indemnisation des parties lésées. Un certain nombre d'intéressés, y compris M. Lloyd, premier ministre de la Saskatchewan, l'Union nationale des cultivateurs et l'Association des municipalités urbaines et rurales, se sont récemment penchés sur la question. Mais, nulle part ailleurs en trouve-t-on un exposé aussi juste que dans un jugement rendu verbalement en juillet 1961 par M. Kerr, commissaire en chef à la Commission:

. . . Les causes d'abandon ne sont pas de celles que la Commission aime entendre. Habituellement, l'abandon d'une ligne ferroviaire cause des pertes et des inconvénients aux régions desservies par le chemin de fer, régions que le chemin de fer a desservies pendant un très grand nombre d'années. Des collectivités ont grandi autour des lignes ferroviaires, peut-être même ont-elles été attirées vers ces régions particulières justement parce que celles-ci étaient desservies par le chemin de fer. De même, étant donné l'existence d'installations ferroviaires, des industries s'y sont établies, les industries ont attiré des employés, les employés y ont amené leurs familles et y ont installé leurs foyers, leurs églises et leurs écoles. Et il nous est toujours pénible d'entendre des causes de cette nature lorsque, parfois, les circonstances exigent que l'exploitation de certaines lignes prennent fin et que, en conséquence, les particuliers subissent des pertes et des embarras.

En certains cas, il peut arriver que les pertes et les embarras soient très graves... Notre Commission n'administre pas les chemins de fer. La Commission est un tribunal qui doit juger les causes qui lui sont soumises en conformité des faits et des lois applicables. Si la Commission ordonne à un chemin de fer de continuer à fonctionner, croyant ou espérant que les revenus qui seront disponibles suffiront à couvrir les dépenses, et que l'espoir de la Commission ne se réalise pas et que les

revenus nécessaires n'existent pas, l'administration du chemin de fer ne peut pas revenir à la Commission et lui dire: «Vous nous avez dit de poursuivre notre exploitation. Nous l'avons fait à l'encontre de notre bon jugement. Maintenant que nous avons perdu tant de milliers de dollars de plus, nous comptons sur vous pour nous rembourser l'argent ainsi perdu parce que vous nous avez donné l'ordre de maintenir notre exploitation.» Les chemins de fer ne peuvent pas venir à nous et nous faire cette demande car, comme je le disais, nous n'administrons pas les chemins de fer et nous n'avons pas l'argent requis pour les rembourser des pertes qu'ils ont subies par suite de l'exécution de l'ordre que nous leur avons donné. Mais, dans tous ces cas, nous examinons le plus minutieusement possible les effets que peut avoir tout ordre que nous pourrions leur donner, qu'il s'agisse d'autoriser l'abandon de l'exploitation ou d'exiger son maintien...

... Notre principal souci, et nous ne l'envisageons pas à la légère, porte sur les privations que subiront indubitablement les employés qui perdront leur emploi par suite de l'abandon. Nous n'avons, cependant, aucun contrôle sur cet aspect de la question. Nous savons tous que la région en cause ici a beaucoup souffert par suite de la réduction de l'emploi et que les personnes qui perdent leur emploi par suite de l'abandon de l'embranchement ne trouveront pas facilement du travail. Nous voudrions qu'il en soit autrement. Nous voudrions que d'autres emplois soient disponibles, ce qui permettrait à ces gens de rester là où ils ont installé leur foyer. Mais, comme je le disais, nous ne sommes pas maîtres de la situation, nous n'y pouvons rien...

Il semble indiscutable que, même si l'utilité de la recommandation citée plus haut est un peu indirecte, la nécessité d'un organisme permanent de réglementation, en mesure d'effectuer une revision constante, est nettement évidente et nous serons heureux d'apprendre qu'on établira un tel organisme. En vérité, si l'on ne commence pas par cela, on n'accomplira rien. A défaut d'un meilleur terme nous pourrions donner au nouvel organisme le nom d'Administration des transports. A notre avis, il faudrait doter cet organisme des pouvoirs d'enquête les plus étendus; en règle générale, il ne devrait avoir aucun pouvoir d'exécution mais il ne faudrait pas limiter au préalable la portée de ses recommandations. Il est évident que la fonction relative aux abandons de la Commission des Transports devrait passer à l'Administration, vu les pouvoirs plus vastes de ce dernier organisme, même si cette mesure devait faire naître des objections portant que les décisions seraient sujettes à des pressions politiques intéressés. A vrai dire, il est peu probable qu'une telle éventualité se réalise si le programme en vient à comprendre, comme il le doit, une analyse complète et à long terme des transports. Advenant que, compte tenu de telles circonstances, il semble nécessaire que l'Administration dispose de moyens plus flexibles dans des limites bien déterminées, on peut exiger que toute décision de cette nature soit sujette à une revision finale de la part de l'Administration.

L'étude essentielle qu'effectuera l'Administration doit porter sur une période déterminée, d'au moins cinq ans, et d'une plus longue durée peut-être sous certains rapports d'ordre général. Il est possible que les répercussions d'une décision particulière ou d'un événement isolé soient très différentes selon qu'on les considère isolément ou en tant qu'éléments d'un processus constant. Ainsi, par exemple, le Pacifique-Canadien a envisagé la possibilité d'abandonner jusqu'à 2,500 milles de voie dans les provinces des Prairies s'il n'est pas autorisé à exiger des tarifs-marchandises plus élevés, tandis que M. Lloyd, premier ministre, a dit que dans sa seule province on pourrait considérer jusqu'à 2,600 milles de voie desservant un tiers de la région cultivée. En outre,

la durée de l'étude est aussi importante parce que les facteurs qui dominent durant une courte période peuvent être complètement dépassés par des événements qui ne se produiront que plus tard. A ce propos, l'exemple le plus frappant, peut-être, réside dans le développement économique possible de régions présentement improductives où l'on sacrifie toute activité future en raison du déficit immédiat de la compagnie. Le présent régime ne permet qu'un examen très superficiel de pareilles éventualités vu que les prévisions et les analyses nécessaires dépendent pour une large part des ressources restreintes des Chambres de commerce et des *Boards of Trade* de la localité.

Au cours de son étude, l'Administration devrait avoir accès au programme de planification à long terme des deux principaux réseaux ferroviaires. A vrai dire, puisque l'Administration doit elle aussi préparer un tel programme, il serait insensé pour elle de se mettre à l'œuvre sans connaître les programmes existants, car, infailliblement, il y aurait duplication des efforts, perte d'un grand nombre d'expertises effectuées par les compagnies et possibilité de contradictions apparentes dans les recommandations éventuelles de l'Administration. Une connaissance très précise des programmes d'abandon des sociétés est de toute première importance, quelle que soit la fin à laquelle l'étude doit servir, mais il faut absolument, tout au moins, qu'on tienne compte de ces programmes dans le développement économique de chaque région au lieu de considérer les abandons comme des accidents imprévisibles de la nature. Nous connaissons très bien les chemins de fer et, pour cette raison, nous prévoyons, et rejetons d'avance, une requête de leur part demandant que leurs programmes soient gardés secrets. Le Pacifique-Canadien répète souvent que sa situation dans l'économie canadienne ne diffère aucunement de celle de n'importe quelle autre entreprise. On ne saurait prendre au sérieux un pareil argument. Il devrait suffire de considérer toute l'histoire du chemin de fer chez nous, les concessions de terrains, les subventions, la réglementation des tarifs et l'intervention du gouvernement dans les négociations collectives,—sans mentionner des commissions royales successives,—pour réfuter ces prétentions. Mais il est également vrai que le transport par chemin de fer est un produit hautement standardisé, exigeant de si vastes investissements de temps et d'argent dans tout ce qui est nouveau en bien d'immobilisation que l'occasion d'obtenir de gros bénéfices d'une innovation secrète et soudaine ne se présente jamais.

Toutes les tentatives en vue de mettre de l'ordre dans notre industrie des transports continueront d'échouer, toutefois, si l'on n'en arrive pas à une conception appropriée des revenus et des frais à la fois pour les chemins de fer et pour les autres modes de transport. Nous exposons brièvement ci-après trois cas qui, manifestement, demandent des éclaircissements :

(1) Bien que la Commission ait réussi il y a longtemps déjà à définir d'une façon satisfaisante pour elle le niveau permis des revenus pour les chemins de fer, on n'a jamais déterminé l'importance des concessions et autres subventions. Il est donc difficile de comprendre pourquoi, par exemple, les revenus qui découlent aujourd'hui des subventions et des concessions accordées lors de la signature de la convention du Nid-de-Corbeau ne pourraient pas servir pour contrebalancer de présumées pertes qu'on prétend attribuer à ces mêmes tarifs.

(2) Nous avons déjà cité des extraits du rapport de la Commission MacPherson, selon lesquels la Commission ne peut pas offrir un programme d'abandons parce qu'elle est incapable de déterminer une mesure appropriée d'efficacité pour une ligne. Toutefois, afin d'être en mesure de faire quelque estimation du besoin de subventions sous ce rapport, la Commission a décidé à contrecœur d'accepter la densité du trafic comme indice de rentabilité bien

qu'elle ait reconnu qu'un tel critère tendait à nuire aux lignes où le trafic est dense mais de peu de valeur et à celles où il n'est pas dense mais de grande valeur. Il est évident qu'il faudrait en arriver à une formule plus réaliste.

(3) Lorsque les représentants des deux chemins de fer ont comparu devant la Commission, ils ont déclaré que leur déficit conjoint à l'égard du transport du grain aux ports d'exportation avait été de 70 millions de dollars en 1958. La Commission, pour sa part, a jugé que, dans une certaine mesure, on avait tenu compte de ce déficit dans la recommandation pour l'octroi de subventions à l'égard des lignes à faible densité de trafic (13 millions de dollars en 1958) et, ce qui importe davantage, que les chemins de fer avaient inclu un taux de bénéfice (10 p. 100 avant déduction de l'impôt sur le revenu ou environ 6 p. 100 après cette déduction) qui excédait le taux prévu en vertu de la formule relative aux revenus autorisés. La Commission a par la suite réduit le déficit à 22 millions de dollars environ. Il est donc évident que les méthodes d'établissement des prix de revient sont très importantes. Dans leur plaidoyer devant la Commission, les organisations représentant les producteurs de grain ont exposé la situation un peu différemment:

Si les chemins de fer employaient pour déterminer les prix de revient du transport du grain destiné à l'exportation la même méthode qu'ils emploient pour déterminer les prix de revient des services-voyeurs, le déficit global du Pacifique-Canadien en 1958 aurait été d'au moins 75 millions de dollars et celui du National-Canadien aurait atteint 180 millions de dollars ou il y aurait eu un déficit combiné de quelque 255 millions de dollars. (Volume 4, p. 178 des exposés et plaidoyers.)

Et, finalement, nous citons encore une fois, la Commission (Volume I, pp. 64 et 42):

L'extrême disparité entre les résultats obtenus par les chemins de fer et les conclusions de ceux qui les ont mis en doute doit être attribuée au manque d'accord, en général et en particulier, sur les hypothèses requises avant toute application d'une méthode. Un exemple d'absence d'accord concerne les prix de revient de l'entretien des voies ferrées, dans le calcul desquels quatre séries distinctes d'hypothèses ont été employées: une série pour chaque chemin de fer et une série pour chacun des deux contestants. Les quatre séries d'hypothèses ont certains éléments en commun et, si on prend ceci comme point de départ, l'attribution des dépenses d'entretien des voies ferrées peut être faite avec assurance.

Lorsqu'on considère que le camion, avec une mise de fonds bien moins importante, donne une unité d'exploitation dont une forte proportion des frais varie selon le nombre de milles parcourus et le nombre de tonnes transportées, en comparaison des chemins de fer qui ont une forte proportion de frais «fixes», on comprend aisément pourquoi la densité de trafic des lignes d'embranchement des réseaux ferroviaires du Canada ne soit pas améliorée de façon marquante depuis trente ans, malgré l'augmentation sensible du trafic global de ces derniers.

Il se peut que ce jugement ne soit pas valide, mais apparemment, la Commission n'a fait aucun effort spécial pour évaluer l'importance relative des frais fixes autres que ceux qui apparaissent dans un paragraphe d'une étude de 95 pages sur la concurrence camion-rail, préparée pour la Commission par D. W. Carr and Associates. D'après les relevés et les rapports annuels, M. Carr a établi que le capital investi dans le transport des marchandises était «élevé» par rapport à d'autres industries et que, dans le cas des deux plus importants chemins de fer, la proportion du rendement total était plus grande que celle des camions, bien que pour ces évaluations il ne soit pas tenu compte du fait que les

sociétés de camionnage n'ont aucun placement direct à faire dans l'infrastructure. Toutefois, le rapport de la Commission sur les perspectives économiques du Canada a établi que les camionneurs paient beaucoup moins que 60-65 p. 100 de ces frais, lorsqu'ils sont calculés de façon appropriée sur une base de remplacement amorti (c'est que le public en général qui paie le reste). L'inévitable conclusion à tirer est que le public, dans son ensemble, ne peut éviter d'avoir à supporter une large part de tout déficit de droit de passage simplement en transportant le trafic des chemins de fer à la route. Conséquemment, l'on ne saurait bien servir l'intérêt public que si les frais connexes sont calculés de façon appropriée.

Jusqu'ici nous n'avons parlé que qualitativement des effets qu'ont les abandons sur les institutions non ferroviaires, mais il faut évidemment que ces effets soient édifiés d'après une analyse générale. Même s'il a été établi que telle ligne d'embranchement n'est pas économique du point de vue de la compagnie, il se peut qu'elle le soit par rapport à l'ensemble de l'économie; en pareils cas, il est manifeste qu'il serait dans l'intérêt de la nation de maintenir en fonction la ligne d'embranchement. Les frais qu'il faut explicitement estimer ici comprennent:

- a) Le déplacement des personnes mises à pied à cause de l'abandon, ou leur nouvelle formation.
- b) La réévaluation des maisons, des fermes et des entreprises commerciales privées. A part les effets directs et manifestes de la dévaluation, les effets indirects sur les recettes de l'impôt fédéral-provincial ont une égale importance.
- c) Le coût de reconstruction des élévateurs à grain abandonnés (coût évalué par la Saskatchewan jusqu'à 75 millions de dollars, pour une capacité de 60 millions de boisseaux, au coût actuel de la construction).
- d) Le coût de tout remplacement nécessaire ou de la création de certains services communautaires comme les écoles et les hôpitaux (ce qui est particulièrement important lorsqu'il y a probabilité de réduction des revenus fiscaux).
- e) La construction de routes nouvelles ou améliorées. (Les revenus fiscaux sont encore importants).

En définitive, il nous semble que les conclusions qui s'imposent quant à une ligne de conduite sont maintenant sans équivoque: lorsqu'une analyse économique complète a démontré ce qui coûtera le moins au pays dans son ensemble et quand ce choix a été fait, il s'ensuit alors que les frais devraient être répartis sur l'ensemble du pays.

Quant au maintien d'une ligne d'embranchement non rentable, la Commission MacPherson a déjà recommandé le paiement de subventions et le Gouvernement actuel semble en avoir accepté le principe. Quoi qu'il en soit, à longue échéance, il se peut que la solution la plus désirable soit d'aider à la croissance économique de la région en question. Comme nous l'avons dit déjà, c'est là un des principaux facteurs qui militent en faveur d'une analyse quinquennale des conditions sociales et économiques.

La Commission n'ayant pas considéré les institutions non-ferroviaires sous cet angle, l'Administration devra décider de la nature et de l'étendue de l'assistance. Dans les pertes sur la propriété privée, l'aide devrait inclure la compensation directe, alors que, en ce qui concerne le remplacement des élévateurs et les services communautaires les taux accélérés ou multiples de dépréciation et les possibilités d'obtention de taux à bas intérêt, les prêts seraient utiles.

Toutefois, quant à la catégorie qui nous concerne évidemment le plus, nous prétendons que la solution appropriée est à notre portée: la loi qui va finalement mettre en application l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer, dans son sens clair et ordinaire, tout en le rattachant à l'article 29 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. L'exposé des avantages qui découleront de ces articles constitue une reconnaissance éclairée de leur nécessité. Mais l'article 182 n'a jamais été appliqué par suite de la controverse à propos des circonstances dont il y est question. Cette controverse a inclus un jugement de la Commission et une décision de la Cour suprême et nous avons à maintes reprises présenté au Gouvernement des exposés détaillés sur la question, les dernières fois ayant été le 3 février 1961 et le 12 décembre 1962.

Les deux lois prévoient l'octroi d'une allocation de cessation d'emploi pour les employés mis à pied par les chemins de fer. Dans le cas des employés qui ne sont pas remerciés, il y aurait indemnisation.

- (i) de tous les frais raisonnables de déplacement et de déménagement de cet employé et de sa famille, ainsi que des heures de travail qu'il perd en conséquence,
- (ii) de la perte financière qu'il subit par la vente de sa maison à un prix inférieur à sa valeur équitable et dans chaque cas la valeur équitable de la maison en question doit être déterminée à une date suffisamment antérieure à la mesure, au plan ou à l'arrangement pour qu'elle ne souffre aucunement de ce chef, et il doit être fourni chaque fois à la compagnie employeuse l'occasion d'acheter la maison à cette valeur équitable avant qu'elle soit vendue par l'employé à des tiers,
- (iii) des pertes financières que cet employé subit du fait qu'il détient un bail non expiré à l'égard du logement qu'il habite.

Avril 1963

ASSOCIATED RAILWAY UNIONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature

1963

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

---

SÉANCE DU MARDI 15 OCTOBRE 1963

---

Concernant le

Bill C-15: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer  
(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

MM. T. W. Read, président de la Division n° 4 du Département des employés de chemins de fer; W. P. Kelly, vice-président de la Fraternité des cheminots; F. E. Easterbrook, vice-président de l'ordre des télégraphistes de chemins de fer; J. Walter, grand chef adjoint de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, et A. R. Gibbons, secrétaire du comité national de législation.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 1963

29505-5-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison,	Granger,	McMillan,
Armstrong,	Greene,	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord</i>
Asselin ( <i>Notre-Dame-</i>	Grégoire,	<i>et Victoria</i> ),
<i>de-Grâce</i> ),	Guay,	Nielsen,
Balcer,	Gundlock,	Nixon,
Basford,	Horner ( <i>Acadia</i> ),	Orlikow,
Beaulé,	Howe ( <i>Wellington-</i>	Pascoe,
Bécharde,	<i>Huron</i> ),	Rapp,
Bélanger,	Jorgenson,	Regan,
Bell,	Irvine,	Rhéaume,
Berger,	Kennedy,	Rideout,
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i>	Lachance,	Rock,
<i>Cowichan-Les-Îles</i> ),	Lamb,	Ryan,
Cantelon,	Laniel,	Rynard,
Cowan,	Leboe,	Smith,
Crossman,	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> ),	Stenson,
Crouse,	Macaluso,	Tucker,
Fisher,	MacEwan,	Watson ( <i>Assiniboïa</i> ),
Foy,	Mackasey,	Watson ( <i>Châteauguay-</i>
Gauthier,	Matte,	<i>Huntingdon-Laprairie</i> ).
Godin,	McBain,	(a) Webster—60.

(Quorum 15)

*Secrétaire du Comité:*  
Maxime Guitard.

## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 15 octobre 1963

(3)

Le Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 10 du matin. Le président, M. Prosper Boulanger, occupe le fauteuil.

*Présents:* MM. Addison, Balcer, Beaulé, Bélanger, Berger, Boulanger, Cameron (*Nanaimo*), Cantelon, Cowan, Crossman, Crouse, Fisher, Foy, Gauthier, Grégoire, Gundlock, Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Kennedy, Lamb, Leboe, MacEwan, Matte, McBain, Muir (*Cap-Breton-Nord et Victoria*), Orlikow, Pascoe, Rapp, Regan, Rhéaume, Rideout, Rock, Ryan, Tucker, Watson (*Assiniboia*), et Webster.—(36).

*Aussi présents:* MM. T. W. Read, président de la Division n° 4 du Département des employés de chemins de fer; W. P. Kelly, vice-président de la Fraternité des cheminots; F. E. Easterbrook, vice-président de l'ordre des télégraphistes de chemins de fer; J. Walter, grand chef adjoint de la Fraternité des mécaniciens de locomotives et A. R. Gibbons, secrétaire du Comité législatif national.

Le président ouvre la séance.

M. Bélanger soulève une question de privilège pour se plaindre que la version française imprimée des *Procès-verbaux et Témoignages* de la dernière réunion n'avait pas été distribuée.

Le président demande au secrétaire du Comité de lire la correspondance reçue depuis la dernière réunion.

Sur la proposition de M. Foy, appuyé par M. Balcer.

*Il est décidé*—Que tous les exposés qui doivent être présentés à notre Comité soient envoyés d'avance au secrétaire du Comité, qui en distribuera des exemplaires aux membres afin de faciliter l'interrogatoire aux réunions subséquentes.

L'interrogatoire des témoins se poursuit. A 12 h. 35 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à convocation par le président.

*Le secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 15 octobre 1963

Le PRÉSIDENT: A titre officiel, messieurs, je dis bonjour à tout le monde. Tout le monde doit être sûrement content de la belle température dont nous jouissons et j'espère que la réunion sera aussi joviale que le temps est beau. Nous avons un quorum de 15 qui nous permet de délibérer.

Comme premier article au programme, je demanderais à notre secrétaire de lire la correspondance en sa possession.

M. BÉLANGER (*Interprétation*): Je tiens à appeler l'attention du président sur l'inconfort que nous cause le fait que seul l'anglais du compte rendu des délibérations de la première séance a été distribué.

Je sais m'exprimer en anglais mais je pense en français, et j'espère que notre personnel sera suffisant pour produire la version française sans un retard d'une année.

Le PRÉSIDENT (*Interprétation*): Monsieur Bélanger, je suis d'accord avec vous et je ferai tout en mon possible pour assurer que nous ayons le personnel voulu pour suffire à nos besoins.

Le secrétaire s'est adressé ce matin aux autorités compétentes et il a reçu la réponse habituelle que le personnel était insuffisant pour effectuer le travail. On lui a dit que la version française que vous réclamez serait prête dans un couple de jours.

Nous comptons pouvoir nous rendre à votre demande tout à fait justifiée et de produire la version française nécessaire la semaine prochaine.

Est-ce votre bon plaisir que nous passions maintenant à la lecture de la correspondance?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: J'ai une lettre relative à la modification de la Loi sur les chemins de fer par le bill C-15, qui se lit comme il suit:

M. John C. Savage  
30, rue Redan, St. Thomas (Ont.)  
le 4 octobre 1963

Membres du Comité permanent de la Chambre des communes des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques,  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont.)

Messieurs,

La présente a trait à la modification de la Loi sur les chemins de fer par le bill C-15. A titre de cheminots des États-Unis, nous vous demandons d'appuyer l'adoption de cette modification.

Bien que nous soyons un groupe minoritaire, en ce qui concerne les employés de chemins de fer du Canada, nous croyons aider en appuyant notre collectivité locale ici dans le sud de l'Ontario. Nous travaillons, vivons et élevons nos familles ici au Canada.

A cause des réductions formidables sur notre propre chemin de fer par suite de l'automatisation et de la modernisation, il ne nous reste que

des hommes qui ont donné vingt ans ou plus de leur vie. Nous croyons que ces hommes et leurs familles ont droit à de la considération si les chemins de fer d'aujourd'hui continuent à diminuer leur effectif au rythme actuel. Nous vous demandons donc, à titre de membres du Comité permanent d'étudier les dispositions contenues dans cette modification, surtout les notes explicatives que contient le Bill C-15. Merci.

Votre bien dévoué,

(Signature) J. C. Savage

Représentant législatif,

Loge n° 47,

Fraternité des cheminots.

Approuvée et appuyée par:

E. L. Ferns, loge 131, Fraternité des mécaniciens de locomotives.

S. I. Houghton, loge 5, Fraternité des chauffeurs et des mécaniciens de locomotives.

J. T. Hoy, division 16, Ordre des télégraphistes.

R. Wilkinson, loge 919, Fraternité des employés de l'entretien des voies.

J. H. Moodie, loge 592, Fraternité des commis de chemins de fer et de la navigation.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je dois répéter pour l'avantage des membres du présent Comité qu'une motion spéciale a été adoptée le premier jour de nos réunions de comité portant que nous devions toujours avoir les services d'un interprète. Je regrette beaucoup que nous n'ayons pas toujours les services voulus à notre disposition. Comme cette motion a été adoptée à l'unanimité, je dois suivre les règles. Il vous faudra accepter tous les témoignages en anglais et interprétés en français.

M. ROCK: Monsieur le président, je...

Le PRÉSIDENT: Un instant seulement. Le secrétaire a une autre lettre à lire.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: J'ai une autre lettre de l'association des chemins de fer du Canada, qui se lit comme il suit:

M. Prosper Boulanger, député  
Président du Comité permanent des chemins de  
fer, canaux et lignes télégraphiques  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont.)

Sujet: Bill C-15 «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)».

Monsieur le président,

Pour faire suite à ma lettre du 7 octobre 1963, incluant des exemplaires d'un exposé que l'association avait adressé au ministre du Travail, il me fait plaisir d'inclure vingt-cinq exemplaires supplémentaires en français pour que vous puissiez les distribuer aux membres de votre Comité. Je puis vous en envoyer d'autres si vous en avez besoin.

Votre bien dévoué,

(Signé) G. A. Richardson,

Secrétaire général.

Cette lettre se rapporte à l'exposé qui n'a pas encore été déposé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons reçu une lettre du sergent d'armes que je demanderais à notre secrétaire de lire. Nous ne pourrions pas utiliser la salle du Comité des chemins de fer le 22 octobre et il n'y aura pas d'autres salle de Comité à notre disposition ce jour-là.

LE SECRÉTAIRE DU COMITÉ:

OTTAWA, 11 octobre 1963

Monsieur le député Prosper Boulanger  
Président du Comité des chemins de fer, canaux et  
lignes télégraphiques  
Chambre des communes  
Ottawa

Monsieur,

Le ministre des Travaux publics nous a demandé de libérer la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest pendant une semaine complète, afin que son ministère puisse y installer le système d'interprétation simultanée. Pour nous conformer à cette demande, nous avons dû procurer un autre local à la conférence fédérale-provinciale sur les forêts (fixée aux 21 et 22 octobre); celle-ci aura lieu dans la salle du comité des chemins de fer.

Étant donné que le Comité de la défense occupera la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, le 22 octobre, nous n'aurons pas de salle assez vaste à mettre à la disposition de votre comité ce jour-là. J'espère que les membres de votre comité comprendront les difficultés de la situation.

Bien à vous,

(signature) D. Currie,  
sergent d'armes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des commentaires?

M. FISHER: Le président pourrait-il nous dire si nous nous réunirons jeudi matin.

Le PRÉSIDENT: Il faut d'abord décider si nous siégerons le mardi 22 octobre.

M. FISHER: Nous ne savons pas combien de temps cette affaire durera. De toute évidence, nous ne pourrions siéger avant une semaine. Or, lorsqu'un comité étudie une mesure à prendre, n'est-il pas coutume qu'il siège au moins deux fois par semaine, parfois trois? Ne nous serait-il pas possible de siéger ce jeudi-ci, étant donné que nous ne pourrions pas nous réunir mardi prochain?

Le PRÉSIDENT: Je vous rappelle que plusieurs réunions de comités sont au programme pour le jeudi 17 octobre, et certains des membres de notre Comité font également partie de ces autres comités. Le comité des aliments et drogues siège à partir de 9 h. 30, le comité des bills privés, à partir de 9 h. 30 également, le comité de la défense, à 10 h. 30 et 3 h. 30. Voilà les comités qui sont actuellement au programme, et il y en aura peut-être d'autres qui s'ajouteront d'ici-là.

M. FISHER: Permettez-moi de faire remarquer que nous n'avons pas pour habitude, en général, de remettre, déplacer ou retarder nos séances à cause des autres comités, à moins qu'ils n'aient accaparé tous les locaux. Notre grand problème, ce n'est pas que nos membres fassent également partie d'autres comités, mais que ce Comité-ci a une tâche à accomplir, et il faut que nous l'accomplissions.

Le PRÉSIDENT: D'autres remarques, messieurs?

M. FOY: Lors de la dernière réunion du comité directeur, nous avons décidé de nous réunir tous les mardis de 10 heures à midi. La situation présente n'était pas prévue mais elle est ennuyeuse: si nous changeons le

jour de la réunion, les choses deviendront encore plus confuses. J'ai moi-même pris d'autres engagements pour ce jour-là, et il en est sans doute de même pour les autres membres du Comité. Tous nos mardis sont réservés, jusqu'à ce que nous en ayons terminé; je crois que la plupart des membres du Comité ont fait de même.

Il serait préférable pour nous que les divers organismes envoient leurs mémoires à l'avance (en voici deux, reçus ce matin) au lieu d'en faire donner lecture au Comité par leur représentant. Chacun de nous pourrait alors les étudier personnellement, et préparer ses questions avant la réunion. Cela faciliterait le débat. La lecture à haute voix de ces mémoires prend beaucoup de temps, et elle n'est pas absolument nécessaire. Je fais une proposition dans ce sens.

M. GAUTHIER: (*en français*)

(*Il n'y a pas d'interprétation*).

M. HOWE: Monsieur le président, je ne crois pas qu'on arrive jamais à trouver un mardi ou un jeudi où il n'y ait pas d'autres réunions de comités. Si nous attendons d'avoir du temps libre pour reprendre notre étude, nous perdrons toute continuité dans les interrogatoires. Nous devrions garder les mêmes dates de réunions et nous accommoder comme nous pourrions. Du temps que j'étais président de ce Comité, nous tâchions de poursuivre notre tâche de façon suivie, sans solution de continuité. Autrement, on perd le fil des idées et des questions. Je crois même que nous pourrions obtenir la permission de siéger pendant les séances de la Chambre. Certains de nos témoins viennent de loin et ce serait injuste de les garder ici jour après jour, semaine après semaine. De plus, ce n'est pas bon pour le Comité que d'étirer la question si longtemps.

M. REGAN: Nous ne devrions pas siéger pendant que la Chambre est réunie.

M. BALCER: M. Howe a dit tout ce qu'il y avait à dire.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire du Comité voudra bien donner lecture de la motion proposée par M. Foy et appuyée par M. Balcer:

Que les mémoires soient soumis à l'avance de sorte que les membres du Comité puissent les étudier à l'avance, et préparer leurs questions.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferai remarquer que nous allons perdre une autre demi-heure si nous continuons de débattre la date de la prochaine réunion. J'estime que nous devrions commencer à interroger les témoins; nous pourrions décider d'une date vers la fin de la séance. Autrement, nous nous trouverons à retenir les témoins pour une heure encore, et le Comité n'aura pas l'occasion de les interroger. La décision devrait se prendre à la fin de la séance.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, monsieur Fisher? Le Comité est-il d'accord?

D'accord.

M. FISHER: Sauf erreur, la session doit se terminer à Noël ou à la fin de l'année. Si je ne me trompe, le ministre des Transports est en train de préparer un projet de loi qui sera soumis à notre Comité. La plupart des membres du Comité feront également partie du comité spécial du National-Canadien et d'Air-Canada qui doit étudier et approuver les rapports de deux années. Ne pourriez-vous vous enquerir de la date où nous aurons ces documents? Si nous continuons de ne siéger qu'une fois par semaine, et si nous ne siégeons pas en même temps que la Chambre, nous ne viendrons pas à bout de tout ce travail en deux mois.

Le PRÉSIDENT: Je vais faire mon possible pour obtenir ce renseignement. Et nous remettons cette question à plus tard. Reprenons les questions sur le mémoire présenté lors de notre dernière séance par M. F. H. Hall. Les témoins voudront-ils s'avancer et se nommer, dès à présent, pour que nous puissions les identifier.

M. A. R. GIBBONS (*Vice-président du comité national de législation, Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive*): Monsieur le président, le Comité s'opposerait-il à ce que nous répondions d'ici, étant donné que nous voulons recourir à l'aide de nos experts pour répondre à certaines questions.

En partant du bout de la table, voici M. Stuart Wells, directeur de la recherche; M. William Kelly, vice-président de la Fraternité des cheminots; M. F. Easterbrook, vice-président de l'Ordre des télégraphistes de chemin de fer; M. J. F. Walter, grand chef adjoint de la Fraternité des mécaniciens de locomotive; je m'appelle Gibbons, et je suis vice-président du comité national de législation et représentant de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotive.

M. RIDEOUT: A la fin de la dernière séance, M. Gibbons a parlé d'une entente de protection des emplois. Au cours d'une conversation officieuse que j'ai eue avec lui après cette réunion, il m'a dit qu'un programme législatif en ce sens avait d'excellents résultats aux États-Unis. Ne pourrions-nous obtenir une copie de la loi en question? C'est peut-être la réponse à nos problèmes. Non que je veuille écarter le bill C-15, monsieur le président, car ce bill tend dans la même direction, généralement. Mais vous conviendrez certainement avec moi que la loi sur les chemins de fer est très embrouillante et contradictoire. A mon sens, il faudrait partir d'une loi qui a fait ses preuves, comme celle dont j'ai parlé. N'est-ce pas le cas, la loi n'a-t-elle pas eu d'heureux effets aux États-Unis?

M. GIBBONS: C'est exact. En fait, l'entente de Washington assurant la protection des emplois existe depuis 1936. Nous n'en avons pas un exemplaire ici ce matin, mais permettez-moi de vous faire remarquer que les modifications apportées en 1939 à la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont inspirées directement des dispositions de l'entente de Washington sur la protection des emplois. Les modifications apportées en 1939 à la loi canadienne sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien avaient pour effet d'indemniser les employés de chemin de fer qui subiraient des inconvénients par suite de ce qu'on pourrait appeler la collaboration entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Intrinsèquement, l'entente de Washington sur la protection des emplois a été conçue en vue d'indemniser les employés déplacés ou congédiés, aux États-Unis, par suite de fusions entre employeurs. Cependant, la commission inter-états du commerce, qui est l'équivalent de notre commission des Transports, s'est servie de l'entente pour venir en aide aux employés qui subissaient des inconvénients par suite de situations provoquées par fusions, et d'autres innovations apportées aux chemins de fer, qui n'étaient pas prévues par la loi dans sa rédaction première. Par conséquent, on a donné à cette loi une interprétation très large. Mais, je le répète, les modifications de 1939 à la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont, en réalité l'équivalent de la loi américaine de protection des emplois. Cela répond-il à votre question?

M. RIDEOUT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à autre chose, monsieur Rideout, voulez-vous demander pour le Comité, en bonne et due forme, la copie dont vous avez parlé?

M. RIDEOUT: Oui, monsieur le président. Je crois qu'elle nous serait très utile.

A la suite de ce qu'a dit M. Gibbons, je me demande si ce n'est pas ce qui est en vigueur ici, actuellement. Ai-je bien compris que la *Interstate Commerce Commission* l'interprète autrement que la Commission des transports?

M. GIBBONS: Monsieur le président, l'entente de Washington sur le maintien des emplois s'applique aux États-Unis; cette entente a pour but d'alléger les misères causées aux employés américains par suite de fusions, absorptions et ainsi de suite. En 1933, la Loi sur la Compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien a été adoptée au Canada parce que certains étaient d'avis qu'il fallait fusionner les chemins de fer en un seul, le Pacifique-Canadien, tandis que d'autres croyaient qu'il fallait les nationaliser sous la direction du N.-C. En 1932, la commission avait proposé et recommandé d'adopter une loi intitulée Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien qui établirait une collaboration entre le N.-C. et le P.-C. La loi fut adoptée en 1933.

Subséquentement, le N.-C. et le P.-C. ont mis certains de leurs services en commun entre Montréal et Toronto, ce qui a eu des conséquences fâcheuses à Brockville, point de division où près de 60 employés de diverses catégories ont dû déménager. A la suite de cela, nos prédécesseurs ont immédiatement demandé que l'on modifie la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ce qui a été fait en 1939. La modification comporte les mêmes dispositions que l'entente de Washington sur le maintien des emplois. Toutefois, la modification n'a jamais été appliquée au Canada, parce que nous n'avons jamais obtenu la collaboration prévue par la loi.

M. RIDEOUT: A mon avis, si l'on pouvait appliquer la modification, la mettre en vigueur, ce serait suffisant et il ne serait pas nécessaire de prendre les autres mesures, n'est-ce pas?

M. RAPP: Monsieur le président, je me demande quel effet aura le bill ou une loi semblable sur le projet «gare-centre» du N.-C. Je sais que les télégraphistes ont fait part de leur inquiétude à ce sujet. Ils se rendent compte qu'il ne s'agit là que d'un premier pas vers l'abandon du poste d'agent de gare et éventuellement, vers l'abandon de certaines de ces lignes de chemin de fer. J'aimerais que certains de ces messieurs nous disent en quoi une loi comme le bil C-15 pourra prévenir ce dont les télégraphistes ont parlé dans les mémoires qu'ils ont présentés.

M. GIBBONS: Permettez-moi de vous présenter M. Easterbrook de l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer qui va répondre à votre question.

M. F. EASTERBROOK (*Vice-président du Order of Railway Telegraphers*): Si j'ai bien compris, monsieur Rapp, la question consiste à savoir quel effet pourrait avoir la modification envisagée par le bill sur le concept «gare-centre» du N.-C. Est-ce exact?

M. RAPP: Oui.

M. EASTERBROOK: La modification que l'on propose d'apporter à la loi n'aura pas d'effet sur le concept «gare-centre», mais elle permettra d'indemniser les employés qui seront déplacés et qui auront à déménager et ceux qui auront la perspective de perdre leur emploi par suite du rang inférieur qu'ils occupent dans la liste à l'ancienneté.

Le PRÉSIDENT: Votre question est-elle pertinente?

M. RIDEOUT: Oui. Ne diriez-vous pas que si le bill entrait en vigueur, la décision de fermer une gare ou non dépendrait des dépenses que cela entraînerait? Est-ce que cela ne serait pas de nature à augmenter le coût de réalisation de votre concept «gare-centre»?

M. EASTERBROOK: Oui, exactement.

M. HOWE: Sur une question de règlement, monsieur le président, si je me rappelle bien, lors de la dernière réunion, M. Foy a soulevé la question de fournir à chacun un exemplaire du mémoire pour permettre de traiter plus facilement du sujet en procédant page par page ou alinéa par alinéa. A ce point, je crois que nous prenons une tangente. A mon avis, selon la suggestion qui a été faite, nous pourrions garder les questions d'ordre général jusqu'à ce que nous ayons fini d'étudier le mémoire.

Le PRÉSIDENT: En effet, vous avez bien raison. Il en avait été convenu, monsieur Howe.

M. FISHER: Monsieur le président, si je puis résumer ce qui a été dit par rapport aux deux dernières questions posées, je me ferai un plaisir de revenir au mémoire.

Je demanderais au représentant de la fraternité si, à son avis, il est exact de dire que le cadre d'application de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien est trop restreint à l'heure actuelle, pour offrir véritablement le genre de protection que fournirait une modification de la Loi sur les chemins de fer.

M. GIBBONS: Je réponds catégoriquement oui, monsieur Fisher, parce que la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien porte uniquement sur la collaboration entre les Chemins de fer nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien. Nous ne cachons pas notre inquiétude au sujet de bien d'autres aspects de la situation et des mesures qui pourraient être mises en application ou à exécution par l'une ou l'autre des sociétés de chemins de fer, sans aucune considération pour l'autre. En 1939, lorsque les législateurs ont rédigé le projet de loi modifiant la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ils ont déclaré: «nonobstant les dispositions de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer relatives à la protection accordée aux employés». Les parlementaires ou législateurs se rendaient donc bien compte que la Loi des chemins de fer comportait des dispositions compensatoires et ils se sont dit que, malgré cela, ils allaient établir une annexe pour déterminer les montants en dollars et cents que les parties à l'entente auraient à payer.

M. FISHER: Dans le domaine des télécommunications, un certain nombre de projets entrepris conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont actuellement en cours à Port Arthur, Fort William et Cornwall et il semble que ces travaux pourraient servir d'exemples pour d'autres parties du pays. J'aimerais demander à M. Easterbrook si, à son avis, la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien offre une protection à ceux qui sont lésés par les changements effectués ou envisagés.

M. EASTERBROOK: Absolument pas; la loi en question n'offre aucune compensation.

M. FISHER: Pourquoi?

M. EASTERBROOK: La loi ne s'applique pas aux mutations que cela entraînerait.

M. FISHER: Monsieur le président, je crois que M. Gibbons a des explications à nous donner.

M. GIBBONS: Un cas est survenu où étaient mêlés les télégraphistes du commerce et je regrette que leur représentant ne soit pas avec nous aujourd'hui. Une requête a été faite mais on a jugé qu'elle ne relevait pas de la compétence de la Commission des transports.

Permettez-moi de vous donner d'autres explications en réponse à la question qui a été posée relativement à l'effet que produirait la fermeture d'une gare sur le concept «gare-centre». M. Easterbrook a dit que cela entraînerait des dépenses additionnelles pour les chemins de fer. Il devrait, à mon avis, tenir compte que, au cours d'une certaine période de temps, les autorités du

Pacifique-Canadien se sont départi des services de 176 gardiens et elles ont prétendu dans leur déclaration devant la commission royale MacPherson, qu'elles économiseraient par là environ \$875,000 par année. A notre avis, si l'on avait exigé de la compagnie, selon le but de l'article 182, qu'elle offre une certaine compensation aux employés qui se trouvaient déplacés, les dépenses n'auraient pas atteint le montant de \$875,000. Mais, ce qui importe encore plus, c'est que, dans un cas, il s'agissait d'un article de dépenses extraordinaire, tandis que, dans l'autre, la somme économisée représentait une économie annuelle. Je crois que vous ne devez pas l'oublier.

M. FISHER: Permettez-moi de poser une question relativement au premier alinéa du mémoire. Elle se pose si l'on considère (et les témoins en conviendront) que, au point de vue légal, les sociétés de chemins de fer ont bel et bien commencé à contourner l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer par les mesures qu'elles ont prises en mettant, par exemple, un gardien en fonctions pour se libérer de toute responsabilité. En raison de ce qui a été dit au sujet des changements révolutionnaires effectués dans la structure administrative, je demanderais aux témoins comment ils jugent l'attitude prise par la direction des chemins de fer en ce qui a trait à la responsabilité des sociétés de chemins de fer envers les employés qui ont eu à subir des pertes et des embarras par suite des changements.

M. GIBBONS: En réalité, monsieur le président, il est très difficile d'apprécier les motifs de pensée et d'action des autres. Il faut admettre que nous sommes un peu prévenus dans notre façon d'envisager la chose en raison de l'intérêt que nous portons aux employés. Pour ma part, il ne me semble pas que l'on cherche à contourner la loi. Un seul cas particulier, celui de Big Valley, a été porté devant la Commission des transports et le point difficile à établir était de savoir si, au point de vue légal, il y avait eu abandon.

Le mémoire qui a été présenté à la Commission des transports donnait à entendre que les sociétés de chemins de fer contournaient la loi en réduisant le nombre de leurs équipes de 25 à deux: une pour le service voyageurs, l'autre pour le service marchandises le long de la voie ferroviaire, en plus d'un contremaître chargé de s'occuper d'une locomotive trois soirs par semaine alors que, ordinairement, un gardien pouvait faire le même travail; un wagonnier était chargé de s'occuper de certains wagons à l'arrivée et n'était pas équipé pour faire des réparations majeures ou quoi que ce soit du genre. Nous avons cru avoir prouvé que les autorités ferroviaires contournaient la loi, mais la commission a décidé, non pas en toute justice mais au sens strict de la loi, qu'il n'y avait pas eu abandon malgré le fait que 22 équipes aient eu à déménager à d'autres terminus. Il semble que si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien en viennent à collaborer au point d'éliminer un groupe de services de télécommunications dans une municipalité, en toute justice, la loi devrait s'appliquer; mais, je le répète, nous avons essuyé un refus.

M. FISHER: J'en conclus que la Loi sur les chemins de fer et le travail accompli par la Commission des transports en vertu de cette loi n'ont pas été efficaces. Pour la gouverne de mes collègues et pour ma propre gouverne, permettez-moi de poser une question d'ordre général. Quelle est la position du Conseil canadien des relations ouvrières qui s'occupe des problèmes de ce genre? Pouvez-vous nous expliquer, s'il y a lieu, le rôle du conseil dans ce domaine-là?

M. GIBBONS: La Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail exige que toute convention contienne une disposition pour le règlement définitif de tout différend qui peut surgir à la suite d'une convention. C'est la loi. Certaines de nos organisations travaillent de concert avec les sociétés de chemins de fer et la disposition que renferment nos conventions pour le règlement définitif de différends comme ceux-là, constitue

le conseil d'arbitrage numéro un. C'est par là, que se règlent en définitive les différends qui surgissent à la suite d'une convention. Par conséquent, notre façon d'appliquer la loi n'a aucun rapport avec la Loi sur les chemins de fer; c'est une question de relations ouvrières qui tombe sous le coup de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail et qui ne se rapporte pas du tout à ce qui nous occupe ici.

M. T. READ (*président du district n° 4 du département des employés de chemins de fer de la A.F.L.-C.I.O.*): Pour faire suite à la réponse que M. Gibbons vous a donnée, en ce qui a trait au groupe des ouvriers d'atelier que je représente avec mon collègue, nous n'avons pas recours au conseil d'arbitrage de la société de chemins de fer, mais bien plutôt au sous-comité de l'association des employés de chemins de fer. Ce sous-comité a été formé pour s'occuper des griefs, en dernier ressort. La seule chose qui diffère dans le règlement des griefs, c'est que la façon de procéder suivie par le conseil d'arbitrage comporte une disposition qui donne le choix d'un arbitre dans le règlement définitif du grief. Dans notre cas, en vertu de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, si nous ne pouvons pas régler un grief devant le sous-comité de l'association des employés de chemins de fer, nous devons avoir recours à une décision arbitrale. Ce sont des cas qui surgissent à l'occasion de la fermeture d'établissements, comme par exemple, celui de Stratford ou d'autres endroits où ils sont appelés à disparaître; celui de Stratford doit disparaître vers 1965. Il n'y a pas de place où ces gens-là peuvent aller. Le travail a tout simplement disparu. On a créé du travail à Stratford pour les quelques hommes qui restent, mais une fois que cela sera fait, le travail aura disparu et ces gens n'auront pas le privilège de s'en aller ailleurs.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je voudrais poser deux questions. D'abord, si je comprends bien, ce que les unions de chemins de fer vous disent, c'est que les compagnies de chemin de fer interprètent la loi de façon très étroite et très stricte et que chaque fois qu'on a fait appel à la Commission des transports, cette commission a maintenu leur interprétation; en conséquence, les compagnies ont pu réduire leurs services de façon rigoureuse sans prendre de dispositions pour protéger leurs employés.

M. Gibbons a fait mention d'un cas où ils avaient remplacé tout un service en mettant des concierges; il y a aussi le cas de toute une section du service transcontinental où ils ont enlevé, si je comprends bien, les wagons-lits et le wagon-restaurant, au moins pour une bonne partie de l'année. Je suppose que dans un an, quand il y aura très peu de service, parce que personne ne voyagera dans ces conditions, ils se présenteront au comité pour demander que l'on enlève tout le train parce qu'il ne sert plus à rien. Ils vont éliminer eux-mêmes le service, puis prétendre qu'il n'est plus nécessaire et qu'il faut s'en débarrasser.

Si je comprends bien, vous dites que pour qu'il y ait quelque bénéfice pour les employés, il faut refaire la loi afin que les compagnies ne puissent plus lui donner cette interprétation, avec l'approbation de la Commission des transports. Voilà la première question que je veux poser.

Ma seconde question est la suivante, monsieur le président. Si, dans le cas des services télégraphiques, où il est si évident que les deux compagnies se réunissent ouvertement pour mettre en commun leurs services afin de se débarrasser d'un grand nombre de leurs installations, de leurs lignes et de leurs employés parce qu'ils ne peuvent plus offrir double service, cela peut être interprété par les compagnies—et je présume, maintenu par la Commission des transports—comme ne tombant pas sous le coup de la Loi du National Canadian-Pacific Canadian destinée à protéger les employés quand il y a fusion, alors à quoi sert la loi?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous prierais de faire vos questions aussi courtes que possible pour faciliter la tâche des interprètes. Bien que, aux yeux de certains, nous perdions peut-être beaucoup de temps, c'est dans l'intérêt du comité en général. Je vous prierais donc de nouveau de faire vos questions aussi courtes que possibles. M. Orlikow, vous avez posé deux questions, et, somme toute cela fait un assez bon discours.

M. ROCK: Il a eu bon nombre de discours ici aujourd'hui.

M. GIBBONS: La réponse à vos deux questions, en bref, est oui. C'est pourquoi nous sommes ici et c'est pourquoi, depuis 1958, nous avons fait des instances annuelles au gouvernement. Je ne dis pas que les compagnies de chemin de fer l'interprètent de cette façon mais la Commission des transports, c'est-à-dire que le commissaire en chef adjoint, sur un point de loi a annulé la décision des autres commissaires qui avaient entendu la cause, et son arrêt a subséquemment été maintenu par la Cour suprême de l'Ontario. Il a décidé que la loi ne s'appliquait pas à ce cas.

Au sujet de la Loi du National Canadien-Pacifique Canadien, la commission royale MacPherson a recommandé qu'elle soit abrogée, puisqu'elle n'a aucune utilité. Nous ne sommes pas d'accord avec cette position, parce que nous croyons que c'est le seul critère sur lequel la Commission des transports pourrait logiquement fonder une décision s'appuyant sur l'article 182 et, que, si nous réussissions, nous pourrions ainsi obtenir le soulagement qui est possible en principe mais non pas au point de vue de la loi.

M. ROCK: Monsieur le président, l'interrogatoire a commencé avec la question de M. Rideout: il a posé à M. Gibbons une question ayant trait à une loi des États-Unis, la loi sur la sécurité de l'emploi ou quelque chose d'approchant. Pendant que nous sommes à discuter cela, je voudrais poser quelques questions. Cependant, dans l'intervalle, M. Fisher a déclaré qu'il avait deux questions à poser et est ensuite revenu au bref, ce qui terminait en quelque sorte l'étude de cette question, à ce que j'ai cru.

Quand M. Rideout a posé une certaine question, la discussion a semblé s'orienter vers la loi du National Canadien-Pacifique Canadien et on n'a pas vraiment répondu à la question. M. Rideout a demandé à M. Gibbons si cette loi des États-Unis était accessible pour nous et si nous pouvions en avoir un exemplaire, et, dans le cas de l'affirmative, si cela pourrait plus ou moins régler la question sans annuler le bill C-15. On vous a demandé quelle législation ont les États-Unis, mais au lieu de répondre, vous avez parlé de la loi du National Canadien-Pacifique Canadien qui a quelque chose à faire avec la fusion de certains réseaux; en conséquence, il y a encore des questions sans réponse concernant l'action exacte de cette loi aux États-Unis. J'aimerais que l'on clarifie cela, après quoi je serais prêt à passer immédiatement à autre chose.

M. GIBBONS: Je m'excuse si ma réponse a été embrouillée. Ce que j'essayais de faire comprendre, c'est qu'il n'était pas nécessaire de se procurer une copie de l'entente de Washington parce que les dispositions de la loi du National Canadien-Pacifique Canadien sont identiques. Les dispositions comprises dans la loi du National Canadien-Pacifique Canadien sont tirées directement de l'entente de Washington pour la protection de l'emploi.

Mais, pour répondre à votre question particulière, il faudra disposer d'exemplaires de l'entente de Washington sur la protection de l'emploi et des ententes subséquentes négociées aux États-Unis relativement aux conditions de Burlington, ainsi qu'à plusieurs autres, qui ont été citées parmi les cas fondés sur l'entente de Washington pour la protection de l'emploi aux États-Unis. Ce que j'essayais de faire, c'était de les rendre plus simples et plus faciles en disant que nous n'avons pas besoin de cette loi parce que, si nous voulons

savoir ce qu'elle comporte, il suffit de voir la loi du National Canadien-Pacifique Canadien qui est identique.

M. ROCK: Vous avez donné à peu près la même réponse que précédemment, monsieur Gibbons, et je pense que dans le cas présent nous devrions essayer d'obtenir des exemplaires de cette loi aux États-Unis pour prendre connaissance du genre de législation qu'ils ont dans ce pays.

L'autre sujet que je veux aborder maintenant est celui-ci: qui essayez-vous de protéger, les employés qui ont travaillé, mettons, un an ou deux, ou ceux qui ont travaillé d'un à cinq ans ou de cinq à dix ans, parce qu'il me semble que votre entente avec l'union comporte des dispositions de déplacement, en un sens. Je me rappelle qu'au moment où s'est produit le grand changement de la vapeur aux engins diesel, il y avait des employés protégés qui pouvaient déplacer une personne d'ici à une autre région du Québec et prendre son emploi, parce que cette personne n'avait pas le même degré d'ancienneté qu'eux. En conséquence, cette personne devait déplacer quelqu'un ailleurs. Essayez-vous de protéger les nouveaux employés ou ceux qui ont vingt ans de service? De plus, la disposition de déplacement dans toutes ces ententes des unions ne vise-t-elle pas ceci, en ce sens qu'ils sont protégés dans leur emploi, mais qu'ils peuvent quand même être déplacés d'une région à une autre? Essayez-vous seulement de fournir une compensation à ces gens qui se déplacent d'une ville à l'autre ou leur fournir une compensation dans un cas où, n'étant pas satisfaits de déménager, ils doivent recevoir un certain montant d'argent pour certaines périodes de temps jusqu'à ce qu'ils trouvent un nouvel emploi? A ce sujet, il y a cette importante question qui, dans mon esprit, n'est pas résolue.

M. GIBBONS: La réponse directe à ces questions se trouve dans notre bref et les revisions que nous envisageons, que nous aimerions que vous étudiiez à la page 14 jusqu'à l'article 182, visent la situation. Nous ne sommes pas ici pour vous dire qui devrait être payé et quel montant on devrait lui donner. Nous proposons que, si on doit apporter les modifications qui s'imposent ici, ce soit la Commission des transports qui en soit responsable. Nous avons affirmé de façon explicite que la compagnie offrirait une compensation à ses employés pour toute perte financière entraînée par un changement de résidence ou pour toute perte d'emploi nécessitée par ce changement. Je pense que vous comprenez que chaque cas devra être résolu en tenant compte de la demande individuelle et selon la Commission des transports. Nous ne vous demandons pas de faire des lois pour tous en rapport avec l'employé qui a un ou deux ans d'ancienneté. Je ne pense pas que nous en ayons de cette catégorie, sauf peut-être, une ou deux divisions comme l'entretien des signaux et les communications qui sont, peut-être, en plein essor, en conséquence de quoi la loi ne s'appliquerait peut-être pas parce qu'il semble y avoir une augmentation des possibilités d'emploi dans ce domaine.

A l'heure actuelle, à Terre-Neuve, il y a des gens qui ont vingt ans d'ancienneté et qui sont incapables de travailler, de même que des gens un peu au-dessous de cela, qui sont déplacés; ils sont forcés de déménager d'un endroit à l'autre, à cause d'un changement de l'activité de même que d'une baisse dans les affaires. Mais les gens qui nous occupent sont ceux-là. Et s'il m'est permis de citer un cas, je vous parlerai d'une personne à Kamsack, en Saskatchewan, qui a 35 ans de service; cet employé ne pouvait pas exercer un emploi de son propre choix dans cette ville, ce qui fait qu'il n'avait qu'un choix: redevenir mécanicien de locomotive et accepter une diminution de salaire ou aller travailler à un autre terminus où il devrait avoir son propre logement et ne pas habiter la maison collective, en conséquence de quoi il devrait assumer le coût de l'entretien de deux maisons. Voilà les gens dont le sort nous occupe. Je pense que ce que j'ai à dire maintenant répondra à la question de M. Regan, qui a

laissé entendre que les gens qui habitent la ville n'auraient probablement aucune difficulté à déménager leur propriété. Vous pouvez vous rendre compte que dans une ville nous ne rencontrons peut-être pas le même problème qui se présenterait si nous déménagions dans l'ouest où l'on songe à abandonner des lignes et où toute une ville serait bouleversée. Dans ce cas, à qui allez-vous vendre la propriété? Ces gens ont fait un placement de toute une vie dans une propriété à l'intérieur d'une communauté donnée. Il n'y aurait pas lieu de se rapporter à la commission si un homme vivant à Ottawa était muté à Montréal parce que, de toute évidence, le comité décréterait qu'il ne doit pas recevoir de compensation pour perte de valeur immobilière. Cependant, ce phénomène de compensation jouerait dans les endroits où il n'y aurait personne pour acheter les propriétés.

M. ADDISON: Dans sa dernière réponse, M. Gibbons a parlé de l'expansion de l'emploi. Dans ce bref présenté au Comité, les possibilités d'emploi sembleraient plutôt restreintes. Il est certain que la dernière page du bref indique une baisse de l'emploi. Cependant, il semble que le gouvernement de l'Ontario, de même que les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien aient institué une enquête sur la possibilité d'un service de banlieue dans la région métropolitaine de Toronto. Il semble qu'on ait fait de même pour la région de Montréal. Je voudrais demander à M. Gibbons si on a tenu compte de l'expansion de l'emploi que les chemins de fer, selon toute probabilité, pourraient donner à la région environnante.

M. GIBBONS: Je pense que le si le point de vue optimiste d'une augmentation de l'emploi suffisait à répondre aux remarques de ce monsieur, nous ne serions pas ici à demander protection pour ceux qui, d'après notre expérience, ont besoin d'aide. Nous serions bien prêts à participer à toutes sortes de programmes pour créer des possibilités d'emploi. Si les chemins de fer ont la possibilité de faire plus d'affaires, nous serions certainement prêts à collaborer de n'importe quelle façon; il est certainement préférable d'offrir à ces gens dont nous nous occupons des possibilités d'emploi plutôt que de leur offrir des compensations, ce qui, nous le croyons sincèrement, constitue une mesure de dernière instance. Cependant nous avons, à cet égard, une responsabilité dont nous vous faisons part sous cette forme. J'ai pris connaissance de quelques-uns des projets à l'étude concernant le service de banlieue. Naturellement, il s'agit d'une prérogative de la direction, et si celle-ci peut trouver des moyens d'utiliser les voies au lieu de les enlever, alors il n'y a plus rien à dire.

M. ADDISON: Je désire poser une autre question à M. Gibbons. D'après vos observations, j'en conclus que les syndicats sont prêts à collaborer à un régime qui rendrait possible un service de banlieue aux régions environnantes de Montréal et de Toronto, par exemple, et je suppose que les syndicats en question sont au courant de l'enquête et du relevé qu'a faits le gouvernement de l'Ontario. Est-ce que les syndicats prévoient une augmentation de l'emploi en assurant ce service?

M. GIBBONS: Permettez-moi de demander au vice-président de la Fraternité des cheminots de répondre à cette question.

M. W. P. KELLY (*vice-président de la Fraternité des cheminots*): Monsieur le président, naturellement, un service de banlieue nous intéresse au plus haut point, car cela créerait des débouchés. Nous avons étudié avec les chemins de fer l'opportunité d'un tel service; mais je pense qu'il serait bon de leur demander quelles sont leurs intentions au sujet des débouchés qui offriraient Toronto et Montréal et si les employés seraient des personnes à leur service, ou bien, ce service serait-il confié à la compagnie de transport? J'ai eu des entretiens à ce sujet avec des cadres des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons étudié les négociations qui se poursuivent à Montréal depuis quelque temps. J'ai le sentiment que si l'on décidait de confier ces voies aux transports

montréalais, cela ne créerait pas d'emplois pour les employés de chemins de fer. Quant à la situation par rapport à Toronto, nous n'avons pas encore obtenu l'opinion des chemins de fer à ce sujet. Je pense que la question devrait être posée aux autorités des chemins de fer, de façon à savoir s'ils comptent confier l'expansion du service de banlieue à leurs employés plutôt qu'aux compagnies de transport de Montréal ou de Toronto.

M. REGAN: Monsieur Gibbons, l'un des problèmes relatifs à la poursuite des délibérations du Comité est la difficulté de continuer à poser une série de questions, en raison du nombre de personnes intéressées. La semaine dernière, j'ai tenté, je pense, d'aborder la question de la négociation collective, au cours de la période consacrée aux questions. Dans les circonstances actuelles, vu que nombre de personnes reconnaissent que les chemins de fer ne devraient pas être assujétis aussi étroitement aux règlements qu'ils ne l'ont été jusqu'à maintenant, s'ils doivent soutenir de façon avantageuse la concurrence des autres moyens de transport qui ont réduit leurs recettes (et par conséquent, on devrait permettre plus de souplesse dans l'exploitation des chemins de fer), ne serait-il pas mieux que ces questions soient soumises à la négociation collective et à la négociation directe entre les syndicats et les chemins de fer, plutôt que de faire intervenir la loi?

M. GIBBONS: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à ce que je juge être une partie de la question et puis, demander à M. Kelly de répondre à la deuxième partie. Le rapport de la Commission royale MacPherson aborde la question à la page 155 de son 2<sup>e</sup> volume, mais s'étend peu à mon avis, sur la question de la main-d'œuvre:

La suppression de certaines lignes de chemins de fer portera inévitablement atteinte au personnel des chemins de fer. Nous croyons que le programme graduel qui a été proposé permettra à la main-d'œuvre déplacée d'un secteur d'une entreprise d'être absorbée en grande partie dans d'autres secteurs plus rentables. Malgré cela, il y aura inévitablement des problèmes de déplacement et quelques pertes d'emploi. Un exposé complet et franc devrait aider à dissiper les craintes qui sont souvent plus graves que les réalités de la situation. Sans vouloir atténuer la gravité des problèmes qui se posent, la Commission a confiance qu'une administration éclairée de la part des chemins de fer et des unions ouvrières pourra les résoudre avec un minimum d'inconvénients. Tous deux poursuivent le même objectif: une entreprise de chemin de fer rentable qui peut payer des salaires raisonnables. Nous croyons que la coopération directe entre les parties intéressées constitue la méthode la plus efficace de résoudre ces problèmes de façon permanente. Ce qui ne signifie pas que la main-d'œuvre ferroviaire doit être exclue des plans que le gouvernement peut élaborer en vue d'aider à résoudre le problème du chômage qui résulte des changements techniques et le problème du placement des travailleurs dans de nouveaux emplois au moyen de cours de rééducation ou par d'autres méthodes. En outre, nous ne proposons pas qu'une aide spéciale soit refusée dans ce domaine, si les parties intéressées peuvent en prouver la nécessité.

Voilà ce que nous tentons de faire, Monsieur, pour vous donner une idée de nos besoins.

Pour étudier les négociations d'une façon complète et directe, j'invite M. Kelly, de la Fraternité des cheminots, qui a participé aux négociations à prendre la parole.

M. KELLY: En ce qui concerne la négociation collective sur un unique problème, celui des trajets entre les points de division, ainsi qu'ils sont connus, la question a été soumise à la négociation collective. Remontons, si vous voulez

bien, à 1958. A cette époque, le Pacifique-Canadien qui était en pourparlers avec la Fraternité des cheminots a soumis une demande en vue d'obtenir un règlement qui serait incorporé à la négociation collective, lequel prévoyait des parcours entre les points de division ou les points prioritaires en raison de l'ancienneté.

Au cours des négociations, la Fraternité était disposée à négocier sur ce règlement en partant du principe que les droits fondamentaux des employés seraient négociés d'après un règlement. La question ne parvint qu'au conseil d'arbitrage. Celui-ci recommanda l'adoption d'un tel règlement, mais le règlement ne pouvait entrer en vigueur tant que les droits fondamentaux des employés n'avaient pas été déterminés. Le conseil arbitral offrit de nouveau ses services pour régler le différend si les parties ne parvenaient pas à s'entendre sur les droits fondamentaux des employés. Par la suite, les parties ne réussirent pas à s'entendre et les deux parties demandèrent au conseil de se réunir de nouveau. Les parties comparurent devant le conseil et lors de cette première audience, le Pacifique-Canadien fit part de son intention de retirer sa demande de règlement. D'autre part, la fraternité déclara qu'étant donné que la question était entre les mains de la négociation collective, elle devait, à juste titre, y demeurer et être déterminée. Le conseil prépara d'autres réunions. Le Pacifique-Canadien obtint une injonction contre le conseil arbitral lui interdisant de tenir d'autres réunions. L'injonction fut entendue devant la Cour supérieure de l'Ontario et infirmée. Les chemins de fer prétendaient que le conseil siégeait officiellement et qu'il avait terminé sa tâche. Le conseil tint d'autres audiences qui furent boycottées par la compagnie. Il fut mentionné dans un rapport qu'une entente collective avait alors été signée et l'on ne parla plus de la question. En 1961, la Fraternité donna, dans des négociations, un concept plus large à la question, demandant un règlement dans les accords collectifs par lequel il n'y aurait pas de véritable changement ou altération des conditions d'emploi tant que le contrat serait en vigueur, sauf entente contraire des deux parties. Permettez-moi de souligner ici qu'il est très important que nous sachions le sens de «période opérante d'un contrat» parce qu'en vertu de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, un contrat doit être signé pour un délai déterminé; en vertu des interprétations de cette loi, bien qu'il soit interdit aux employés de faire usage de leur force économique pendant la période déterminée par l'entente, il n'est pas interdit à l'employeur d'inaugurer ces modifications pendant la période opérante du contrat, ce qui a créé un important problème dans l'industrie du transport ferroviaire. Ces innovations sont inaugurées au moment où les employés n'ont aucun recours. Le différend a été par la suite entendu devant un conseil arbitral et la fraternité n'a pas été secondée dans le rapport majoritaire du conseil arbitral. Cependant, le président de ce conseil, le juge Robinson, dit qu'il s'agit d'un problème complémentaire qui exigera l'entière collaboration de la direction et du travail, ce qui est généralement reconnu, mais il ne semble pas qu'une solution soit facile à trouver et il sera peut-être nécessaire de confier le problème au parlement même.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais, en ce moment même, souligner tout particulièrement,—et j'espère que les journalistes ici présents n'interpréteront pas mes paroles comme une intention contraire au règlement de ce comité, mais—

(L'interprète): Le président désire faire certaines observations, particulièrement aux députés francophones. Il a souligné qu'au début de la séance du comité ce matin, quatre députés francophones, MM. Bélanger, Grégoire, Beaulé et Gauthier, étaient présents, mais ils ont depuis quitté la salle. Le président fait observer en outre que ce sont ces députés qui ont demandé un interprète. Il dit qu'il n'a pas l'intention d'empiéter sur les droits des membres du Comité, mais qu'il avait le droit de demander un interprète. En ce moment, vu que les

députés précités ont quitté la salle, il demande s'il a l'autorisation des députés francophones qui restent, comme par exemple M. Balcer qui est bilingue et M. Matte, de se dispenser des services d'un interprète.

(L'interprète): M. Balcer dit qu'ayant accepté les services d'un interprète, il serait absurde de s'en dispenser maintenant, parce que quatre députés se sont retirés, sans doute parce que les questions à l'étude ne les intéressaient pas particulièrement. A son avis, on doit par principe retenir les interprètes.

Le PRÉSIDENT: Je suis de cet avis, mais je dois faire mon devoir.

M. REGAN: J'ai une question supplémentaire à poser à chacun des deux témoins qui ont répondu à la question originale, MM. Kelly et Gibbons.

Monsieur Kelly, ne s'agit-il pas d'un cas que vous avez mentionné à l'égard de la négociation collective, qu'elle n'est pas incompatible avec cette question, mais que vous n'avez pas encore réussi à obtenir tout ce que vous aviez demandé dans les négociations collectives? Évidemment, la totalité des frais que représente toute demande globale en vertu de laquelle votre contrat est réalisé doit comprendre les nouvelles dispositions de ce genre, qu'elles soient d'ordre législatif ou obtenues au moyen de la négociation collective. Par conséquent, êtes-vous justifié de penser que vous ne pourrez plus au cours des négociations futures obtenir les dispositions que vous cherchez maintenant à obtenir ou ces conditions comme faisant parties de la négociation collective, si vous êtes prêt à les considérer comme l'ensemble des frais pour la compagnie?

M. KELLY: A mon avis, cela serait très difficile dans le domaine de la négociation collective. Nous estimons qu'il existe des lois qui devraient être expliquées, afin que nous sachions exactement ce qu'elles représentent pour nous. D'après mon expérience dans le domaine de la négociation collective, je crains une opposition considérable. Lorsque nous disons que la négociation collective a été un échec, on pourrait nous accuser de ne pas l'avoir poussé assez loin, dans toutes ses limites, comme nous accusent en ce moment certains de nos membres, en particulier dans l'ouest du Canada, lesquels parlent de grèves illégales. Pousser à fond la négociation collective en ce qui concerne cette question, serait, à mon avis, soumettre la nation à une grève sérieuse. Je puis ajouter que nous avons toujours agi de façon responsable et s'il y a quelque moyen ou quelque façon d'aborder le problème sans se servir de cette méthode, nous aimerions qu'on lui accorde beaucoup d'attention.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une autre question, monsieur Rideout?

M. RIDEOUT: Oui, monsieur le président, j'en suis encore au premier paragraphe.

M. FISHER: Monsieur le président, je pense que M. Regan a posé des questions très importantes, lesquelles, il me semble, les membres du Comité doivent vouloir approfondir: elles se rapportent au fait qu'on ne peut employer les méthodes de l'entente collective pour résoudre un problème visé par ce genre de modification de la loi. A cause de cela, j'aimerais poser une autre question à M. Kelly ou à M. Gibbons. Ils ont fait allusion aux problèmes dans l'ouest du Canada. Je dois dire que je suis déjà au courant de ces derniers et je pense qu'en les développant davantage on pourrait faire connaître aux membres du Comité les raisons pour lesquelles, dans un sens, la méthode de l'entente collective n'est pas la bonne pour résoudre les problèmes en question. Et, plus particulièrement, en rapport avec ceci, j'aimerais que M. Kelly approfondisse plus encore et nous montre si le fait de paralyser toutes modifications pendant la durée d'un contrat serait une solution pour les chemins de fer ou pour les syndicats.

M. KELLY: Eh bien, relativement à la situation dans l'ouest du Canada, je remarque que certains membres de l'ouest qui étaient présents à la dernière réunion n'y sont pas aujourd'hui pour continuer l'interrogatoire. Cependant la

situation se résume à ceci: les chemins de fer Nationaux ont envoyé un avis disant qu'à certains jours, ils n'arrêteraient pas à telles gares de l'ouest. L'avis a été reçu alors que le contrat était en vigueur; en d'autres termes, les employés n'avaient pas d'autre choix, ou encore il n'y avait pas moyen d'entamer de franchises négociations. La société de chemins de fer a fait savoir aux employés que bien qu'elle ne fût pas prête à entamer des négociations, elle discuterait de l'affaire avec eux. Il y a eu des consultations mais aucune négociation. En conséquence, nos employés de l'ouest ont protesté vivement et à mesure que la date approchait, les menaces d'arrêter le travail se multipliaient même si en vertu de la loi, de tels arrêts auraient été jugés illégaux. A l'heure actuelle, on a retardé plusieurs fois la mise en vigueur de cette mesure. Quant à paralyser les modifications j'ignore jusqu'à quel point cela serait utile dans le cas qui nous occupe, parce que je crois qu'inévitablement, il doit y avoir une solution aux problèmes. J'ignore ce que M. Fisher pense du fait de paralyser les modifications.

M. REGAN: Au cours de l'entente?

M. FISHER: Oui, au cours de l'entente.

M. KELLY: Je pense que ce serait fort utile au cours d'une entente, parce qu'alors les deux partis entameraient les négociations en possédant leurs pleins droits en vertu de la loi, et je pense qu'alors on assisterait à des négociations plus franches. Comme je l'ai déclaré, cependant, on introduit ces nouvelles mesures alors que le contrat est, si je puis dire, immobilisé et alors que la fraternité ne possède pas ses pleins pouvoirs pour négocier.

M. BALCER: Monsieur Kelly, lors du dernier différend entre les employés sédentaires et les chemins de fer, M. le juge Munroe, dans son verdict, proposa certaines dispositions qui avaient trait à l'automatisation et à divers problèmes que les employés avaient connus, et quelques-unes de ces dispositions devaient être incluses dans le nouveau contrat.

M. KELLY: Si j'ai bien compris, ceci se rapportait aux assurances de travail et la commission recommandait dans ses conclusions qu'on établisse une caisse à laquelle les employés contribueraient un cent par heure de travail. Je pense qu'il y a eu des pourparlers jusqu'à aujourd'hui pour savoir comment on s'arrangerait avec les chemins de fer s'il ne s'agissait que de salaires périodiques. En d'autres mots, un employé qui avait peut-être la chance de retourner plus tard au travail devait rompre toute relation avec la société de chemins de fer afin de bénéficier des indemnités de la caisse. Je crois qu'on avait établi que celle-ci pourrait au maximum donner \$15 par semaine pendant un temps limité.

M. GIBBONS: Un de nos membres a pris part activement aux négociations dont parle M. Balcer. Peut-on lui permettre de répondre?

M. READ: La question de M. Balcer se rapportait au dernier arbitrage traitant du programme de sécurité, maintenant en vigueur. Il reste encore des points à discuter quant à la façon d'obtenir ce que nous voulons et quant à ce que les sociétés de chemins de fer veulent comme programme de sécurité. Comme on l'a dit, il y a un instant, la société veut fonder tout son programme sur la rupture des relations. Il y a une période de temps réservée à cela; il doit s'écouler un certain temps et si une personne dépasse cette période, elle ne fait plus partie de la société. Nous ne réclamons pas cela et nous n'en avons pas besoin; on l'a prouvé au cours des derniers mois. Quand le gouvernement du Canada a annoncé ses ventes de blé, les sociétés de chemins de fer on décidé qu'elles avaient besoin d'un équipement plus considérable pour assurer l'expédition et des gens mis en chômage depuis dix ans retournent aujourd'hui au travail pour suffire à la tâche. Alors si les sociétés de chemins de fer payaient une indemnité seulement à condition que l'employé rompe toute relation avec elles après un an de chômage forcé, quelle que soit son ancienneté, il toucherait un paiement de la caisse, équivalent à un sous l'heure travaillée. On n'a pas touché à la caisse encore. On l'a fondée au cours des

négociations, le 2 novembre dernier, et actuellement on n'a pas encore conclu d'accord. Les employés sédentaires de chemins de fer se débattent encore pour obtenir l'arbitrage de certains faits avant que nous puissions même commencer. Comme vous pouvez le comprendre, en ce qui concerne ces gens, les mesures sont beaucoup plus compliquées; chaque organisation doit, à cause de l'ancienneté, étendre nécessairement son territoire. Une fois que les territoires sont élargis, un employé mis en chômage au point A où il a travaillé mettons pendant 10 ans, doit parcourir le territoire et se trouver un emploi là où il peut déplacer un travailleur moins ancien. Ceci oblige l'employé à voyager d'un point à l'autre et à tenir deux maisons s'il le fait. Pour un célibataire, il n'y a pas de problème; mais un homme marié avec une famille doit entretenir deux maisons, une à l'endroit où il a commencé à travailler et une autre plus loin. Si un homme est mis en chômage au point B, il remplace un employé moins ancien à un autre endroit et doit déménager constamment. La modification qui nous est proposée est censée protéger les gens de cet état de déménagement et de mise en chômage. Voilà ce qui est arrivé et voilà aussi pourquoi le programme de sécurité est actuellement immobilisé et pourquoi on n'a pu trouver d'accord jusqu'ici.

M. BALZER: On a soulevé ce problème parce que nous savons parfaitement que les gens des chemins de fer...

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît. Nous allons faire interpréter cela.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, j'aimerais simplement appuyer ce que M. Rock avait à dire. N'est-il pas vrai que le régime d'ancienneté existe encore dans la région n° 2

M. J. F. WALTER (*premier chef adjoint de la fraternité des mécaniciens de locomotives*): Je pense que oui.

M. FISHER: Qu'est-ce que c'est?

M. RIDEOUT: M. Rock a dit qu'on ne peut être déplacé d'un endroit à l'autre. Je pense que la région n° 2 s'étend de Rivière-du-Loup à Montréal et n'importe où à l'intérieur de cette région on peut se prévaloir de son ancienneté. Ceci peut résulter du fait qu'un nombre supplémentaire de locomotives est construit à Rivière-du-Loup et en vertu du droit d'ancienneté on peut déménager dans la ville de Québec et remplacer quelqu'un là. Et celui-là déplace l'autre et ainsi de suite. Je ne peux pas voir comment cela est en vigueur. On doit en traiter dans une entente à cause de la complexité de la situation. Avec la règle de 18 mois, si une personne demeure à son poste local au lieu d'accepter une promotion, l'autre employé plus bas est affecté. On doit traiter de cette question dans une entente afin de pouvoir en appeler à la commission des différends du poste n° 1. Autrement on devrait se rendre à la Commission des transports ou revenir ici. Je pense qu'on doit en traiter dans une entente.

M. WALTER: La seule réponse que je peux donner c'est qu'on a déjà essayé d'en traiter dans une entente. M. Kelly a parlé de son expérience avec le chemin de fer du Pacifique, des témoignages ultérieurs devant le conseil d'arbitrage et des difficultés résultant du fait qu'ils avaient essayé d'introduire un règlement quelconque dans notre entente. Nous avons eu un problème semblable avec la Fraternité des mécaniciens de locomotives et nous l'avons porté à l'arbitrage. Nous n'avons pas été capables de le transformer en une règle du contrat et évidemment, si nous y parvenons, cela demandera peut-être une suspension forcée de travail, mais seulement dans le cas où la fraternité devrait en tenir compte dans ses négociations et pousser l'affaire de façon à nous obtenir la protection dont nous avons besoin. Il se peut, messieurs, que nous ayons à traiter de la situation d'une autre façon. Voilà ce que nous essayons d'empêcher et voilà pourquoi nous voudrions que la loi englobe toute la question.

M. RIDEOUT: Relativement au droit d'ancienneté et au règlement de 18 mois, comment pouviez-vous les mettre en vigueur sans entente préalable et comment l'employé moins ancien sera-t-il dédommagé?

M. WALTER: Je ne peux pas tellement parler de la règle 18. C'est une règle des chemins de fer Nationaux. Mais quant à l'ancienneté en général, il est vrai que nous ayons des règles qui permettent à une personne de se déplacer d'un endroit à l'autre. Cependant, là n'est pas tout à fait la question. La question qui nous occupe est celle où une société de chemins de fer grâce à un changement d'exploitation abandonne une gare et oblige tous les employés à déménager dans le voisinage d'une autre gare ou dans une autre région pour garder leur emploi; ce qui signifie qu'ils exercent leur droit d'ancienneté et déménagent pour garder leur emploi. Ce n'est pas ce qu'on peut appeler un déplacement en vertu de l'ancienneté, parce que, si ce n'était du changement d'exploitation par la société de chemins de fer, ils demeureraient à leur première gare.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Nous devons donner à notre interprète la chance de faire son travail et après cela, je cède la parole à M. Leboe et à M. Watson.

M. ROCK: J'ai une autre question, monsieur le président.

M. RIDEOUT: Et moi aussi.

M. REGAN: J'en ai une demi-douzaine d'autres, monsieur le président.

M. RIDEOUT: Je vois que je dois m'expliquer plus clairement en ce qui regarde ce sujet. Il y a dix ans ou plus on a commencé à mettre en service des locomotives diesel sur la côte de Gaspé et il y avait 37 mécaniciens de locomotives à vapeur qui travaillaient à New Carlisle; ils avaient le droit en vertu de la règle de l'ancienneté d'aller à Campbellton et d'exercer leur droit. Mais moins d'un an après la mise en service, le nombre des mécaniciens sur la liste de remplacement diminua de 37 à 3. Comme je l'ai dit, ils avaient le droit d'aller à Campbellton et d'exercer leur droit d'ancienneté et ils l'ont fait effectivement. Cependant au deuxième poste, l'employé a été mis en chômage. Ma question est la suivante: comment le traitez-vous? Et ce cas n'est pas celui d'un arrêt total d'exploitation d'une gare mais plutôt d'une diminution sensible du personnel.

M. WALTER: Monsieur le président, je répondrai à ceci que la modification que nous proposons est ébauchée dans notre exposé: nous proposons que les membres de la commission des transports voient à cette situation et déterminent, lorsqu'il se produit une mutation, la façon dont les personnes touchées devraient être indemnisées, en tenant compte de tous les facteurs—qui doit déménager, à quelle distance, quelles sont les pertes subies en termes de valeur immobilière, etc. Nous avons formulé cette demande de nouveau à la page 14 de notre exposé, au dernier paragraphe, où nous proposons que vous teniez compte de la loi actuelle—parce que la loi sur le National-Canadien et sur le Pacifique-Canadien donne des règles qui peuvent être appliquées à des cas de ce genre. C'est ce que nous avons demandé dans notre amendement.

M. RIDEOUT: Mais c'est un problème.

M. WALTER: Oui, ç'en est un.

M. LEBOE: Monsieur le président, je ne sais à qui poser cette question si ce n'est à M. Walter. Le syndicat donnerait-il son adhésion au principe du bill en ce qui concerne les inconvénients et le coût à ses membres qu'entraîneraient les exigences du syndicat stipulées par contrat? Plus précisément, si nous admettons, comme nous le faisons, la mise à pied temporaire qui a pour effet de produire des déplacements, la course aux emplois, ainsi de suite, et où les inconvénients et les frais qui en découlent portent atteinte au bien-être

de l'employé, est-ce que les syndicats admettraient le principe de ce projet de loi en ce qui concerne leur responsabilité, telle qu'ils la voient, vis-à-vis leurs propres membres.

M. WALTER: Monsieur le président, je puis répondre à cette question par l'affirmative, en général; si nous voulons entrer dans les détails, nous pouvons nous en reporter au projet de loi que nous avons proposé et qui, s'il était adopté, donnerait aux membres de la Commission des transports tous les pouvoirs nécessaires pour renouveler toute demande d'indemnité qui leur serait présentée. Évidemment, ceci éliminerait la possibilité de demandes d'aide pour des déménagements temporaires pour lesquels un employé ne doit se déplacer que pendant une certaine période de temps à cause de son ancienneté, et n'a pas besoin de déménagement pour de bon d'une gare.

M. LEBOE: J'aimerais poser une question supplémentaire. En acceptant ce principe, seriez-vous prêt à dire que si les membres de la commission se réunissaient afin de se prononcer sur un cas donné et s'ils disaient au syndicat qu'il est responsable des difficultés financières de l'employé, le syndicat se sentirait obligé, d'après ce principe, de payer une indemnité à même ses propres ressources?

M. WALTER: Monsieur le président, ou bien M. Leboe ne comprend rien à ce dont nous discutons ici depuis déjà un certain temps, ou il cherche à mêler les cartes. Nous ne disons pas que le syndicat devrait indemniser les employés qui déménagent d'une gare à une autre; cela ne nous regarde pas. C'est la responsabilité de la compagnie. L'employé travaille pour la compagnie; il ne travaille pas pour les syndicats. Nous cherchons à protéger les droits de l'employé; nous voulons voir à ce que ses intérêts soient sauvegardés lorsqu'il doit déménager à la suite de changements qui feront épargner à la compagnie une forte somme d'argent. Nous soutenons qu'une part de ces économies devrait être versée ou mise de côté en faveur des employés, afin que les changements que la direction veut imposer s'effectuent promptement, sans faire trop de tort aux employés.

M. WATSON (*Assiniboia*): Monsieur le président, j'aimerais poser deux questions. La première, je pense, m'est venue à l'esprit à la suite des paroles de M. Read, qui a dit que certains des employés qui retournent au travail pour occuper les emplois qui ont été créés dernièrement n'avaient pas été à l'emploi de la compagnie de chemin de fer pendant les dix dernières années, si je comprends bien. Disons qu'une personne a occupé un autre genre d'emploi dans un domaine différent pendant les dix dernières années et qu'elle soit ensuite employée de nouveau par la compagnie de chemin de fer après une absence de dix ans, n'aurait-ce pas été préférable de choisir un employé mis à pied depuis moins longtemps par la compagnie pour occuper ce poste, plutôt que de l'accorder à un homme qui a travaillé à l'extérieur pendant dix ans? Dans ce cas, l'homme en question doit abandonner un emploi qu'il a occupé pendant dix ans et où il a fait ses preuves, et un nouvel employé est mis à pied.

Ma seconde question s'adresse à M. Gibbons. Les employés des chemins de fer approuvent-ils habituellement les changements dus à la modernisation? Appuient-ils les efforts que font les compagnies de chemin de fer dans le but d'assurer un meilleur service? Je songe à l'abandon des chemins de fer de l'Ouest. Si les compagnies assuraient un meilleur service, cela résoudrait probablement quelques-uns des problèmes auxquels nous avons à faire face dans l'Ouest à l'heure actuelle.

M. READ: En réponse à la première partie de la question qui a trait à l'ancienneté et aux employés qui sont embauchés de nouveau par la compagnie,

chaque employé qui est mis à pied, sans tenir compte du moment où il a été mis à pied ou de l'année où cela s'est produit, sait d'avance quelles sont ses chances d'obtenir de l'emploi de nouveau. Naturellement, il ne reste pas inactif, mais il cherche un emploi quelconque. Lorsque la compagnie le rappelle à son service, deux partis s'offrent à lui; le premier est de retourner au travail. S'il ne retourne pas au travail dans le délai prévu par l'entente qui a trait aux employés de la classe des métiers d'atelier, son nom est alors rayé de la liste d'ancienneté, et on considère qu'il a rompu tous les liens avec la compagnie.

S'ils ont déjà un emploi à l'extérieur et si la période de travail qui leur est offerte est d'une durée de moins de 90 jours, les employés qui désirent retourner au travail ne sont pas obligés d'accepter cet emploi sauf si leur nom figure sur la liste d'ancienneté; mais si la période de travail est d'une durée de plus de 90 jours, à ce moment, il doivent se présenter, sous peine de voir leur nom rayé de la liste. C'est la façon dont ils sont rappelés au travail. Lorsqu'on offre à un employé qui compte plusieurs années de service à son actif, un emploi d'une durée de moins de 90 jours et que l'employé refuse de retourner au travail pour une période aussi courte, l'emploi va à l'employé qui accepte d'occuper ce poste à sa place. Ces employés retournent donc au travail lorsque leurs services deviennent nécessaires. Les compagnies de chemin de fer le reconnaissent et il y a une disposition à cet effet dans chaque convention collective, de sorte que les employés peuvent retourner au travail s'ils le désirent. Bon nombre de nos employés, de nos apprentis et de nos travailleurs très compétents qui sont mis à pied à la fin de leur période d'apprentissage parce que nous n'avons pas de travail à leur offrir quittent naturellement notre service dans bien des cas, et trouvent à l'extérieur un emploi plus avantageux en termes de salaire et de conditions de travail que le poste qu'ils occupaient au sein de la compagnie de chemin de fer. Par conséquent, ils refusent de retourner au travail lorsque la compagnie les rappelle. De cette façon, un employé qui a moins d'expérience peut profiter de cette ouverture et obtenir de l'emploi.

Le PRÉSIDENT: M. Leboe, désirez-vous poser une question supplémentaire?

M. FISHER: M. Gibbons pourrait-il répondre à la question de M. Watson?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LEBOE: On a interrompu mes questions plus tôt, monsieur le président, et j'aimerais répondre à une accusation portée par M. Walter. Je tiens à assurer les membres du Comité, de même que M. Walter, que je ne cherchais pas à mêler les cartes, et que j'ai probablement parcouru une plus grande distance dans des fourgons que dans des trains de voyageurs. J'ai usé deux draisines et par conséquent je connais les employés de chemin de fer; de plus, j'ai été dans les affaires et j'ai dû expédier du bois de construction par chemin de fer. Je voulais établir un principe et je voulais aussi protéger d'autres personnes qui se trouvent dans la même situation et qui n'ont aucune responsabilité vis-à-vis la compagnie de chemin de fer, mais qui en ont une en ce qui concerne les conventions collectives. C'est tout. Je voulais seulement établir un principe.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que vous avez fait.

M. BALCER: Je propose l'ajournement.

M. ROCK: J'appuie la proposition.

M. FISHER: Monsieur le président, je crois que l'on devrait répondre à la question de M. Watson avant la suspension de la séance.

M. GIBBONS: La réponse à la question de M. Watson se trouve à la page 12 de notre mémoire où nous présentons notre point de vue en ce qui concerne l'automatisation, les changements technologiques et les autres innovations qui

ont pour but d'assurer un meilleur rendement des compagnies de chemin de fer. Nous admettons sans aucune réserve la nécessité d'établir un réseau ferré qui fonctionne bien; nous nous opposons toutefois à l'amélioration du rendement dans la mesure où les économies réalisées sur les frais nous touchent. Nous croyons que cela n'est pas juste et nous estimons raisonnable de demander que ces frais soient couverts par des économies qu'on pourrait réaliser en améliorant le rendement de cette industrie. Par exemple, en 1960, l'association des chemins de fer a présenté au comité du sénat sur le chômage un exposé (je crois qu'il s'agit du douzième rapport adressé à leur comité) dans lequel on disait que le programme de diésélisation avait apporté des économies annuelles de \$154 millions jusqu'à la fin de 1959, et que la somme des capitaux immobilisés s'élevait à 600 millions. Nous croyons qu'une part des économies réalisées à la suite de changements technologiques ou d'innovations devraient servir à aider ceux qui en subissent les effets défavorables; tandis que jusqu'ici, nous avons été les seuls à subir ces conséquences. Je crois que nous devons aussi tenir compte du fait que nous appartenons à un service d'utilité publique.

M. Watson croit peut-être qu'on pourrait trouver moyen d'augmenter l'activité économique à un rythme suffisant pour qu'on ait besoin de nous pour le transport des marchandises, ce dont nous pourrions nous occuper, mais les compagnies de chemin de fer reconnaissent que même à ce moment, elles pourraient faire face à un surcroît considérable de travail sans devoir pour cela augmenter sensiblement le nombre de leurs employés à cause de ces mêmes changements et innovations technologiques. Mais jusqu'ici on a réalisé toutes ces économies et on a augmenté le rendement à nos dépens. C'est nous qui avons eu à supporter toutes les conditions défavorables qui en ont découlé. Tout ce que nous demandons, c'est qu'une partie de ces économies soit consacrée à nous aider, parce que les changements en question ont été apportés sans qu'il y ait de notre faute et sans que nous puissions y faire quoi que ce soit. M. Rideout a dit que 37 personnes ont dû déménager d'une gare donnée. Voilà certainement un cas où on devrait faire appel aux membres de la Commission des transports pour qu'ils rendent une décision. Encore une fois, la modification vous semble peut-être trop radicale, mais voici franchement de quoi il s'agit: nous ne nous préoccupons pas tellement au sujet des pertes immobilières que subissent les employés qui doivent déménager d'une ville à une autre, mais nous nous préoccupons de la situation de ceux qui vivent pour ainsi dire dans des gares de chemin de fer.

Que va-t-il arriver à ces employés? Ils ont des intérêts communs au sein de ce groupe et si, sans qu'il y ait faute de leur part, cette ville vient à disparaître, ils ne doivent certes pas être privés de ce qui leur est dû à la suite d'une décision de la compagnie. A la suite d'une première décision de la compagnie, ces personnes ont dû se rendre dans de nouvelles régions, s'établir et s'acheter des maisons: on devrait leur accorder une indemnité lorsque la compagnie juge bon de les déplacer pour des raisons d'économie. Mais nous ne sommes certainement pas opposés au progrès; nous voulons que le rendement des chemins de fer soit le meilleur possible, parce que c'est la seule façon dont nous pouvons obtenir un niveau de vie plus élevé, ce que tout le monde semble chercher aujourd'hui.

M. BALCER: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Avant de mettre aux voix une motion tendant au renvoi de la discussion à une autre séance, consentez-vous à vous passer de la traduction de ce qui a été dit plus tôt?

Des VOIX: Assentiment.

M. FISHER: Monsieur le président, à la suite de ce que M. Foy a dit, j'aimerais avoir la permission de faire circuler parmi les membres du Comité

l'exposé présenté par un des groupes qui n'est pas en mesure de nous envoyer un représentant. Si cela vous convient, je ferai circuler l'exposé en question demain ou après-demain.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner maintenant pour nous réunir de nouveau le mardi 29 octobre, dans la matinée.

M. REGAN: Pourquoi ne siégeons-nous pas mardi prochain?

Le PRÉSIDENT: D'après le sergent d'armes, il n'y aurait aucun endroit où nous pourrions tenir nos délibérations.

M. FISHER: Monsieur le président, je propose que le comité de direction se réunisse afin d'examiner de nouveau toute la question.

Le PRÉSIDENT: Nous allons ajourner jusqu'à nouvelle convocation du président.

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président*: M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

---

SÉANCE DU MARDI 29 OCTOBRE 1963

---

Concernant la question de fond du

Bill C-15: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer  
(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

MM. A. R. Gibbons, vice-président, représentant national du comité législatif de la Fraternité des Chauffeurs et Mécaniciens de locomotives, et S. Wells, directeur des recherches des syndicats ferroviaires du personnel sédentaire.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1963

29507-1-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison	Granger	McMillan
Armstrong	Greene	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord et Victoria</i> )
Asselin ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Grégoire	Nielsen
Balcer	Guay	Nixon
Basford	Gundlock	Orlikow
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Pascoe
Béchar	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Rapp
Bélangier	Jorgenson	Regan
Bell	Irvine	Rhéaume
Berger	Kennedy	Rideout
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i> )	Lachance	Rock
Cantelon	Lamb	Ryan
Cowan	Laniel	Rynard
Crossman	Leboe	Smith
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Stenson
Fisher	Macaluso	Tucker
Foy	MacEwan	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Gauthier	Mackasey	Watson ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )
Godin	Matte	(a) Webster—60.
	McBain	

(Quorum 15)

*Secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard.

ORDRE DE RENVOI

LE MERCREDI 16 octobre 1963.

IL EST ORDONNÉ,—Que le nom de M. Emard soit substitué à celui de M. McMillan sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre des communes  
LÉON-J. RAYMOND

## RAPPORT À LA CHAMBRE

LE MARDI 29 octobre 1963.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

PROSPER BOULANGER.

(adopté ce jour même)

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 29 octobre 1963.

(4)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 10 du matin sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Addison, Armstrong, Beaulé, Bélanger, Berger, Boulanger, Cantelon, Cowan, Crossman, Fisher, Foy, Gauthier, Greene, Grégoire, Horner, (Acadia), Howe (Wellington-Huron), Kennedy, Lamb, Matte, McNulty, Orlikow, Pascoe, Rideout, Rock, Ryan, Watson (Châteauguay), Watson (Assiniboia), et Webster—(28).

*Aussi présents:* MM. A. R. Gibbons, vice-président, représentant national du comité législatif de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives et S. Wells, directeur des recherches des syndicats ferroviaires du personnel sédentaire.

Étant donné qu'il y a quorum, le président ouvre la séance. M. Grégoire pose la question de privilège en ce qui concerne le retard de la publication en français des procès-verbaux et témoignages du Comité.

Sur ce, sur la proposition de M. Grégoire, présentée avec l'appui de M. Beaulé,

*Il est résolu,*—Que le Comité adresse aux autorités intéressées des observations au sujet du retard que l'on apporte à la publication en français des procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Quelques membres se disent mécontents de la rareté des séances du Comité.

Après quoi, M. Howe (Wellington-Huron), propose, appuyé par M. Pascoe, que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

La question est mise en délibération;

M. Foy, appuyé par M. Crossman, propose l'amendement suivant: «Que le Comité se réunisse chaque mardi de 10 heures du matin à midi et de 2 heures et demie de l'après-midi à 5 heures.»

Après plus ample discussion, le vote étant demandé sur la modification proposée, celle-ci est adoptée par un vote à main levée: 18 oui, 4 non.

Ladite motion étant mise aux voix, elle est adoptée au vote à main levée: 18 oui, 4 non.

Le président demande ensuite au secrétaire du Comité de lire la correspondance reçue depuis la dernière séance. Ce dernier lit deux télégrammes.

Sur la proposition de M. Matte, appuyé par M. Beaulé,

*Il est décidé*—Que le reste de la correspondance reçue depuis la dernière séance soit annexé à titre d'appendice aux procès-verbaux et témoignages du jour.

Le président souhaite la bienvenue aux représentants des chemins de fer Pacifique-Canadien et de l'Association des chemins de fer et il invite ensuite M. G. A. Richardson, secrétaire général de l'Association des chemins de fer, à lire un mémoire rédigé en collaboration par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Le Comité continue à interroger les témoins au sujet du mémoire présenté à une séance antérieure par M. Hall, des syndicats ferroviaires.

A 12 h. 50, le Comité s'ajourne jusqu'au 5 novembre 1963, à 10 heures du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard.

## TÉMOIGNAGES

MARDI 29 octobre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et la séance est ouverte.

M. GRÉGOIRE (*en français; interprétation*): J'aimerais soulever une question de privilège, monsieur le président; j'ai remarqué ce matin que nous avons reçu le fascicule n° 1 en français des délibérations du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, tandis que nous avons déjà le fascicule n° 2 en anglais de ces délibérations. Il semble bien que ces retards à obtenir la version française se prolongent indéfiniment. Je propose donc, avec l'appui de M. Beaulé, que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques proteste auprès des autorités intéressées au sujet de ces délais.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'une question de privilège: les membres du Comité consentent-ils à commenter cette proposition?

M. FISHER: Je ne m'oppose pas à ce que l'on mette la question aux voix, mais j'aimerais qu'on réunisse tous nos problèmes de Comité dans un certain contexte et qu'on demande ensuite aux membres des Comités qui sont d'expression française de les étudier. Ce Comité progresse avec une lenteur extrême, peut-être en grande partie à cause du problème linguistique. Je n'ai aucune intention de critiquer nos interprètes. Je sais que la raison principale de cette lenteur est peut-être le manque de connaissances de ceux d'entre nous qui ne peuvent ni parler français ni comprendre la langue parlée. Mais je crois que nous devons étudier le problème afin de faciliter l'examen du sujet de la discussion et d'accommoder les témoins qui comparaissent devant nous, puis de procéder le plus rapidement possible.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, je crois que vous vous éloignez encore plus de la question que nous avons soulevée.

M. FISHER: Non, je ne le crois pas. A ce sujet, j'aimerais savoir si les Canadiens français qui sont membres du Comité sont offensés de ne pas avoir de version française. J'aimerais aussi obtenir d'autres renseignements sur ce problème du président du Comité, de qui relève cette responsabilité. Dieu sait que nous avons eu assez de temps entre les séances pour que la traduction de nos délibérations se fasse; si la situation doit rester la même, nous devrions décider s'il vaut la peine de continuer, si nous devons constamment être retardés. Je ne suis ni en faveur ni opposé à la proposition mais j'aimerais bien que nos compatriotes d'expression française et le président du Comité me disent exactement quelle est la nature du problème.

Le PRÉSIDENT: Les membres désirent-ils parler avant que je ne mette la question aux voix, monsieur Beaulé?

M. BEAULÉ (*Interprétation*): J'ai peut-être mal entendu, mais si j'ai bien compris, M. Beaulé n'est pas offensé du délai de la production du fascicule français. Je crois qu'il dit que les procès-verbaux devraient être reproduits dans les deux langues en même temps. C'est ce que j'ai cru comprendre. Maintenant, en ce qui concerne la lenteur des délibérations, question soulevée par M. Fisher, M. Beaulé est d'avis que si le Comité abordait plus rapidement le sujet du bill à l'étude, les retards diminueraient sensiblement.

Le PRÉSIDENT: Pour répondre à M. Fisher, le rapport que je vous donnerai ce matin est toujours le même. Vous savez tous que six Comités se réunissent

tous les jours et que, naturellement, le personnel du Bureau des traductions ne suffit pas entièrement. Les autorités essaient à l'heure actuelle de résoudre ce problème. Ensuite, vous le savez tous, on nous a demandé de trouver un moyen d'améliorer la situation. Je crois que tous les membres, ainsi que les autorités, s'efforcent de trouver une solution.

Nous avons reçu la traduction de la première séance et on nous a promis celle de la deuxième pour la semaine prochaine. Elle sera prête la semaine prochaine. J'essaierai alors encore une fois de voir à ce que la division du personnel, quoique celle-ci fait de son mieux, collabore le plus possible, et nous demanderons ensuite aux autorités de s'en occuper. Je me demande si M. Grégoire désire encore faire sa proposition.

M. FISHER: Si vous voulez que ces mesures portent fruit, pourquoi ne pas faire rapport à la Chambre du fait que le Comité est mécontent de la situation? Les résultats seraient peut-être plus sensibles. Il me semble que nous ne faisons que faire montre de patriotisme dans cette enceinte et que personne n'en entendra jamais parler si nous adoptons cette motion.

Le PRÉSIDENT: Les autres membres ont-ils quelque remarque à ajouter?

M. FOY: Monsieur le président, afin d'expédier le travail ce matin, je propose que nous passions à l'audition des témoins et que le Comité accepte cette procédure. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de voter comme quoi le Comité accepte à l'unanimité que le président consulte les autorités intéressées au sujet de ce grave problème afin d'assurer que l'impression des procès verbaux du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se fasse tant en anglais qu'en français.

Le PRÉSIDENT: Entendu.

M. FOY: J'aimerais dire, le premier, que je suis d'accord avec la demande de M. Grégoire.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Fisher il y a quelques minutes. A mon avis, nous devrions faire rapport à la Chambre et proposer que nous nous réunissions pendant les séances de la Chambre. Cette procédure est acceptée depuis des années; en d'autres mots, l'après-midi, après avoir étudié les matières inscrites à l'ordre du jour, nous nous réunissons. Comme je l'ai signalé à notre dernière séance, nous faisons comparaître les témoins devant le Comité, et nous les ramenons plus tard quand plusieurs d'entre nous ont perdu le fil de l'interrogatoire. Je crois que nous devrions nous réunir pendant les séances de la Chambre et que nous devrions nous réunir plus souvent.

En ce qui concerne la disponibilité des pièces, nous avons déjà discuté ce problème. Nous avons l'habitude de nous réunir à neuf heures et demie du matin et de continuer jusqu'à onze heures alors qu'un autre Comité nous remplaçait à onze heures et demie. Il y a moyen de régler ces difficultés, avec un peu d'organisation.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de la première partie de votre proposition, je crois que nous avons déjà réglé cette question et décidé de nous en remettre au président.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): J'aimerais proposer que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Un hon. MEMBRE: J'appuie cette proposition.

M. ROCK: Monsieur le président, je n'admets pas cette proposition. Si nous désirons travailler plus longtemps, nous devrions commencer à neuf heures du matin ou à huit heures et demie, plutôt que de nous réunir pendant les séances de la Chambre. Il peut se passer des choses importantes à la Chambre et je crois que c'est de notre devoir d'assister aux séances de la Chambre. Les Comités se réunissent le matin et je crois que nous devrions commencer plus

tôt. Je n'approuve pas que le Comité se réunisse pendant les séances de la Chambre. J'aimerais aussi proposer que nos séances progressent plus rapidement. Le président pourrait peut-être obtenir pour son Comité la disposition de la pièce principale de l'Édifice de l'Ouest qui est pourvue des installations nécessaires à l'interprétation simultanée. Si, de temps en temps au moins, nous pouvions occuper cette salle, l'interprétation simultanée dont nous disposerions automatiquement nous permettrait d'avancer plus rapidement dans nos travaux. La méthode serait bien meilleur que celle de l'interprétation consécutive qui est notre lot actuellement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, vous avez la parole.

M. FISHER: Je ne veux pas avoir l'air d'en remontrer aux nouveaux membres mais depuis que je fais partie des comités je les ai toujours vus s'acquitter de leur mandat au plus vite, même s'il leur faut, pour cela, siéger trois fois par semaine et en même temps que la Chambre. J'estime que la motion est fondée. Nous devons en finir avec notre tâche actuelle car d'autres sujets vont être soumis à ce comité et à ceux qui lui sont connexes. Non seulement j'estime que nous devrions siéger en même temps que la Chambre, mais je préconise également deux ou trois séances par semaine. Il n'est pas question que je propose un amendement à la motion de M. Howe. Je l'appuie sans réserve.

Quant à l'argument de M. Rock, je puis facilement le démolir car tout le monde sait, ici, que la plupart des députés doivent passer un certain temps dans leur bureau et ailleurs si l'on en juge par leur présence à la Chambre. Si quoi que ce soit surgit, la Chambre n'est pas loin. Si un vote survient, le comité peut suspendre ses travaux quelques instants. D'ordinaire, on s'arrange pour que les séances ne commencent qu'après la période des questions. J'espère que les membres du comité appuieront la motion.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Orlikow, vous avez la parole.

M. ORLIKOWS Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce qui a été dit. Je suis prêt à commencer les séances à 9 heures du matin à raison de trois séances par semaine. Si nos séances avaient lieu en même temps que celles de la Chambre, nous ferions comme les autres comités. Le comité de la Défense, qui est très important, s'est réuni régulièrement pendant que la Chambre siégeait et je ne crois pas que cela ait nui aux travaux de la Chambre. Nous ne devrions pas oublier que beaucoup de témoins représentant les syndicats et les entreprises, je pense, viennent de Montréal ou d'autres villes. Il serait abusif de leur demander de revenir ici jour après jour, pour deux heures. Je suis d'accord avec M. Fisher. Il faut finir nos travaux et, pour cela, siéger aussi longtemps et souvent que les circonstances l'exigent.

M. MATTE (*en français*) (*Interprétation*): En ce qui concerne l'interprétation simultanée, j'ai demandé au ministre des Travaux publics s'il serait possible d'installer les appareils nécessaires dans cette salle, au besoin en utilisant un genre de système radio. Le ministre m'a répondu qu'il mettrait tout en œuvre pour faciliter les échanges dans les deux langues.

M. LAMB: Je suis d'accord avec M. Fisher. Nous avons tout le temps voulu quand la Chambre siège. On peut y aller assez souvent quand peu de députés sont présents. Siéger en comité en même temps que la Chambre se justifie parfaitement et j'appuie entièrement la motion de M. Fisher.

M. WATSON (*Assiniboïa*): J'estime moi-même qu'il est honteux de demander aux représentants syndicaux de venir de Montréal et d'autres parties des deux provinces pour rester ici deux heures à piétiner. Cependant, la période des questions dure presque chaque jour jusqu'à 4 heures et demie. A mon avis, il serait préférable de siéger plus longtemps le matin au lieu de commencer nos séances l'après-midi, après la période des questions qui dure au moins

jusqu'à 4 heures et demie. Si nous devons nous réunir l'après-midi, nous commencerons à 4 heures et demie c'est-à-dire à peu près à l'heure où nos témoins s'apprêteraient à retourner à Montréal. Nous devrions donc leur demander leur avis. Il me semble peu pratique de commencer à 4 heures et demie de l'après-midi les séances du comité.

M. HORNER (*Acadia*): J'appuie cette motion. Il est certain que le principe et les objectifs du Bill C-15 avaient été envisagés par le précédent gouvernement. Jusqu'à présent, ce comité s'est réuni une fois pendant deux heures une semaine et une autre fois à deux semaines d'intervalle, puisque nous ne nous sommes pas réunis la semaine dernière et ce fait m'amène à la seule conclusion que je vois possible: le présent gouvernement ne tient pas vraiment à étudier ce projet de loi. Si c'était le contraire, nous siégerions sûrement en même temps que la Chambre. Dans le passé, les comités se sont réunis deux et quelquefois trois fois par semaine et même le soir. De nombreux comités auxquels j'ai participé comme la Radio-diffusion, l'après-midi et le soir pour accommoder les témoins qui désiraient présenter leur témoignage et repartir; de la sorte, nous pouvions entendre plus de témoins. Nous devrions siéger en même temps que la Chambre et, si possible, deux ou trois fois par semaine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Foy, avez-vous une question supplémentaire à poser?

M. FOY: Monsieur le président, je m'incline devant l'expérience. M. Fisher et M. Howe sont ici depuis longtemps et ont participé à de nombreux comités. Lorsque nous avons commencé à poser des questions aux représentants syndicaux, je ne savais pas que cela durerait si longtemps. Je ne m'y attendais pas.

Dans l'intérêt de tous et étant donné la situation, je proposerais un amendement à la motion de M. Howe: je propose que ce comité siège tous les mardis de 10 heures à midi et de 2 h. 30 à 5 heures.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous un amendement à la motion?

M. FOY: Oui, à la motion.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes encore à la motion principale, mais nous avons un amendement. Auriez-vous l'obligeance de le mettre par écrit, monsieur Foy?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je ne vois pas comment nous le pourrions. Il nous est difficile de quitter la Chambre avant que l'ordre du jour soit terminé. Le comité a l'habitude de commencer à siéger après cela. Il nous serait donc difficile de nous réunir dans l'après-midi, à moins de commencer une heure avant la Chambre pour trouver le temps supplémentaire nécessaire. Ma motion règle assez bien la question, n'est-ce pas, puisque nous pourrions ainsi revenir après l'ordre du jour, à 4 heures.

M. ROCK: Ou même 4 h. et demie.

M. FOY: L'ordre du jour est sans doute important mais notre travail en comité l'est tout autant. Venir ici à 4 h. et demie ne nous donnera pas beaucoup de temps pour interroger les témoins. Je doute que nous réunissions souvent le quorum. Nous pourrions commencer à 2 h. et demie de l'après-midi ce qui permettrait aux membres du comité, pendant les deux heures et demie, d'aller à leur bureau et de s'occuper de leurs autres affaires. J'ai l'impression qu'il serait difficile d'obtenir le quorum après 4 h. et demie. Il est possible que la plupart d'entre nous consentent à passer outre à l'ordre du jour.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Nous avons discuté de cette question pendant une demi-heure avec les témoins qui attendent ici de déposer. Je propose que le comité se mette immédiatement d'accord et passe à l'étude du Bill C-15.

M. WATSON: Le porte-parole des syndicats, qui est aujourd'hui parmi nous, pourrait-il nous donner son avis sur la question des séances d'après-midi?

Le PRÉSIDENT: Je regrette, mais ce n'est pas réglementaire.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Je crois que nous sommes d'accord pour accepter l'amendement de M. Foy car, après tout, ce qui importe c'est de se mettre à l'oeuvre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il votre motion? Nous avons devant nous, en ce moment, une motion et un amendement. Le comité me semble prêt à décider, mais nous devons d'abord voter à propos de l'amendement proposé par M. Foy.

M. ROBICHAUD: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Nous devons d'abord voter sur l'amendement de M. Foy secondé par M. Robichaud.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Cette motion nous ferait siéger deux jours par semaine. J'ai vu ce comité siéger quatre jours par semaine. Nous avons éprouvé des difficultés, l'année dernière, en siégeant le lundi matin mais il était impossible de faire autrement; il fallait terminer les travaux. Nous avons reconnu que nous étions arrivés un peu tard ce matin-là mais j'estime que nous ne devrions pas astreindre le président à de pareilles heures car certaines situations peuvent exiger que nous nous réunissions plus souvent.

(*Interprétation*): M. Bélanger fait remarquer qu'on discute de la question depuis trois quarts d'heure et il aimerait que le président use de son autorité pour que le comité commence ses travaux. Le président répond que le comité est libre de conduire ses délibérations comme il l'entend et que s'il est nécessaire de passer une heure à résoudre une question il faut le faire; le président n'a pas le droit d'empêcher quiconque de prendre la parole.

Le PRÉSIDENT: Je vais maintenant donner lecture de l'amendement et de la motion. M. Foy, appuyé par M. Robichaud, propose que le comité siége tous les mardis de 10 heures du matin à midi et de 2 h. 30 à 5 heures de l'après-midi. Que les membres qui sont en faveur lèvent la main. Pour: 18. Ceux qui sont contre, maintenant. Je déclare l'amendement adopté.

L'amendement est adopté.

Nous passons maintenant aux travaux du comité. Le secrétaire du comité veut-il nous donner lecture de la correspondance reçue depuis notre dernière réunion?

M. ROCK: N'allons-nous pas voter sur la motion principale?

Le PRÉSIDENT: Non, l'amendement a été adopté.

M. ROCK: Mais que diriez-vous s'il y avait 19 voix pour la motion principale.

Le PRÉSIDENT: Oh, excusez-moi, vous avez raison. L'amendement a été adopté et il a le même effet.

M. CANTELON: L'amendement ne fait que modifier la motion.

Le PRÉSIDENT: Je donne lecture de la motion principale: M. Howe, secondé par M. Pascoe, propose que le président soit autorisé à demander que le Comité des Chemins de fer, les Canaux et les Lignes télégraphiques soit autorisé à siéger en même temps que la Chambre.

Qui sont en faveur? La motion est adoptée et nous demanderons l'autorisation.

La motion est adoptée.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Le premier télégramme est adressé à M. P. Boulanger, député. Voici ce qu'il contient:

P. Boulanger Député, président du Comité permanent des Chemins de Fer, Canaux et Lignes télégraphiques  
Chambre des communes, Ottawa.

Vous informe que les membres de la Fraternité du personnel d'entretien des voies qui relèvent de mon autorité, et moi-même, appuyons sans réserve le mémoire des syndicats des chemins de fer qui demande la modification de l'article 182 de la Loi sur les Chemins de fer.

C. N. Rauliuk, Président général  
Fraternité du personnel d'entretien des voies.

J'ai un autre télégramme adressé au président du Comité permanent des Chemins de fer, les Canaux et Lignes télégraphiques:

P. Boulanger, député, président, Comité permanent des Chemins de fer, Canaux et Lignes télégraphiques:  
Chambre des communes, Ottawa.

J'appuie sans réserve le mémoire des syndicats des chemins de fer qui demande la modification de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

James C. Kesler, représentant juridique,  
Fraternité du personnel d'entretien des voies  
13469, 98th Ave., Surrey, Colombie-Britannique.

(Interprétation): Si ces télégrammes disent la même chose, ne pourriez-vous pas simplement mentionner le fait en français pour aller plus vite?

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire m'informe que différentes organisations ont envoyé des lettres et des pétitions. S'il y a une motion, il s'abstiendra de donner lecture de tous ces documents.

M. MATTE: Je le propose.

M. BEAULÉ: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé et appuyé qu'on ne donne pas lecture de toute la correspondance.

La motion est adoptée.

M. MATTE: Toute cette correspondance sera versée au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Oui. J'ai le plaisir d'accueillir à notre réunion d'aujourd'hui tout d'abord M. G. A. Richardson, secrétaire général de l'Association des chemins de fer du Canada et, à titre de témoins, M. R. A. Emerson, vice-président des Chemins de fer du Pacifique-Canadien, Montréal, M. J. A. Wright, C.R., avocat général, Montréal, M. J. C. Ames, vice-président adjoint des Chemins de fer du Pacifique-Canadien, Montréal, M. J. E. Paradis, C.R., avocat, district de Montréal, Chemins de fer du Pacifique-Canadien, M. K. Campbell, directeur des relations ouvrières, et M. J. Ramage, sous-directeur des relations ouvrières des Chemins de fer du Pacifique-Canadien, Montréal.

Les Chemins de fer du National-Canadien sont représentés aujourd'hui par M. W. T. Wilson, vice-président, M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général, M. Roland Boudreau, avocat, M. A. J. Bates, directeur du service du personnel, et M. B. Brisson, sous-directeur du service du personnel.

Je vous signale qu'à l'issue d'une conversation téléphonique échangée entre le secrétaire de notre comité et les membres de l'Association des chemins de fer, ces derniers sont venus de Montréal en pensant que nous allions les entendre aujourd'hui et nous leur avons donc fixé un rendez-vous définitif pour qu'ils viennent aujourd'hui. D'ailleurs, comme je l'ai fait observer à la première séance du Comité, nous avons l'intention d'être équitable envers

chacun et, de plus, nous sommes disposés à entendre les observations de divers groupes. Par conséquent, dans le même ordre d'idées, je propose que nous entendions ce matin un mémoire présenté par l'Association des chemins de fer, que nous lira le secrétaire général de cette association, M. Gordon Richardson.

Si la proposition est agréée, si nous sommes disposés à entendre M. Richardson, nous reprendrons immédiatement l'interrogatoire des témoins qui représentent les syndicats.

M. FOY: J'allais faire la même proposition; cependant j'ajouterai qu'à mon avis, ce mémoire pourrait intéresser les témoins ici présents et je prierais les membres du comité de bien vouloir entendre immédiatement la lecture du mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, nous n'avons pas terminé l'audition des exposés des syndicats représentés ici. Le sous-comité directeur a-t-il décidé que nous entendions lecture du mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada? Sinon, pourquoi interrompons-nous maintenant l'interrogatoire des syndicats pour entendre un point de vue divergent? Est-ce le sous-comité directeur qui en a décidé ainsi ou vient-on justement de le proposer?

M. FOY: Je répondrai à cette question. Il n'y a pas eu intervention du sous-comité directeur. Nous n'avons pas su avant hier soir que l'Association des chemins de fer serait représentée au comité. Je propose qu'on leur accorde vingt minutes pour donner lecture de leur mémoire; après quoi nous reprendrons l'interrogatoire et le poursuivrons cet après-midi.

M. HORNER (*Acadia*): Cela dérange sûrement la continuité des débats.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous tous d'accord?

Ceux qui sont pour?

(Assentiment.)

Je prie M. Richardson de s'avancer pour témoigner.

(*Interprétation*): Permettez-moi de faire observer aux membres du Comité que vous avez devant vous une version française du mémoire de M. Richardson? Veuillez vous dispenser de l'interprétation. Tout le monde est d'accord?

M. MATTE (*Interprétation*): M. Matte demande au président s'il sera possible à M. Richardson de lire son mémoire en s'arrêtant à chaque paragraphe, afin que l'on puisse poser des questions. Mais le président a dit que l'on ne procéderait pas aujourd'hui à l'interrogatoire se rapportant à ce mémoire.

M. ORLIKOW: D'après mon expérience, il est préférable que celui qui présente un mémoire le lise entièrement et qu'on l'interroge après. C'est la formule la plus simple, car autrement, si nous commençons à poser une ou deux questions, toute la matinée pourrait y passer. Je propose donc que le représentant de l'Association lise son mémoire, après quoi nous le questionnerons.

Le PRÉSIDENT: La parole est à vous, monsieur Richardson.

M. G. A. RICHARDSON (*Secrétaire général de l'Association des chemins de fer du Canada, Montréal*): Monsieur le président et messieurs les membres du comité: Les chemins de fer canadiens sont heureux d'avoir l'occasion d'exprimer leur point de vue au sujet du Bill C-15, par l'intermédiaire de l'Association des chemins de fer du Canada. Je vais tenter de lire ce mémoire en 20 minutes, ainsi que l'a proposé M. Foy, mais cela sera peut-être assez difficile.

## MÉMOIRE

Le Bill C-15 proposait d'amender l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer en y ajoutant les mots soulignés dans ledit article:

La compagnie ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie de 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, un point de division, *un bureau de service-marchandises ou de service-messageries*, ni créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés ou *leur mise à pied*; et lorsqu'il est apporté 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 ou la perte d'emploi ainsi occasionnée.

L'article 182 de la Loi sur les chemins de fer fut adopté puis amendé par la suite au début du siècle, à une époque où les chemins de fer constituaient le seul moyen pratique de transport terrestre.

M. PASCOE: Monsieur le président, je constate que le mémoire dont M. Richardson nous donne lecture en ce moment ne s'adresse pas à ce comité, mais au ministre du Travail.

M. RICHARDSON: Oui, nous avons écrit au président pour lui dire que nous lirions devant ce comité le mémoire destiné au ministre du Travail. Je lis celui-là d'abord.

Tout changement dans l'exploitation du chemin de fer dans n'importe quelle partie du pays était alors un sujet d'importance capitale. L'installation du chemin de fer dans une région donnée était considérée, à toute fin pratique, comme une garantie de la croissance et de l'essor de cette région. Quand le chemin de fer décidait de déplacer sa ligne, cela voulait dire que la région où elle se trouvait était presque vouée au déclin sur le plan économique. Le public dans l'ensemble et les cheminots qui avaient établi leur résidence le long de la ligne originale s'en ressentiraient.

C'est une situation qui ne se reproduit pratiquement plus sauf dans quelques régions éloignées de notre pays. Des réseaux routiers d'envergure ont été construits moyennant des sommes fantastiques et on continue sans relâche à faire des dépenses pour améliorer et élargir ces réseaux. Il est peu probable que le déplacement d'une ligne ferroviaire dans les années 1960 produirait un bouleversement d'importance dans la région. Ainsi, il semble que le besoin de conserver même les dispositions actuelles de l'article 182 soit disparu.

Le rapport de la Commission royale d'enquête sur les Transports peut aider considérablement à l'étude de cette question. Les recommandations de la Commission au Gouvernement constituent une évaluation précieuse et juste de la situation dans laquelle se trouvent les chemins de fer au Canada actuellement et des problèmes qu'ils ont à envisager, ayant été faites par un groupe d'hommes impartiaux et de grande compétence, établi spécialement pour étudier les problèmes des chemins de fer.

La Commission a fait remarquer que dans le contexte concurrentiel qui s'était fait jour dans le domaine du transport, il s'agissait maintenant d'établir l'efficacité du fonctionnement du système de transport comme entreprise économique plutôt que (comme c'était le cas dans le passé) de connaître l'efficacité de son fonctionnement comme instrument visant à atteindre certains objectifs de politique nationale. (Volume 2, p. 220). Pour donner suite à ses conclusions sur cette question de base, la Commission a recommandé que les chemins de

fer soient libérés de certaines obligations nationales qui leur avaient été imposées au cours des années. La Commission a déclaré que «l'État peut et doit, au moyen de la législation et par des mesures administratives, supprimer le fardeau qui accable encore les chemins de fer et redonner à l'administration des chemins de fer la responsabilité qui lui revient d'administrer sagement son entreprise» (Volume 2, p. 139). La Commission a ajouté qu'une fois libérés de leurs obligations nationales «les chemins de fer devraient prendre la place qui leur revient dans un domaine de transports de plus en plus assujetti à la concurrence.» (Volume 1, p. 38).

Nulle part dans la Loi sur les chemins de fer est-il suggéré que la Commission des transports devait remplacer la direction des compagnies ferroviaires tombant sous l'empire de la loi. L'amendement proposé à l'article 182 semble justement viser ce but, car en vertu de cet amendement il faudrait obtenir la sanction de la Commission pour effectuer plusieurs modifications, même la moindre, dans l'exploitation, nécessitant le déplacement d'employés ou la mise à pied de ceux-ci par le chemin de fer. Cela donnerait lieu au raidissement des méthodes d'exploitation des chemins de fer, ce qui non seulement est tout à fait opposé aux principes de la Loi sur les chemins de fer, telle qu'elle existe aujourd'hui, et en contradiction absolue avec la recommandation formulée par la Commission royale MacPherson voulant qu'on réduise la réglementation mais ce qui est encore tout à fait contraire à notre système de la libre entreprise.

Il faut tenir compte du fait que la Commission royale d'enquête MacPherson n'a pas considéré le chemin de fer comme une industrie à son déclin, dépassée par la rapidité des changements techniques amenés par d'autres moyens de transport. Plutôt, la Commission a estimé que les chemins de fer pourront avoir encore une «longue et vigoureuse existence» (Volume 2, p. 336), mais la Commission a aussi reconnu, avec raison, que ceci ne pourrait se réaliser si on adoptait d'autres règlements rigides comme ceux dont fait mention le Bill C-15.

En fait, les modifications proposées dans le Bill C-15 se résument à celle-ci: que le Parlement verse des bénéfices spéciaux aux employés d'un secteur d'une industrie particulière. On ne peut nullement justifier la suggestion que les cheminots aient droit à une telle préférence en regard d'autres employés de l'industrie du transport ou de l'industrie en général. Si on verse des bénéfices de cette façon aux cheminots, les compagnies ferroviaires devront en supporter le fardeau. Pourquoi les chemins de fer en particulier auraient-ils, eux, à supporter cette charge supplémentaire? Il est évident qu'aucune raison valable ne peut être donnée pour faire valoir cela.

Ainsi les changements proposés au Bill C-15 donneraient lieu d'une part, à une législation supplémentaire et préférentielle en faveur des employés de chemin de fer par rapport aux employés de l'ensemble de l'industrie et, d'autre part, une législation préférentielle qui imposerait un fardeau aux compagnies ferroviaires, fardeau que ni d'autres compagnies de transport ni d'autres établissements industriels n'ont à supporter. Sous ce rapport, la Commission royale d'enquête MacPherson a recommandé une politique nationale du transport qui viserait à atteindre une position de neutralité économique partout où il y a concurrence. C'est un fait connu que les chemins de fer sont présentement engagés dans une lutte concurrentielle d'envergure avec les autres modes de transport. Une politique nationale de transport ne pourrait certes pas être qualifiée de «neutre» si des dispositions comme celles du Bill C-15 étaient imposées aux compagnies ferroviaires.

C'est un fait à remarquer qu'on ne peut trouver de telles dispositions dans les lois fédérales qui se comparent à la Loi sur les chemins de fer, telles la Loi sur l'Office national de l'énergie, S.C. (1959), c. 46; la Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, S.R.C. (1952), c. 242; la Loi sur

les télégraphes, S.R.C. (1952), c. 262; la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, S.R.C. (1952), c. 268. Même la Loi sur le service civil, S.R.C. (1952), c. 48, ne comporte aucune disposition obligeant le Gouvernement à indemniser ses employés qui ont subi quelques pertes quand ils se sont trouvés dans des situations telles que celles dont l'amendement proposé fait état.

La Commission royale d'enquête MacPherson a tenu compte du fait que certains changements dans l'économie et certaines innovations techniques auraient inévitablement un effet sur le secteur du Travail et qu'ils feraient l'objet de négociations et de discussions entre le patronat et les ouvriers. La Commission a déclaré que les gouvernements, les compagnies et les employés de chemins de fer, ainsi que les expéditeurs doivent coopérer, et que chacun doit s'acquitter de ses responsabilités si le Canada veut jouir d'un réseau de transport d'une efficience à toute épreuve. (Volume 2, p. 154). La Commission ajoutait que dans un programme de rationalisation, le rôle du Gouvernement est d'encourager tout d'abord la répartition la plus efficace possible des ressources du transport, en établissant un système de réglementation qui accordera à la direction des chemins de fer la plus grande latitude possible pour s'ajuster à de nouvelles conditions tout en assurant la protection légitime des intérêts des expéditeurs. En second lieu, il doit encourager et aider, au besoin, les compagnies de chemin de fer à atteindre leurs objectifs. La Commission soulignait que dans le cadre des règlements imposés par l'État, la direction doit avoir la liberté d'administrer son entreprise—et elle doit assumer la responsabilité de l'administration. (Volume 2, p. 154).

En ce qui a trait aux ouvriers, la Commission a déclaré:

La suppression de certaines lignes de chemins de fer portera inévitablement atteinte au personnel des chemins de fer. Nous croyons que le programme graduel qui a été proposé permettra à la main-d'œuvre déplacée d'un secteur d'une entreprise d'être absorbée en grande partie dans d'autres secteurs plus rentables. Malgré cela, il y aura inévitablement des problèmes de déplacement et quelques pertes d'emploi. Un exposé complet et franc devrait aider à dissiper les craintes qui sont souvent plus graves que les réalités de la situation. Sans vouloir atténuer la gravité des problèmes qui se posent, la Commission a confiance qu'une administration éclairée de la part des chemins de fer et des unions ouvrières pourra les résoudre avec un minimum d'inconvénients. Tous deux poursuivent le même objectif: une entreprise de chemin de fer rentable qui peut payer des salaires raisonnables. Nous croyons que la coopération directe entre les parties intéressées constitue la méthode la plus efficace de résoudre ces problèmes de façon permanente. Ce qui ne signifie pas que la main-d'œuvre ferroviaire doive être exclue des plans que le Gouvernement peut élaborer en vue d'aider à résoudre le problème du chômage qui résulte des changements techniques et le problème du placement des travailleurs dans de nouveaux emplois au moyen de cours de rééducation ou par d'autres méthodes. En outre, nous ne proposons pas qu'une aide spéciale soit refusée dans ce domaine, si les parties intéressées peuvent en prouver la nécessité. Mais cette aide, en vue du placement dans de nouveaux emplois, ou toute autre aide doit être reconnue comme une aide spéciale et distincte de la politique nationale du transport. (Volume 2, p. 155).

Il ressort de ce qui précède que s'il y a lieu d'établir un programme gouvernemental en fonction des changements techniques, ce programme doit être indépendant de la politique nationale du transport (et ne doit certainement pas être inclus dans la Loi sur les Chemins de fer), mais qu'il doit plutôt être considéré comme une mesure d'ensemble applicable à tous les employés, qu'ils travaillent ou non dans l'industrie ferroviaire.

Permettez-moi de me reporter au mémoire que nous avons adressé à votre comité, en date du 25 octobre 1963.

Dans un mémoire soumis au ministre du Travail, en date du 5 juillet 1963, l'Association des chemins de fer du Canada donnait, au nom des compagnies ferroviaires qui en font partie et qui exploitent un chemin de fer au Canada, les raisons de son opposition au Bill C-15. Ce mémoire, dont le Comité a été saisi, et celui-ci font connaître le point de vue de l'Association sur le Bill C-15.

Depuis le début des séances du Comité, les représentants des syndicats des chemins de fer réunis ont déposé leurs témoignages qui sont contenus dans un mémoire présenté, le 8 octobre 1963, par M. F. H. Hall, adjoint exécutif au président de la Fraternité des commis de chemins de fer et de navires à vapeur, des manutentiers de marchandises et des employés de messageries et de gares. L'Association considère que ses remarques au sujet de ce mémoire seront utiles au Comité.

Dans le premier paragraphe de leur mémoire, les syndicats déclarent que depuis au moins une dizaine d'années, l'automatisation et les changements techniques ont eu un effet beaucoup plus grand sur la main-d'œuvre au chemin de fer que sur toute autre industrie au Canada. Les syndicats, semble-t-il, reconnaissent, et ceci est élaboré à la page 3 de leur mémoire, que si tel n'était pas le cas, ils ne seraient pas aussi justifiés de demander qu'on adopte une législation visant à accorder des privilèges spéciaux aux cheminots ou ex-cheminots pour la seule raison que ceux-ci travaillent ou ont déjà travaillé au chemin de fer.

La période que les syndicats ont choisie pour mettre en évidence les changements qui se sont produits dans les niveaux d'emploi au chemin de fer en comparaison avec ceux d'autres secteurs de l'économie se limitait à la période des dix années de 1952 à 1962. Le Comité aura déjà remarqué sans doute que l'année 1952 représentait celle où l'emploi atteignait son niveau le plus élevé dans l'industrie ferroviaire dans l'après-guerre. C'est un fait attribuable en partie à l'adoption, en juin 1951, de la semaine de travail de 40 heures, et dont l'effet immédiat fut une augmentation substantielle de l'effectif ferroviaire et, en partie, d'une part, à des récoltes exceptionnelles de grain et d'autre part au volume extraordinairement élevé du trafic d'autres marchandises transportées par les chemins de fer au cours de cette année et dont la cause, dans une large mesure, était la guerre de Corée. Nous basant sur le même tableau que celui qui paraît à l'annexe «D» du mémoire des syndicats, le Comité trouvera intéressant de remarquer que si on avait choisi l'année 1946 plutôt que l'année 1952 comme année de base, le niveau d'emploi en 1962 révélerait un déclin d'à peine 13 p. cent, soit moins que la moitié du niveau du déclin depuis l'année 1952.

De plus, l'Association ne peut permettre de laisser passer sans la relever, la prétention des syndicats voulant que même durant les dix années allant de 1952 à 1962, l'emploi au chemin de fer ait subi une diminution beaucoup plus grande encore que dans le reste de l'industrie canadienne par suite de l'automatisation et des changements techniques. Pour appuyer leur réclamation, les syndicats ont comparé la diminution de la main-d'œuvre au chemin de fer avec l'augmentation des niveaux d'emploi dans certaines industries choisies. Toutefois, les syndicats ont omis de faire mention que dans d'autres industries, durant cette période de dix ans, les niveaux d'emploi avaient diminué. Par exemple, les niveaux d'emploi dans l'agriculture ont diminué de 26.3 p. cent; dans l'industrie forestière de 23.7 p. cent; dans les industries des pêcheries et de la chasse aux pièges, de 17.9 p. cent, et dans les mines, de 12 p. cent. Il importe de remarquer aussi que dans chacune de ces industries le volume physique de la production a augmenté depuis une dizaine d'année alors que le trafic ferroviaire a connu une diminution comme nous le démontrerons plus loin. Ces faits démontrent que l'automatisation et les changements techniques constituent un facteur beaucoup

plus déterminant de la diminution des effectifs dans ces industries qu'au chemin de fer. Il n'est donc pas juste de dire que la portée de l'automatisation et des changements techniques en général sur la main-d'œuvre au chemin de fer « a été beaucoup plus importante que dans toute autre industrie au Canada ».

Dans son mémoire en date du 5 juillet, l'Association rappelait la lutte concurrentielle que le chemin de fer avait à livrer à d'autres moyens de transport. Le résultat de cette lutte sur la main-d'œuvre au chemin de fer peut, jusqu'à un certain point, être mesuré par son effet sur le volume du trafic. En 1952, les chemins de fer ont transporté entre les villes 60.6 p. cent des marchandises en tonnes-milles au Canada. Selon les dernières statistiques qui remontent à 1961, la proportion de l'ensemble des tonnes-milles transportées par le chemin de fer entre les villes était tombée à 43.3 p. cent, soit une diminution de 28.5 p. cent. Au cours de la même période, la proportion de l'ensemble des tonnes-milles transportées par camions entre les villes passait de 7.9 p. cent à 10.6 p. cent. Les oléoducs qui, en 1952, avaient transporté 4.2 p. cent de tonnes-milles entre les villes, avaient atteint la proportion de 14.2 p. cent de l'ensemble en 1961. Les gazoducs, pratiquement inconnus en 1952, ont transporté 6.1 p. cent de l'ensemble des tonnes-milles au pays en 1961. De plus, en termes absolus, le volume du trafic manutentionné par le Canadien National et le Canadien Pacifique, considéré en termes de tonnes-milles brutes, quant à leurs services-marchandises et à leurs services-voyageurs, a subi une diminution de 171 milliards en 1952 à 148 milliards en 1962, soit une diminution de 13.7 p. cent.

Bien que les changements dans le volume du trafic et ceux des niveaux d'emploi ne soient pas nécessairement et précisément apparentés, il n'y a aucun doute qu'une diminution du trafic de l'importance de 13.7 p. cent soit responsable dans une large mesure de la diminution totale des niveaux d'emploi au chemin de fer pendant cette période de 10 ans. Il est hors de doute que l'un des facteurs concourant à cette perte de trafic par les chemins de fer a été les améliorations techniques des moyens de transport concurrentiels.

Bon nombre des changements qui entraînent le déplacement d'employés dans l'industrie ferroviaire sont stimulés en partie par la position concurrentielle des chemins de fer par rapport aux voies maritimes, aux routes et aux voies aériennes. Les sommes considérables que l'État a consacrées au développement d'autres modes de transport, c'est-à-dire transport maritime, routier et aérien, ont eu pour effet d'éloigner la clientèle des chemins de fer. Parmi les travaux d'envergure de ce genre, mentionnons la voie maritime du Saint-Laurent, la route transcanadienne et d'autres programmes provinciaux d'amélioration des routes, de même que d'innombrables terminus aériens. Une législation empêchant les chemins de fer ou leur défendant de rajuster leur main-d'œuvre dans ces circonstances serait extrêmement injuste.

Tout progrès technique qui entraverait les méthodes de nos concurrents ou qui contrebalancerait la tendance ascendante des salaires, permettant ainsi aux chemins de fer de demeurer en affaires, serait profitable à la majorité des employés même si une infime minorité devait en souffrir. Si on retarde l'adoption de techniques nouvelles aux chemins de fer afin de garder un petit nombre d'employés dans des postes inutiles, ou pour payer, à ces employés, à même les revenus du chemin de fer, des allocations de chômage, les perspectives d'emploi de la majorité de l'effectif ferroviaire en souffriront.

Toute législation qui tend à imposer à une industrie particulière comme les chemins de fer la responsabilité de réadapter ou d'indemniser les employés dont les postes sont abolis, comme le fait le Bill C-15, ne tient pas compte du fait que le bien-être économique des employés d'une industrie est intimement lié à la saine économie de l'industrie même; et que l'imposition d'un fardeau financier injustifié à l'industrie se fera infailliblement au détriment des employés.

L'Association ne voudrait pas que le Comité saute à la conclusion erronée que les réductions des niveaux absolus d'emploi aux chemins de fer sont synonymes de mises à pied des employés. Des rajustements de la main-d'œuvre se font dans une grande mesure selon le processus normal des départs, comme la mise à la retraite, les démissions, les décès et les congédiements justifiés. Le Canadien National estime que son taux de départs atteint environ 12 p. cent par an, ce qui signifie que sur une période de 12 mois, quelque 12,000 employés quittent la compagnie, créant ainsi des vacances qu'on comble au besoin, ou permettant de diminuer le personnel sans mettre à pied des employés. Si l'effectif ouvrier était absolument souple et adaptable, toutes les réductions du personnel qui ont eu lieu durant la période de dix ans mentionnée auraient pu se produire sans une seule mise à pied. A cause de l'envergure des chemins de fer, cependant, la variété des métiers qui y sont exercés, les divers niveaux de compétence et d'aptitude particulières à chaque métier, et les restrictions qu'imposent les règles d'ancienneté, il n'est pas toujours possible d'établir l'équilibre entre les mises à pied et les départs normaux. Il est intéressant de souligner qu'au Canadien Pacifique, durant cette période de dix ans (1952-1962), il y eut une réduction de 25,600 employés, et pourtant, durant cette même période, le nombre des départs normaux s'éleva à 88,000. Il est donc clair que les employés désireux et capables de demeurer au travail ont été beaucoup moins affectés que pourraient le laisser croire les chiffres absolus ou les proportions représentant le changement des niveaux d'emploi.

L'Association désire aussi souligner l'aspect positif de l'emploi découlant de l'adoption de presque tous les perfectionnements techniques ou autres d'importance aux chemins de fer. Le traitement de l'information, la commande centralisée de contrôle, les triages automatiques à buttes, la mécanisation du matériel d'entretien de la voie, ainsi que les arrêts supprimés aux gares intermédiaires, mentionnés dans le mémoire des syndicats, sont des changements qui ont été apportés non seulement et avant tout dans le but de se dispenser des employés, mais ils visent plutôt, en premier lieu, à donner plus de sécurité et à assurer un meilleur rendement au transport par rail, de la façon la plus économique et à l'avantage de tous les Canadiens. Si ces changements diminuent le besoin d'employés de bureaux, occupés à des travaux de routine, ou de manœuvre non spécialisés, il n'en reste pas moins qu'ils permettent d'augmenter le nombre des emplois nécessitant des aptitudes, des connaissances techniques et une formation spéciale. Ajoutons que ces emplois sont plus rémunérateurs. De plus, grâce à l'initiative de la Direction des changements ont été opérés qui ont eu le grand avantage d'assurer la permanence et les possibilités d'emplois. Par exemple, l'extension récemment annoncée des tarifs Rouge, Blanc et Bleu du Canadien National à l'ouest de Montréal créera plus de deux cents postes supplémentaires chez le personnel des voitures-lits et des voitures-restaurants.

Dans l'industrie ferroviaire, où aucune grève tant soit peu prolongée ne peut être tolérée, les salaires et les conditions de travail sont plus sujets aux pressions des syndicats et moins à celles de la loi de l'offre et de la demande qu'ils ne le sont dans d'autres industries. Par conséquent, la liberté d'équilibrer la quantité et la nature de la main-d'œuvre ferroviaire constitue l'un des principaux moyens de régulariser les sommes que les chemins de fer destinent aux salaires. L'adoption du Bill C-15, en ne permettant pas aux chemins de fer de diminuer librement et de façon économique leur personnel, équivaldrait à enlever aux chemins de fer le pouvoir d'exercer le contrôle sur les sommes qu'ils distribuent en salaire. En 1962, les salaires et bénéfices marginaux représentaient 61 p. 100 des dépenses d'exploitation. L'augmentation de ces frais, qui découlerait de l'adoption du Bill C-15, en limitant le pouvoir des chemins de fer d'adapter leurs opérations ou de régulariser leur

main-d'œuvre, nuirait, à coup sûr, aux chemins de fer en les empêchant de lutter à armes égales avec leurs concurrents. Si les chemins de fer ne peuvent soutenir la concurrence, les occasions d'emplois pour les cheminots seront plus rares.

Si les chemins de fer se voient imposer les restrictions dont il est fait mention dans le Bill C-15, ils hésiteront nécessairement à augmenter leur main-d'œuvre, même au risque de perdre des clients. Cela pourrait devenir un obstacle important à la création de nouveaux emplois.

Le gouvernement du Canada, en adoptant la Loi créant la Commission d'assurance-chômage, a fixé des sommes et établi des normes en vertu desquelles les travailleurs canadiens ont droit aux avantages de l'assurance-chômage. Une partie des prestations donnant droit à ces avantages est versée par l'employeur. Une loi comme celle dont fait mention le Bill C-15 ferait des employés des chemins de fer une classe particulière et privilégiée de travailleurs dans l'ensemble de la nation, car ils auraient droit, en vertu de la loi, à plus d'avantages que les autres travailleurs qui reçoivent de l'assurance-chômage, le coût de cette protection supplémentaire retombant entièrement sur les chemins de fer.

Il est particulièrement intéressant de signaler ici que le gouvernement du Canada a annoncé l'établissement d'un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et de l'emploi qui se rattache directement aux problèmes des progrès technologiques. Le ministre du Travail, l'honorable A. J. MacEachen, a fait une déclaration en ce sens à la Chambre des communes, qui paraît dans le *hansard* du 10 juin 1963, à la page 857, et qui explique la politique du gouvernement à cet égard:

Tout en se rattachant par certains côtés à des mesures présentées par l'ancien gouvernement—et, à ce propos, je tiens à signaler l'œuvre accomplie par mon prédécesseur—ce programme d'amélioration de l'emploi de la main-d'œuvre n'en constitue pas moins une façon originale d'aborder le problème. Un de ses nouveaux aspects, c'est que les diverses mesures se présentent sous la forme d'un tout coordonné et équilibré, au lieu d'une série d'initiatives détachées ou distinctes. On peut ainsi se lancer d'une manière plus active et plus vigoureuse, de concert avec d'autres organismes fédéraux, des organismes provinciaux, des syndicats patronaux et ouvriers et tous autres groupements, à la recherche de solutions aux problèmes que nous posent l'emploi et la main-d'œuvre. Le programme porte sur le chômage ainsi que sur la formation et la sécurité de la main-d'œuvre.

Les mesures que le gouvernement entend prendre pour mettre en œuvre ce programme ont été formulées par M. MacEachen et, au sujet de la mesure n° 5, le ministre a déclaré ce qui suit:

##### 5. Évolution technologique et développement de la main-d'œuvre.

Afin d'aider les patrons et les ouvriers à résoudre les problèmes d'embauche attribuables à l'évolution technologique et à d'autres changements industriels, un service de consultation ou de développement de la main-d'œuvre sera constitué au sein du ministère du Travail. Ce service aidera à mettre sur pied des programmes destinés à établir les emplois sur une base plus solide. Une aide financière sera également accordée aux employeurs et aux syndicats pour leur permettre d'effectuer des recherches sur le développement de la main-d'œuvre en prévision des progrès technologiques. En outre, un encouragement au rebauchement sera donné aux employeurs et aux provinces afin de venir en aide aux travailleurs et aux personnes à leur charge que l'évolution industrielle a forcés à se déplacer.

Traiter d'une façon spéciale l'industrie ferroviaire en faveur d'une catégorie de la main-d'œuvre, comme le propose le Bill C-15, à un moment où se précise l'intervention de l'État au sujet des répercussions des progrès techniques sur l'industrie en général, serait, de l'avis de l'Association, manifestement injuste.

On a déclaré devant votre Comité, le mardi 15 octobre, comme le rapporte la transcription de la séance de ce jour, à la page 70, que les progrès techniques font réaliser, chaque année, des économies considérables aux chemins de fer et «qu'une partie de ces économies devraient servir à aider ceux que ces changements touchent; alors qu'à ce jour, nous sommes les seuls à en être touchés». Bien qu'il soit vrai que des économies ont été réalisées depuis quelques années grâce à l'adoption de nouvelles méthodes d'exploitation, celles-ci n'équivalent pas à de soit-disant «épargnes» pour les chemins de fer ou leurs actionnaires. Au contraire, ces «épargnes» ont été plus qu'englouties par les augmentations de salaires et de bénéfices marginaux dont les employés ont bénéficié durant la même période.

En résumé, l'Association des chemins de fer du Canada est d'avis que le Bill C-15 ne devrait pas être approuvé par le Comité pour les raisons suivantes, parmi d'autres, qui ont été exposées dans ce mémoire et dans celui du 5 juillet 1963:

- (1) La partie de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer qui fait l'objet de l'amendement proposé est désuète, et l'article devrait être entièrement supprimé au lieu d'avoir une plus grande portée;
- (2) La législation proposée est mauvaise en principe en ce qu'elle ajouterait au fardeau déjà lourd des chemins de fer, à la veille même où le Parlement doit considérer l'adoption de la législation donnant suite aux recommandations du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson, dont la plus importante visé justement à libérer les chemins de fer du fardeau qui leur est imposé par la politique nationale. Cette législation empiéterait, de plus, sur le rôle des administrateurs des chemins de fer;
- (3) La législation impose un fardeau à une classe d'employeurs et accorde des avantages spéciaux à une chose d'employés. Elle est, par conséquent, injuste et mauvaise en principe;
- (4) Toute législation de cette nature ne peut qu'affaiblir les chemins de fer en les plaçant dans une situation désavantageuse et en leur faisant perdre des employés. Et cela, à une époque où les chemins de fer sont aux prises avec la concurrence d'autres modes de transport qui utilisent des installations mises à leur disposition aux frais de l'État et avec les exigences des syndicats qui réclament des salaires plus élevés et des bénéfices marginaux plus avantageux.

Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Richardson.

M. ROCK: Monsieur Richardson nous a lu deux mémoires au nom du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Je ne sais pas si nous devons commencer à le questionner maintenant ou plutôt interroger ces messieurs de la fraternité. Nous pourrions peut-être demander à M. Richardson de revenir plus tard, ce qui nous permettrait d'étudier plus attentivement les mémoires et de préparer les questions à poser aux représentants du N.-C. et du P.-C. De cette façon, nous épargnerions du temps. Il vaudrait peut-être mieux continuer, pour le moment, à interroger les représentants de la fraternité afin de leur éviter de revenir maintes et maintes fois comme ils ont dû le faire dans le passé.

M. FOY: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Avant de céder la parole, j'aimerais à faire remarquer aux honorables députés que nous avons convenu de procéder à l'interrogatoire relatif au mémoire de M. Hall aussitôt que M. Richardson aurait fini de présenter son propre mémoire.

M. FISHER: Je suis d'avis, avec M. Rock, de remettre à plus tard la période de questions. Personnellement, j'aurais assez de questions à poser à M. Richardson pour la durée de toute une réunion. A mon tour, permettez-moi de vous faire remarquer que le plaidoyer présenté dans le mémoire de l'association des chemins de fer s'appuie en grande partie sur des contingences qui concernent le ministre du Travail et le ministre des Transports. A mon avis, le comité devrait voir à faire porter les deux mémoires à l'attention de ces ministres qui devraient se tenir à la disposition du comité pour venir le rassurer en quelque sorte sur les opinions émises par l'association des chemins de fer. Autant que je sache, il m'est impossible de croire que le programme du gouvernement soit aussi vaste. Je n'ai nullement l'intention de critiquer en disant cela. Je ne vois pas clairement la situation, voilà tout. Comme il s'agit de la partie la plus importante du mémoire présenté par l'association des chemins de fer, il nous faut absolument entendre ce que ces messieurs ont à dire.

J'aurais une question à poser à M. Richardson; il s'agit d'une question de procédure qui n'a rien à voir avec le mémoire.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, il faut que je vous l'entende énoncer pour savoir s'il s'agit bien d'une question de procédure; je le souhaite.

M. FISHER: En effet, c'en est une, une question importante. Les fraternités de cheminots ont présenté un mémoire ainsi que l'association des chemins de fer. Je sais que nous pouvons demander aux cheminots de nous faire part de leurs négociations avec les autorités ferroviaires. Une des questions qui se posent est celle-ci: pourquoi aborder le sujet ici et pour quelle raison la question ne ferait-elle pas l'objet de négociations entre les fraternités et la direction des chemins de fer? Comme il s'agit d'une question que se posent aussi d'autres membres du comité, j'en suis sûr, je demanderais à M. Richardson s'il est en mesure avec les autres membres de l'association qui l'accompagnent de nous parler sur cette question en particulier, au nom de la direction des chemins de fer.

M. GREENE: Je m'y oppose.

Le PRÉSIDENT: Il faut d'abord entendre l'interprétation, Monsieur Greene. S'agit-il d'une question supplémentaire?

M. GREENE: Je m'oppose à ce qu'on pose la question au témoin. A mon avis, il ne sert à rien d'interroger contradictoirement le témoin d'une façon fragmentaire, en partie aujourd'hui et en partie la semaine prochaine. Je crois que M. Fisher a clairement indiqué son point de vue en posant la question. Il est certain que le mémoire laisse entendre qu'il n'y a pas là matière à négociation collective et toute personne qui affirme de telles choses dans un mémoire doit certainement s'attendre à avoir à répondre en contre-interrogatoire à des questions relatives à la négociation collective. J'estime que ce n'est pas le moment de poser la question.

Le PRÉSIDENT: Pour être en mesure d'accepter la question il faudrait avoir l'assentiment unanime du comité et je ne crois pas que nous l'ayons. Je déclare donc la question irrecevable.

M. FISHER: Monsieur le président, je propose donc, avec l'appui de M. Orlikow, que la question soit posée.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les membres du Comité sont d'avis de continuer à interroger les représentants de la fraternité.

M. FISHER: Je retire ma proposition.

M. GREENE: Sur une question de privilège, avant que M. Richardson se retire, je proposerais que toute délégation qui présente des mémoires au comité en fournisse un nombre suffisant d'exemplaires en français et en anglais pour que nous puissions en avoir ici suffisamment pour les membres du comité et aussi pour les témoins et d'autres encore. Nous constatons ce matin qu'il manque des exemplaires du mémoire présenté le 9 octobre. Je pense qu'on en a mis à la poste; mais c'est là une autre question. Je propose donc, règle générale, qu'on nous présente trois fois autant d'exemplaires en anglais et en français qu'il y a de membres au comité.

Le PRÉSIDENT: Je dois vous dire, monsieur Greene, que tous les membres du comité ont reçu leur exemplaire du mémoire hier ou ce matin.

M. GREENE: Apparemment, ils ont été envoyés par la poste. Les témoins, eux aussi, ont le droit de les consulter, mais comment peuvent-ils le faire si nous n'en avons pas d'exemplaires dont nous puissions disposer? Encore que les membres peuvent avoir besoin de plus d'un exemplaire. Certains d'entre nous aimeraient peut-être demander l'avis d'autres parties par rapport à ces représentations. Une personne qui a l'intention de présenter un témoignage par écrit peut sûrement, à mon avis, faire la dépense de fournir trois exemplaires en chaque langue pour chacun des membres du comité.

Le PRÉSIDENT: Je dois signaler, monsieur Greene, que les membres n'ont pas tous leur exemplaire sous la main. S'ils l'avaient, nous aurions suffisamment d'exemplaires pour tout le monde. Certains députés en ont pris des exemplaires sur la table parce qu'ils avaient probablement oublié leur propre exemplaire à leur bureau; c'est ce qui explique pourquoi il nous en manque ce matin. Nous en aurions eu suffisamment si les membres du comité avaient apporté leur propre exemplaire.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, ne pourrions-nous pas poursuivre l'interrogatoire?

M. BEAULÉ (*interprétation*): Je suis parfaitement d'accord avec M. Fisher qui propose de questionner M. Richardson une autre fois. Cependant, je constate que le mémoire présenté par M. Richardson soulève des questions qui semblent contradictoires. A mon avis, il serait souhaitable que M. Richardson demeure parmi nous afin qu'il puisse entendre les réponses que les témoins du syndicat donneront aux questions qui leur seront posées.

M. HORNER (*Acadia*): Il faudrait demander aux membres du syndicat de paraître devant le comité et nous pourrions procéder.

Le PRÉSIDENT: Si nous pouvons reprendre la discussion. Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du mémoire de M. Hall?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, cette question de réduction du personnel et de savoir si les employés mis à pied devraient recevoir une indemnité est, naturellement, un sujet sur lequel ont porté les mémoires présentés par les syndicats et les sociétés. Je demanderais aux représentants des syndicats de dire au comité si cette question a été discutée entre les syndicats et les sociétés au cours de récentes négociations, quelle a été l'attitude prise par les sociétés à cet égard et, dans le cas où la question aurait été portée devant la commission de conciliation, quels résultats ont été obtenus? Quelles mesures le syndicat a-t-il prises pour en arriver à faire incorporer ces dispositions dans la loi, ou plutôt dans leurs conventions collectives?

M. A. R. GIBBONS (*Secrétaire du Comité législatif national de la Fraternité des commis de chemin de fer et de navire à vapeur, de manutentiers de marchandises et d'employés de messageries et de gares*): Monsieur le président, comme il s'agit d'une question que bien des membres ont semblé se poser au cours des deux dernières réunions, nous avons obtenu des renseignements

à ce sujet. Ces renseignements remplissent sept ou huit pages. Voulez-vous que je vous les lise, ou préférez-vous tout simplement les faire insérer dans le compte rendu?

M. ORLIKOW: A mon avis, il faudrait non seulement les insérer au procès-verbal, mais aussi les lire car il s'agit là du nœud de la question qui nous occupe.

M. WATSON (*Assiniboïa*): M. Gibbons peut-il nous fournir un exemplaire de ce qu'il doit nous lire pour nous permettre de suivre à mesure qu'il lit?

M. GIBBONS: Je regrette, mais nous n'avons pas assez d'exemplaires à distribuer pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il au comité d'entendre M. Gibbons?

Assentiment.

M. GIBBONS: En novembre 1957, les employés sédentaires du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et de cinq autres sociétés ferroviaires ont soumis à ces sociétés une série de requêtes, entre autre une demande relative à l'indemnité de fin d'emploi. La proposition en question se lisait ainsi:

(5) Le principe d'indemnité de fin d'emploi sera reconnu et établi. Les sociétés de chemins de fer et la *Railway Express Agency Incorporated*, mettront de côté 4 cents l'heure par employé aux fins d'indemnité de fin d'emploi, laquelle sera attribuée aux employés dont l'emploi sera terminé, d'après les montants et les années de service qui seront déterminés d'un commun accord.

Par la suite, il a été convenu, de part et d'autre, qu'aucune négociation collective n'aboutirait à un règlement et toutes les questions ont été renvoyées à une commission de conciliation présidée par le juge H. F. Thomson, de la Saskatchewan, qui décidait, dans un rapport majoritaire, que:

Ce serait là une disposition de grande envergure qui comporterait tant d'éléments qu'il ne faudrait rien faire à ce propos avant d'avoir procédé à une étude approfondie de la question. Sans ces renseignements essentiels et à défaut d'une explication complète du mode d'application de cette disposition, il nous est difficile de formuler une recommandation quelconque. Il est généralement convenu que l'indemnité de fin d'emploi est relativement peu courante dans l'industrie canadienne. Il n'existe pas de tendance générale qui justifie son adoption à l'heure actuelle. Dans les circonstances, il nous est impossible de formuler une recommandation touchant cette demande d'indemnité de fin d'emploi.

Dans l'ordre chronologique, au début de l'année 1961, la fraternité des mécaniciens de locomotives a fait un nouvel effort pour régler la situation en présentant des revendications séparément au National-Canadien et au Pacifique-Canadien. Les négociations ont échoué dans les deux cas et, à l'automne de la même année, les parties litigieuses ont été conciliées par deux commissions distinctes présidées par le juge J. C. Anderson, de l'Ontario. La fraternité avait réclamé des deux sociétés dédommagement pour les frais de déménagement et pour les pertes financières occasionnées par la vente de maisons d'habitation et elles voulaient aussi que le Pacifique-Canadien leur accorde voix au chapitre pour régler, pendant que la convention était en vigueur, la mise en œuvre de nouvelles méthodes d'exploitation. En ce qui a trait aux mutations, le rapport majoritaire se lit ainsi:

La Fraternité propose une nouvelle règle prévoyant dédommagement des mécaniciens pour les pertes encourues par la vente de leur propriété et pour les dépenses occasionnées par le déménagement de leurs effets personnels quand ils sont forcés d'élire domicile ailleurs par suite d'un changement de terminus.

Les mécaniciens font remarquer que la compagnie a désigné et établi des terminus et, après leur désignation et leur établissement, des mécaniciens ont été forcés d'élire domicile pour travailler à partir de ces points; en outre, avec le temps les mécaniciens ont acheté ou construit des maisons et contribué à l'établissement de localités dans lesquelles ils s'attendaient de vivre.

La Fraternité dit que par suite de l'adoption des diesels, un bon nombre des services que requéraient les locomotives à vapeur ne sont plus nécessaires. Il y a eu abandon des réservoirs d'eau, des trémies de chargement de charbon, des fosses aux cendres, des rotondes; les personnels d'atelier ont été réduits et parfois un seul mécanicien exécute des tâches qui exigeaient auparavant plusieurs hommes et, par suite des améliorations qu'apportent les innovations dans la traction, les travailleurs qui doivent déménager leur famille du foyer qu'ils ont mis des années à acquérir et qui doivent quitter la vie sociale qu'ils se sont établie et les nombreuses améliorations municipales dont ils ont partagé le coût, devraient être protégés contre les pertes en cas de vente de leur maison ou de déménagement quand les exigences de l'exploitation les obligent à changer de domicile.

La nouvelle règle proposée par la Fraternité se trouve à la page 5 de l'exposé de la compagnie et elle débute ainsi:

Quand un mécanicien de locomotive est forcé de quitter un terminus d'attache pour maintenir ses droits d'ancienneté à l'emploi par suite du désir de la direction de faire passer des trains dans deux subdivisions ou au delà des terminus d'attache existants (c.-à-d. ceux qui existaient en 1957), ou au delà d'anciens points de rebroussement, ce mécanicien de locomotive doit être dédommagé de ses dépenses de déménagement et en outre de toute perte encourue dans la vente de sa maison.

Le prix de ces maisons sera déterminé d'après leur valeur dans leur état actuel en fonction de ce qu'elles auraient valu si elles avaient été mises en vente deux ans avant l'avis de changement dans l'exploitation. On entend par domicile, la maison, le terrain sur lequel elle est située, le garage et autres dépendances et le terrain sur lequel ils sont situés. Il doit être entendu que dans le cas d'un mécanicien de locomotive qui a déjà subi de telles pertes par suite de parcours au delà du terminus d'attache ou de parcours de deux divisions, le présent article de la convention aura effet rétroactif.

En réponse, la compagnie dit que pour ce qui est de la convention, elle est entièrement libre de prolonger les parcours ou de changer les terminus et que la règle appliquée depuis 1959, article 26, clause 1, protège amplement la Fraternité au point de prévoir un arbitrage désintéressé à défaut d'entente concernant l'établissement ou le changement de terminus d'attache.

Toute cette question épineuse, à savoir s'il faut dédommager les employés qui, en raison des nouvelles conditions de travail, ont à déménager dans d'autres municipalités ou dans d'autres localités afin de ne pas perdre leur emploi, a maintenant atteint le stade de la discussion au Parlement canadien. Le ministre des Transports annonçait récemment à la Chambre que toute la question serait déferée à un comité parlementaire qui sera chargé de l'examiner et de faire rapport à la prochaine session. Le problème soulevé par la fraternité dans cette requête est bien complexe et pourrait être extrêmement coûteux si l'on y faisait droit. Par ailleurs, la fraternité a présenté bien des arguments qui démontrent qu'en certaines circonstances, la situation fâcheuse où se trouve l'employé qui est forcé de déménager par suite de changements dans les méthodes d'exploitation, devrait être allégée dans une certaine mesure ou de quelque façon par une indemnité quelconque.

## Recommandation—

La commission sait que depuis l'adoption des locomotives diesel et le changement des horaires et des terminus, plusieurs employés peuvent être déplacés. Cependant, elle a remarqué que récemment le ministre des Transports a annoncé que ce problème serait soumis à un comité de la Chambre des communes lors de la prochaine session du Parlement fédéral.

Ce comité étudiera sans doute cette question à fond et soumettra un rapport. Dans l'intervalle, la commission de conciliation est d'avis qu'aucun changement ne doit être apporté à l'accord actuel, et ainsi elle recommande que soit refusée, dans le prochain contrat, la requête que la fraternité formule dans ses propositions. La commission ne désire nullement influencer la décision du comité.

Relativement aux changements concernant l'exploitation, la fraternité a proposé ce qui suit:

La compagnie n'apportera aucune modification ou aucun changement important aux conditions de travail actuelles, et elle n'instituera aucune nouvelle méthode d'exploitation au cours de la durée de ce contrat, sans l'assentiment du président général de la fraternité des mécaniciens de locomotives.

Voici ce que dit le rapport majoritaire:

La fraternité déclare qu'elle a présenté cette demande à cause d'une tendance, chez le patronat, à imposer des changements décidés unilatéralement, relativement aux conditions de travail pendant la durée de l'accord, en invoquant les droits du patronat et en prétendant que beaucoup laissait à désirer dans les efforts effectués récemment par la fraternité des cheminots en vue de définir les droits fondamentaux. La fraternité prétend que, dans certaines circonstances, l'employeur est disposé à invoquer et puisse invoquer la «théorie des droits résiduels du patronat» afin de passer outre aux clauses de protection et à appuyer des mesures unilatérales concernant des questions qui peuvent léser les droits et les intérêts des employés.

La fraternité dit que le chemin de fer prétendrait sans doute que, vu les longs antécédents de négociations collectives entre les parties, il n'existe aucune raison de craindre quelque abus concernant la clause relative aux droits du patronat; cependant, la fraternité prétend que la clause relative aux droits du patronat ne doit pas être jugée à la lumière des bonnes relations et de la compréhension mutuelle qui existent actuellement, mais qu'il faut plutôt envisager cette clause en songeant qu'un employeur hostile pourrait s'en servir n'importe quand dans l'avenir.

En réplique à l'objection de la fraternité, la compagnie affirme que prétendre qu'aucune nouvelle méthode d'exploitation ne saurait être instituée pendant la durée du contrat sans l'assentiment du président général de la fraternité constitue un empiètement direct sur les droits du patronat de décider ce qu'il doit faire en vue d'assurer une exploitation efficace qui lui permette de soutenir la concurrence. Elle affirme également que si la compagnie de chemin de fer acceptait la proposition, elle restreindrait son autorité et accorderait au président général de la fraternité le droit unilatéral de limiter la ligne de conduite de la compagnie relativement à ses méthodes d'exploitation et à l'introduction de nouvelles mesures destinées à augmenter l'efficacité.

## Recommandation—

La commission ne croit pas qu'elle doive recommander que soit inclu dans le contrat le paragraphe du préambule que propose la fraternité relativement aux droits du patronat; toutefois, si la compagnie désire à l'avenir effectuer quelque modification ou changement important aux conditions de travail actuelles, ou si elle désire instituer de nouvelles méthodes d'exploitation pendant la durée du contrat, la commission ne voit pas pourquoi, dans la mesure du possible, la compagnie ne devrait en avertir à l'avance le président général des mécaniciens de locomotives et étudier avec ledit président les conséquences possibles de ces changements.

En 1961, également, la fraternité des cheminots a signifié des avis distincts au National-Canadien et au Pacifique-Canadien demandant à ces compagnies de lui accorder son mot à dire relativement aux conditions de travail projetées, tout comme la demande qu'ont présentée les mécaniciens de locomotives. Voici ce qu'ont proposé les cheminots:

Aucune modification ni aucun changement important ne doit être apporté aux conditions d'emploi pendant la durée du contrat, à moins que les deux parties n'en aient convenu.

Dans chaque cas, ces différends ont été soumis à des commissions de conciliation présidées, tout comme pour les mécaniciens, par la même personne, soit le juge J. B. Robinson, d'Ontario. Le rapport majoritaire traitait assez longuement de la question relative aux droits du patronat et de son importance dans le différend actuel; en voici la conclusion:

On peut difficilement espérer qu'une commission de conciliation recommanderait pareille proposition à un moment où les chemins de fer canadiens ont perdu une grande partie de leur transport-voyageurs au bénéfice du transport par autobus, par avion et voitures particulières, et alors que les pipe-lines ainsi que le transport par camion et par eau, obtiennent un volume sans cesse croissant du trafic-marchandises dont les chemins de fer obtenaient une part si considérable. Remarques du président de la commission—

Malgré les faits mentionnés ci-dessus, le président de la commission admet que la fraternité s'inquiète de la réduction possible du nombre de cheminots, et il n'est que naturel que les employés eux-mêmes s'inquiètent des mises à pied possibles. Il n'est pas douteux que les changements technologiques et autres, y compris l'automatisation ont posé de graves problèmes aux syndicats qui représentent les employés dans certains domaines, et ce problème devient de plus en plus sérieux.

Tout cela est dans l'ordre des choses, car le patronat, face à l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, la diminution des recettes, est portée à rechercher des méthodes d'exploitation plus efficaces et moins coûteuses, y compris, lorsque possible, la mécanisation et l'automatisation des procédés et des méthodes de travail. C'est un problème important dont la solution exigera l'entière collaboration du patronat et de la main-d'œuvre, mais il appert que l'on ne parviendra pas à le résoudre facilement et que le Parlement devra probablement s'en mêler.

Quoi qu'il en soit, le président de la commission est d'avis que si elle est appliquée, la proposition de la fraternité pourrait empêcher la compagnie d'assumer normalement les responsabilités qui lui incombent dans l'exercice de ses opérations et l'empêcher de faire face à la concurrence intense qui existe actuellement. Recommandation—

Pour les motifs invoqués ci-dessus, la commission ne croit pas devoir recommander l'adoption de la proposition de la fraternité.

Mais la commission recommande que même en l'absence d'engagement contractuel à cet égard, la compagnie étudie avec la fraternité les changements d'exploitation imminents qui pourraient affecter de façon importante la sécurité d'emploi des employés ou leurs salaires, en appréciation de l'intérêt légitime que la fraternité témoigne à l'égard du bien-être de ses membres et compte tenu de l'inquiétude naturelle des employés en ce qui concerne la sécurité de l'emploi.

L'objet de cette recommandation, advenant que telle discussion ait lieu, est que si ces entretiens n'aboutissaient à aucun résultat, la compagnie pourrait alors prendre toute mesure qu'elle jugerait à propos, en respectant cependant les engagements qu'elle a contractés en vertu des ententes collectives.

A ce sujet, voici ce qu'a dit dans un rapport minoritaire le sénateur A. W. Roebuck, le représentant de la fraternité auprès de la commission:

Vu que la compagnie sera tenue d'observer les conditions fondamentales de l'accord éventuel seulement dans la mesure où elles sont protégées selon les termes mêmes de l'accord, à mon avis, la fraternité a raison de demander que cet accord soit élargi de façon à prévenir l'inclusion de changements importants dans les conditions de travail pendant la durée du contrat, sauf moyennant consentement mutuel.

Pareille disposition ne devrait pas causer des difficultés à la compagnie qui connaît maintenant les changements importants qu'elle désire apporter au cours des deux prochaines années. Si la compagnie continue à affirmer ses avantages injustes, le gouvernement devrait abroger la disposition de la loi qui interdit la grève relativement à des questions étrangères à l'accord, et les dispositions concernant la conciliation devraient s'appliquer.

Le rapport majoritaire ne traite pas de cette question, bien que le président signale que ce problème existe. Il dit:

Il est admis en général que c'est là un problème important qui exigera l'entière collaboration du patronat et du travail, mais il appert que l'on ne parviendra pas à le résoudre facilement et que le Parlement devra probablement intervenir.

Comme il a déjà été dit, le Parlement pourrait abroger la disposition de la loi relative à l'interdiction de grève, ou il pourrait modifier la loi de façon à y inclure la disposition que la fraternité désirerait incorporer au prochain contrat, laquelle se lit comme il suit:

Aucune modification ou aucun changement important des conditions de travail ne doit être effectué pendant la durée du contrat sauf après entente mutuelle entre les deux parties.

Lors de procédures devant une autre commission de conciliation, la fraternité a proposé une méthode à suivre lorsqu'il est impossible d'en arriver à une entente mutuelle. La fraternité a ajouté les deux paragraphes suivants immédiatement après la clause ci-haut mentionnée:

Après négociations, s'il est impossible d'en arriver à une entente mutuelle concernant le changement ou la modification des conditions de travail, le différend sera soumis à conciliation, et l'arbitre rendra sa décision en tenant compte du bien-fondé de la demande de la compagnie relativement à ce changement et aux droits fondamentaux des employés.

Lorsque la question aura été décidée, la compagnie sera libre d'effectuer tout changement fondé sur les constatations et les recommandations de l'arbitre.

Par conséquent, je recommande que le prochain contrat entre les parties renferme les dispositions ci-dessus.

En décembre 1961, près d'une année après la demande initiale des employés itinérants et de quatre années après que la commission Thompson eût repoussé la paye de cessation d'emploi, les syndicats associés des employés sédentaires ont demandé au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, ainsi qu'à cinq autres compagnies de chemins de fer, l'établissement, notamment, d'un programme en sept points relatif à la stabilisation des emplois. Au cours de l'été suivant, soit en 1962, une commission de conciliation présidée par le juge F. C. Munroe, de la Colombie-Britannique, a recommandé l'établissement d'une caisse de sécurité d'emploi aux fins suivantes:

1. Adoucir les difficultés qu'éprouvent les employés possédant un long service, lorsque leur emploi est aboli.
2. Permettre aux employés possédant un long service, qui sont remplacés et qui doivent suivre des cours de formation, d'acquérir la compétence requise pour remplir un nouvel emploi chez le même employeur et leur assurer un moyen de subsistance pendant qu'ils prennent ladite formation.
3. Reviser et adapter les règlements relatifs à l'ancienneté et d'autres règlements afin de faciliter une mobilité raisonnable des travailleurs, afin que les employés possédant de longues années de service obtiennent préférence à l'égard d'emplois qu'ils peuvent remplir.

Depuis lors, des comités spéciaux composés de représentants des syndicats et du patronat ont été établis en vue d'étudier les mesures relatives à l'ancienneté qu'imposent les conditions de travail actuelles sans cesse changeantes. Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, nous n'avons pu tomber d'accord sur certaines conditions importantes requises pour admissibilité aux prestations de la caisse s'élevant à un pour cent par heure de travail. On a réglé plus ou moins une seule question: vu les fonds minimes de cette caisse, il serait impossible d'affecter quelque partie des prestations aux seuls frais de déménagement ou de réadaptation, car même les personnes qui perdent leur emploi n'obtiendront rien à moins qu'elles n'aient au moins sept années de service, et même alors, il leur faudra plus de douze années de service avant de percevoir moins de quinze dollars par semaine durant une période d'environ un an.

Sauf le succès très restreint que nous venons de mentionner, les organisations n'ont obtenu aucune atténuation des effets de l'automatisation. D'après la preuve qui nous a été présentée jusqu'à ce moment, il semble évident que les compagnies de chemin de fer s'opposent à toute tentative dans la limite du possible. Cela signifie qu'il faudra une grève avant que l'on obtienne une entente collective. Si l'on en juge par les antécédents, il faudrait alors que le Parlement s'intéresse à un pareil différend, et l'on nous aurait critiqués à ce sujet si nous ne nous étions pas efforcés d'agir par l'intermédiaire de la législation actuelle. En outre, nous avons constaté qu'au cours des deux dernières années deux commissions de conciliation ont évité de toucher à ce problème, alléguant que c'était un domaine où le Parlement devait intervenir ou était sur le point d'intervenir. L'article 182 de la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien démontrent que le Parlement s'intéresse réellement au sort des cheminots et de leurs familles, et il nous semble raisonnable que la présente législation soit appliquée dans les conditions actuelles.

Le PRÉSIDENT: Tandis que vous déciderez si vous allez poser des questions sur cet exposé, je voudrais mentionner un sujet que j'aurais dû signaler au début de la séance.

Je désire signaler qu'afin d'accéder à une demande que nous a adressée un membre de langue française de ce Comité—dont malheureusement je ne possède pas le nom—nous devrions obtenir une traduction française d'un jugement rendu par le juge Cartwright, de la Cour suprême. Veuillez voir la page 24 du premier fascicule daté du 4 juillet et du 8 octobre.

L'INTERPRÈTE: (*en français*).

M. CROSSMAN: Nous réunirons-nous à deux heures cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Ce matin, nous avons eu une motion à l'effet que nous demandions autorisation de siéger durant les séances de la Chambre; je devrai demander cette autorisation cet après-midi, et par conséquent c'est mardi prochain que nous aurons la réponse à cette question.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'ai trois questions à poser, après quoi j'aurai terminé. Il se peut qu'il soit préférable de présenter deux de ces questions sous forme d'avis car les syndicats auront peut-être besoin d'un délai allant jusqu'à nos prochaines séances pour obtenir les renseignements demandés.

Ma première question est celle-ci: le mémoire présenté ce matin par l'Association des chemins de fer donne à entendre que la mesure proposée accorderait effectivement aux travailleurs ferroviaires des avantages dont aucun autre groupe de travailleurs ne bénéficie au Canada.

La question que je désire poser est celle-ci: les syndicats des chemins de fer savent-ils si d'autres industries et d'autres syndicats au Canada ont négocié des ententes aux termes desquelles les travailleurs touchent des indemnités de fin d'emploi ou des prestations supplémentaires d'assurance-chômage ou autres prestations? Comme je le disais, il se peut que les témoins ne soient pas en mesure de répondre à la question.

Le PRÉSIDENT: Le témoin peut-il répondre à la question maintenant? Monsieur Orlikow, je vois que le témoin est déjà prêt à répondre à votre première question, j'estime donc que nous devrions lui permettre de le faire.

M. WELLS: En raison du caractère précis des renseignements demandés, je crois, monsieur Orlikow, qu'il nous faudrait un délai pour obtenir des chiffres relatifs aux entreprises qui accordent des indemnités de fin d'emploi ou des prestations supplémentaires d'assurance-chômage. Le ministère du Travail établit des données sous ce rapport et nous pourrions vous transmettre ces renseignements à la prochaine séance. Nous ne les avons pas en main aujourd'hui.

Il existe un grand nombre d'ententes de cette nature dans d'autres industries. Généralement parlant, lorsqu'il s'agit de personnel non syndiqué et de direction, il est de pratique relativement courante de payer les frais de déplacement et aussi, en plusieurs cas, de compenser la perte financière qu'entraîne la vente de leur maison. Je doute fort cependant que des données quantitatives soient disponibles. Je doute qu'il nous soit possible de vous donner une réponse quantitative sur ce point mais nous fournirons une réponse sous cette forme à l'autre partie de la question.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant poser vos deux autres questions?

M. ORLIKOW: La deuxième question que je désire poser, monsieur le président, est la suivante: Les syndicats sont-ils en mesure de nous donner des exemples illustrant les difficultés rencontrées par certains de leurs membres par suite de certaines pratiques adoptées par les compagnies dans le passé, notamment les difficultés découlant de l'adoption des locomotives diesel? Je songe, par exemple, aux syndiqués qui vivaient dans les villes du nord de

l'Ontario, notamment à Sioux Lookout, qui ont dû déménager parce que l'activité a à peu près complètement cessé en ces endroits, et aux pertes qu'ils ont subies, pertes que des frais de déplacement ne compensent pas; par exemple, le fait que leurs maisons étaient à peu près invendables, et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous en mesure de répondre à la question?

M. GREENE: J'ai une question supplémentaire à ce sujet.

Nous devrions donner un préavis aux syndicats lorsque nous leur demandons de nous fournir des chiffres.

Les mémoires des sociétés semblent donner à entendre qu'il s'agit ici d'une question purement hypothétique, que ces gens, pour la plupart, sont embauchés de nouveau avec le temps et ainsi de suite. Il importe que nous sachions si nous nous trouvons dans une tour d'ivoire ou dans un monde réel. Combien de personnes ont perdu leur emploi à cause de cela?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gibbons.

M. GIBBONS: Vous comprendrez, monsieur Orlikow, que nous aimerions différer notre réponse à cette question aussi. Nous cherchons à établir des données statistiques mais je dois reconnaître qu'il ne nous est pas aussi facile qu'aux chemins de fer de fournir ces renseignements. Nous tenterons cependant de répondre à ces questions.

Évidemment, il nous faudra examiner soigneusement le mémoire des chemins de fer lorsque nous l'aurons en main afin d'étudier les données statistiques qu'il renferme. J'aimerais donc qu'on m'accorde un délai pour répondre à la question, monsieur le président.

M. ORLIKOW: Ma dernière question est celle-ci: j'aimerais demander à M. Gibbons quelle importance les travailleurs de l'industrie ferroviaire attachent à la question. Selon le mémoire présenté aujourd'hui par les chemins de fer, le bill accorderait des avantages spéciaux dont aucun autre groupe de travailleurs ferroviaires ne bénéficie aujourd'hui. Si le Parlement n'adopte pas le bill, est-il possible ou probable que les syndicats, étant donné l'importance qu'ils attachent aux principes en cause ici, recommandent à leurs membres de faire la grève pour en obtenir l'adoption en ayant recours à leur puissance économique? S'il en est ainsi, l'imposition par le Parlement d'un règlement, comme cela s'est produit dans le passé, prend de l'importance, et l'adoption d'un tel bill pourrait parer à des difficultés de ce genre.

M. GIBBONS: Les employés des chemins de fer doivent avoir une vision parfaite, mais il est assez difficile pour eux de répondre à une question comme celle-là. Vous comprendrez qu'il est difficile de prédire l'avenir.

Nous nous sommes adressés au gouvernement en cinq occasions différentes, une fois l'an, le priant de modifier l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer. Nos gens commencent à se fatiguer de nous entendre dire que nous avons présenté de telles requêtes au gouvernement. Il nous a fallu cinq ans pour réussir à comparaître devant le Comité permanent.

Pour trouver une réponse à votre question, monsieur Orlikow, il importe, je crois, de tenir compte du fait que, lorsque nous avons comparu pour la première fois, nous étions plus de 50 représentants élus de tous les syndicats ferroviaires d'un bout à l'autre du pays.

Il m'est impossible de vous dire que nous ferions la grève mais je vous avoue en toute franchise que si nous ne pouvons obtenir de l'aide par la modification de la loi, il nous faudra, bien entendu, songer à d'autres moyens. Quel en sera le résultat, je ne suis pas en mesure de vous le dire maintenant.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'ai trois questions à poser. La première a trait au chiffre mentionné à la page 5 du mémoire présenté par l'Association des chemins de fer le 25 octobre. Il y est dit que le taux de réduction par suite de retraites, démissions, décès et renvois est d'environ

12 p. 100. Lors d'une réunion antérieure, j'avais posé une question visant à déterminer le pourcentage de la réduction du personnel des chemins de fer par suite de décès, démissions et retraites et vous n'avez pas pu me donner une réponse. Voici un chiffre, soit 12 p. 100. Êtes-vous d'accord avec ce chiffre? Au delà de ce chiffre, à quel pourcentage le bill C-15 s'appliquerait-il?

M. WELLS: En réponse à votre question, je dois d'abord vous dire que je ne sais pas à quelle période exacte ce chiffre de 12 p. 100 s'applique.

M. HORNER (*Acadia*): A un an.

M. WELLS: Ce pourcentage me paraît plutôt élevé mais ce ne sont pas là des données du genre de celles que les syndicats recueillent. Il nous faut appuyer nos renseignements sur les chiffres que les chemins de fer nous fournissent ou fournissent au Bureau fédéral de la statistique. Cependant, l'utilité d'un taux d'usure de quelque sorte que ce soit est restreinte lorsque ce taux ne veut à peu près rien dire, et il ne veut à peu près rien dire lorsqu'on le compare à une réduction générale.

Supposons qu'un employé prend sa retraite dans la région de Montréal et que le poste existe toujours à ce moment-là, on remplace cet employé mais il peut arriver qu'on effectue une mise à pied à Vancouver. Si vous considérez d'une part la retraite et d'autre part la mise à pied, vous direz que l'usure a réglé la question. A vrai dire, elle ne l'a pas fait. Elle n'était pour rien dans la mise à pied dans le groupe en cause. En conséquence, pour utiliser des chiffres d'usure, il faut considérer le taux brut du roulement chez le personnel. Pour que ces deux chiffres aient un sens, il faudrait connaître l'ensemble du changement effectué dans le personnel, à la fois le nombre de ceux qui ont quitté et le nombre de ceux qu'on a embauchés. Sous ce rapport, je crains que les syndicats soient sans ressources; il ne nous est pas possible de recueillir des renseignements de cette nature.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai deux autres questions à poser mais j'aimerais dire tout d'abord que je suis un peu étonné que le syndicat n'ait apparemment pas cherché à savoir à combien de personnes le bill C-15 s'appliquerait. C'est un renseignement que je tiens à obtenir. Je veux savoir à combien de personnes, à quel pourcentage de l'effectif ouvrier, la mesure s'appliquera. J'espère qu'à une réunion subséquente les syndicats pourront nous fournir un pourcentage relatif; je ne demande pas le nombre exact.

M. FISHER: M. Wells pourrait peut-être nous dire en quoi consiste vraiment la difficulté lorsqu'il s'agit d'obtenir ces données statistiques, ce qui constituera peut-être une explication.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai encore deux questions et je tiens à les poser. Je sais que la difficulté serait grande mais, du point de vue du profane, il semblerait que le syndicat devrait savoir combien de personnes sont mises à la retraite chaque année car ces personnes sont des membres du syndicat. Le syndicat devrait aussi savoir combien de nouveaux employés sont embauchés, combien de nouveaux employés deviennent membres des syndicats. Il me semble qu'il pourrait nous donner des pourcentages approximatifs à l'aide des informations qu'il a en main.

Le PRÉSIDENT: Veuillez poser vos autres questions.

M. HORNER (*Acadia*): Ma deuxième question a trait à une déclaration semblable à la page 5 du même mémoire:

Si l'effectif ouvrier était absolument souple et adaptable, toutes les réductions du personnel qui ont eu lieu durant la période de dix ans mentionnée auraient pu se produire sans une seule mise à pied.

Je suis convaincu depuis longtemps qu'il y a un trop grand nombre de syndicats dans les chemins de fer et que ces syndicats ne sont pas assez souples.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là une question?

M. HORNER: Ma question est celle-ci: estimez-vous que les différents syndicats d'employés ferroviaires sont suffisamment souples pour faciliter le maintien en emploi des travailleurs?

M. GIBBONS: Si vous êtes en mesure de nous dire où transporter nos gens, nous serons peut-être capables de vous fournir une meilleure réponse. La difficulté réside en ce qu'il y a eu un déclin dans tous les domaines d'emplois ferroviaires à l'exception d'un ou deux, par exemple chez les aiguilleurs, et il semble que les chiffres relatifs au personnel de direction aient un peu augmenté aussi; mais nous n'avons pas, tous, les aptitudes voulues pour administrer et en conséquence nous n'avons pas accès à ce domaine. Nous serions très heureux si nous pouvions déplacer des chauffeurs en surnombre qui ne peuvent travailler dans un district d'ancienneté, de manière à empêcher que des tâches soient confiées à un seul homme dans un autre. Je suis sûr que les chemins de fer n'y consentiraient pas.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à ce propos. Vous avez posé une question tout en répondant à la mienne. Vous avez demandé si nous pouvions vous dire où les envoyer. Il y a une suggestion constamment présente dans mon esprit. Il pourrait y avoir un mouvement d'un syndicat à un autre dans les chemins de fer si les travailleurs n'avaient pas à craindre de perdre leur ancienneté. Je songe à plusieurs cas dans l'Ouest du Canada où les ateliers ont fermé leurs portes. Je suis au courant de plusieurs cas où les travailleurs d'atelier auraient pu trouver un autre emploi au service de l'entretien des voies mais où ils ne l'ont pas fait de crainte de perdre leur ancienneté. Ils étaient sans travail et ils ont dû prendre leur retraite. Dans un cas particulier l'employé a dû prendre sa retraite trois ou quatre ans plus tôt qu'il ne l'aurait fait normalement.

Le PRÉSIDENT: N'êtes-vous pas d'accord avec moi que votre question n'en est pas une, ou tout au moins que vous ne l'avez pas encore posée?

M. WATSON: J'ai une question supplémentaire à poser sur le point soulevé par M. Horner. Lorsqu'un membre d'un syndicat ferroviaire a été déplacé, arrive-t-il parfois qu'un autre syndicat refuse absolument de l'accepter comme membre ou arrive-t-il parfois non pas qu'on refuse de l'accepter comme membre mais que toute mutation se traduise par la perte complète de l'ancienneté?

M. GIBBONS: La meilleure réponse que je puisse vous donner serait de dire qu'on peut discuter à l'infini sur les avantages et les désavantages de l'ancienneté. Il arrive que nous appartenons à une catégorie de gens qui, pour certaines raisons évidentes, ont foi en l'ancienneté. Je dirais qu'il y a tendance chez les syndicats à assumer la responsabilité sous ce rapport, et des négociations sont en cours entre différents syndicats de métiers, dans les ateliers et ainsi de suite, pour aider ceux qui seraient en cause.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Votre troisième et dernière question.

M. HORNER (*Acadia*): Dans un jugement rendu à l'été de 1962, on a accordé certaines indemnités de fin d'emploi, tout au moins aux membres dont le service avait été de longue durée ou aux employés dont le service avait été de longue durée. Je crois qu'il en a été question dans la déclaration que vous avez lue et il y a un instant. Comment interprète-t-on les mots «service de longue durée»? Quelle est la durée du «service de longue durée»? La durée n'en est pas définie?

M. GIBBONS: Monsieur le président, au cours des négociations entre le personnel sédentaire et la société, tout ce qu'on a dit c'est que l'exigence minimum serait de sept années. Effectivement, on n'a pas décidé combien

d'années on entendrait par service de longue durée. Si vous vous reportez à la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, vous constaterez qu'elle prévoit une compensation après un an et jusqu'à 15 ans. Autrement dit, pour bénéficier des avantages maximums prévus par la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, il faut avoir 15 ans de service.

M. BEAULÉ: Je propose l'ajournement.

M. HORNER (*Acadia*): Avant de prendre en considération la motion d'ajournement, nous devrions, je pense, décider de nous réunir jeudi.

Le PRÉSIDENT: Nous avons adopté une motion portant que nous siégerions mardi prochain de 10 heures à midi et de 2 heures et demie à 5 heures.

M. HORNER (*Acadia*): N'était-il pas question de jeudi dans l'amendement?

Le PRÉSIDENT: Non, monsieur. L'amendement disait mardi et vous l'avez agréé.

Donc le Comité s'ajourne jusqu'à mardi prochain et ce jour-là il siégera de 10 heures à midi et de nouveau de 2 heures et demie à 5 heures de l'après-midi.

M. FOY: Avant l'ajournement, je proposerais que vous disiez aux membres de l'Association des chemins de fer quand ils seront interrogés de nouveau par le Comité.

M. WATSON: M. Fisher a dit qu'il aimerait entendre le ministre des Transports et le ministre du Travail. Préférerait-il qu'ils soient présents à l'interrogatoire des compagnies?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que votre question soit conforme au règlement, monsieur Watson.

M. McNulty appuie la motion d'ajournement.

La motion est adoptée.

## APPENDICE B

FRATERNITÉ DES TRAVAILLEURS DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE  
FÉDÉRATION DU RÉSEAU DU PACIFIQUE-CANADIENAffiliée à l'«American Federation of Labor»  
Congrès du Travail du Canada

Penticton, C.-B.

le 24 octobre 1963.

M. P. Boulanger, député,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Ontario.

Monsieur,

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour vous dire que j'appuie sans réserve l'exposé présenté par les syndicats des chemins de fer, dans lequel on demande de modifier comme il convient l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

J'espère qu'en tant que président du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, vous ferez tout en votre pouvoir pour faire accepter cette modification à la Chambre des communes.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

W. M. Thompson,  
Président général de la Fédération,  
Fraternité des travailleurs de l'entretien de la voie.

COMITÉ LÉGISLATIF D'ALBERTA DES  
FRATERNITÉS INTERNATIONALES DES CHEMINS DE FER

Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives  
Fraternité des mécaniciens de locomotives  
Fraternité des agents de trains  
Fraternité des travailleurs de l'entretien de la voie  
L'Ordre des télégraphistes de chemins de fer  
Ordre des conducteurs et serre-freins de chemins de fer  
Succursale n° 4, section des employés de chemins de fer  
American Federation of Labor

Le 24 octobre 1963.

M. P. Boulanger, député,  
Président du Comité permanent des chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques,  
Chambre des communes, Ottawa, Ontario.

Monsieur,

Le comité législatif d'Alberta des Fraternités internationales de chemins de fer désire vous transmettre la pétition ci-jointe à l'appui des modifications à l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer, réclamées par les Fraternités de chemins de fer.

Nous nous rendons bien compte qu'en tant que président de ce Comité et à cause de vos obligations de député, vous êtes très occupé. Nous voulons toutefois que vous sachiez ce que nous, les employés, pensons de cet article de la Loi sur les chemins de fer. Par conséquent, nous vous demandons d'appuyer sans réserve les modifications proposées par les Fraternités à l'article 182 de la loi.

Je vous remercie à l'avance et je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

HENRY KOBE, président,  
9929 116<sup>e</sup> rue, Edmonton,  
Comité législatif d'Alberta,  
Fraternités internationales des chemins de fer.

Le 22 octobre 1963.

M. P. Boulanger, député,  
Président du Comité permanent des chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Ontario.

Monsieur,

Nous, soussignés, vous demandons d'appuyer sans réserve les modifications proposées à l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer et présentées au gouvernement par les Fraternités de chemins de fer.

Cette mesure est absolument nécessaire pour que nous, les employés des chemins de fer, puissions obtenir ce qui nous revient à la suite d'au moins certains de ces changements qui se produisent dans l'industrie des chemins de fer.

Nous vous faisons parvenir cette lettre parce que nous savons que les membres de votre Comité étudient actuellement la question. Nous espérons que vous en jugerez selon les principes de la jurisprudence britannique qui réclame justice pour tous.

Le nom des signataires de la pétition est inscrit sur le manuscrit original déposé à la division des comités.

LE PRÉSIDENT:

Comité permanent de la Chambre des communes  
sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Sujet: LE BILL PRIVÉ C-15

Monsieur,

Considérant que la ville de Calgary est un nœud ferroviaire important;

Considérant que le bill privé C-15 touche directement tous les employés de chemins de fer, et

Considérant que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques ne compte aucun représentant des circonscriptions qui sont affectées, soit Calgary-Nord, Calgary-Sud et Bow River:

Par conséquent, nous, soussignés, désirons déclarer au Comité permanent de la Chambre des communes sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques que nous faisons nôtre l'exposé qui lui sera présenté par les syndicats des chemins de fer à l'appui du bill privé C-15. De plus, nous prions les membres du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de présenter une recommandation favorable au bill C-15 dans le sens de ce qui est stipulé dans ce bill.

Le nom des signataires de la pétition est inscrit sur le manuscrit original déposé à la division des comités.

## L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

1123 ouest rue Ste-Catherine,  
Montréal 2 (P.Q.)

Le 25 octobre 1963.  
29.97-B-4

M. Prosper Boulanger, député,  
Président,  
Comité permanent des chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques,  
Chambre des communes,  
Ottawa, Ontario.

Sujet: le bill C-15: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer  
(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)»

Monsieur le président,

Pour faire suite à ma lettre du 7 octobre 1963, qui était accompagnée d'un mémoire adressé au ministre du Travail dans lequel nous exposions ce que nous pensons du bill C-15, nous avons préparé un autre mémoire à ce sujet, que nous avons fait parvenir à votre Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Nous prenons les mesures nécessaires pour que des copies de ce mémoire vous soient livrées personnellement à Ottawa, le 28 octobre 1963.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire général,  
G. A. RICHARDSON.

Octobre 1963.

Au président,  
M. P. Boulanger, député,  
A tous les membres du Comité permanent des  
Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques  
Édifice du Parlement  
Ottawa

Messieurs,

Nous, les employés des services roulants des chemins de fer Nationaux des régions des Prairies et des Montagnes Rocheuses, désirons formuler certaines instances en faveur du Bill C-15 que le député de Port-Arthur, M. Douglas M. Fisher, a proposé en première lecture au Parlement, le 20 mai 1963.

Pour appuyer le Bill C-15, nous nous fondons sur les contretemps que l'abandon de lignes de chemins de fer et la suppression de terminus par les sociétés ferroviaires du Canada ont occasionnés dans le passé. Nous estimons de plus que l'adoption des recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports entraînerait l'abandon de plusieurs lignes et la suppression de terminus des chemins de fer Nationaux dans les régions des Prairies et des Rocheuses.

Au printemps de 1960, les chemins de fer Nationaux ont mis en vigueur un programme de «service direct» entre Winnipeg et Sioux-Lookout. («Service direct» signifie la suppression d'un terminus intermédiaire où s'effectue ordinairement la relève des équipes qui reviennent au point de départ.) Dans le présent cas, le terminus intermédiaire se trouvait à Redditt (Ontario).

Par suite de la mise en vigueur de ce programme de «service direct», trente-trois employés ont dû déménager de Sioux-Lookout vers d'autres terminus où leur ancienneté leur permettrait d'être maintenus en emploi. On ne leur a accordé aucune indemnité relativement à la perte qu'ils ont subie en vendant leur maison, à la perte de leurs salaires, aux frais de déplacement et de déménagement. L'article 182 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 234 des Statuts révisés de 1952, ne s'appliquait pas dans leur cas. A Redditt (Ontario), la société ferroviaire n'a pas abandonné une gare, mais seulement un terminus intermédiaire ou un terminus de «relève» pour les équipages des trains de marchandises et de voyageurs desservant Winnipeg-Redditt et Sioux-Lookout-Redditt.

Au mois de mars 1957, l'*Ottawa and New York Railway Company* a demandé à la Commission des transports la permission d'abandonner l'exploitation de sa ligne de chemin de fer reliant Ottawa et la frontière canado-américaine, soit une distance de 57.9 milles, aux termes de l'article 168 du chapitre 234 des Statuts révisés du Canada, 1952. Les employés visés par cette mesure n'ont reçu aucune indemnité. La Fraternité des cheminots a protesté et finalement le 26 juin 1958, la Cour suprême du Canada a jugé l'affaire. Elle a décidé que l'article 168 de la Loi sur les chemins de fer, chapitre 234, était complètement étranger à l'article 182 et que, par conséquent, aucune indemnité ne serait versée aux termes de cet article de la Loi. L'appel de la Fraternité des cheminots fut rejeté.

Les deux cas susmentionnés résultent de l'automatisation et des changements techniques apportés à l'exploitation des chemins de fer au Canada.

Si vous vous reportez aux récentes tentatives qu'ont faites les chemins de fer Nationaux pour mettre en vigueur le «service direct» dans les Régions des Prairies et des Montagnes Rocheuses ainsi qu'aux recommandations que la Commission royale d'enquête sur les transports a formulées, vous comprendrez pourquoi nous tenons tellement à ce qu'on modifie la Loi de façon à indemniser les employés qui devront déménager par suite de nouvelles mesures prises par la société ferroviaire.

À l'époque des locomotives à vapeur, les employés des chemins de fer s'établissaient dans les divers terminus où ils s'installaient à demeure, élevaient leurs enfants, les faisaient instruire et où, en général ils vivaient une vie stable. Avec l'avènement des locomotives diesel, des voies en acier lourd, des superstructures en pierre concassée et de la commande centralisée de la circulation, la société ferroviaire ne se satisfait plus de courts parcours divisionnaires et elle projette d'accroître les parcours existants pour y inclure deux subdivisions, bouleversant ainsi le mode de vie des personnes en service sur ces parcours. D'autre part, la direction des chemins de fer s'en tient au contexte de la Loi sur les chemins de fer. Comme il a été prouvé dans le passé, l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer ne renferme pas de disposition permettant l'indemnisation des employés ainsi déplacés.

Les sous-alinéas a) à d) de l'alinéa 6 de l'article 29 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, chapitre 39 des Status révisés de 1952, prévoit une indemnité raisonnable pour les employés déplacés mais, malheureusement, l'article ne s'applique pas dans le cas de l'abandon ou de la suppression des lignes et des terminus de chemin de fer projetés par les chemins de fer Nationaux, pour les régions des Prairies et des Rocheuses.

Si vous consultez la page 155 du volume II du rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, vous remarquerez que la recommandation de ladite Commission se lit en partie comme il suit: «...Ce qui ne signifie pas que la main-d'œuvre ferroviaire doit être exclue des plans que le gouvernement peut élaborer en vue d'aider à résoudre le problème du chômage qui résulte des changements techniques et le problème du placement des travailleurs dans de nouveaux emplois au moyen de cours de rééducation ou par d'autres méthodes. En outre, nous ne proposons pas qu'une aide spéciale soit refusée dans ce domaine, si les parties intéressées peuvent en prouver la nécessité. Mais cette aide, en vue du placement dans de nouveaux emplois, ou toute autre aide doit être reconnue comme une aide spéciale et distincte de la politique nationale du transport...»

Au mois de février et de nouveau au mois de mai 1963, la direction des chemins de fer Nationaux a examiné la question de la proposition relative au «service direct» avec les syndicats des cheminots. Chaque fois, la direction, invoquant la prérogative qui lui est accordée, a informé les représentants des syndicats que le programme de «service direct» serait inauguré le 18 août 1963, et que les représentants n'auraient qu'à soumettre un plan prévoyant la distribution des tâches aux employés des terminus visés.

La Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail n'offre aucune protection aux employés pendant la durée d'application d'une convention. Nous vous reportons particulièrement à l'article 22 du chapitre 152. L'article 39, sous la rubrique Exécution, où il est question des articles 14 et 15, est ambigu et ne s'applique pas dans le cas d'une condition valide, d'un contrat ou d'une convention. La loi favorise l'employeur plutôt que l'employé.

Compte tenu de ce qui précède, nous jugeons qu'un seul parti s'offre à nous et c'est celui de demander qu'on modifie les lois qui régissent les employés des chemins de fer.

Les gouvernements ont, dans le passé, adopté une Loi à laquelle en 1906 on a ajouté de nouvelles dispositions, soit le sous-alinéa (2) du chapitre 168; puis en 1913, le chapitre 44 renfermait une partie se rapportant à l'indemnité prévue dans la Loi des chemins de fer. La Loi sur les chemins de fer de 1919 fut modifiée par le remplacement de l'article 168 par l'article 179, qui renferme aussi des dispositions relatives à l'indemnité. La Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien prévoit de bonnes indemnités et indique que lorsque les sociétés ferroviaires modifient leur programme, elles doivent tenir compte des employés visés par le changement apporté.

Nous présentons respectueusement les renseignements susmentionnés à votre attention et nous vous prions humblement, à vous les membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, de vouloir bien prendre en considération le cas des employés de chemins de fer qui sont réaffectés.

Nous vous remercions de l'attention que vous apporterez à notre requête.

Le président des comités mixtes des services roulants de Winnipeg

W. H. EYRE.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

---

SÉANCE DU MARDI 5 NOVEMBRE 1963

---

Concernant le

Bill C-15: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité  
en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

MM. A. R. Gibbons, secrétaire du comité national de législation et W. P.  
Kelly, vice-président de la Fraternité des cheminots.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1964

29539-4-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. Prosper Boulanger

Vice-président: M. James McNulty

MM.

Addison,  
Armstrong,  
Asselin (*Notre-Dame-  
de Grâce*),  
Balcer,  
Basford,  
Beaulé,  
Béchar, d,  
Bélanger,  
Bell,  
Berger,  
Cameron (*Nanaimo-  
Cowichan-Les Îles*),  
Cantelon,  
Cowan,  
Crossman,  
Crouse,  
Émard,  
Fisher,  
Foy,  
Gauthier,

Godin,  
Granger,  
Greene,  
Grégoire,  
Guay,  
Gundlock,  
Horner (*Acadia*),  
Howe (*Wellington-  
Huron*),  
Jorgenson,  
Irvine,  
Kennedy,  
Lachance,  
Lamb,  
Laniel,  
Leboe,  
Lessard (*Saint-Henri*),  
Macaluso,  
MacEwan,  
Mackasey,  
Matte,

McBain,  
Muir (*Cap-Breton-Nord  
et Victoria*),  
Nielsen,  
Nixon,  
Orlikow,  
Pascoe,  
Rapp,  
Regan,  
Rhéaume,  
Rideout,  
Rock,  
Ryan,  
Rynard,  
Smith,  
Stenson,  
Tucker,  
Watson (*Assiniboïa*),  
Watson (*Châteauguay-  
Huntingdon-Laprairie*).  
(a) Webster—60.

(Quorum 15)

Le secrétaire du Comité,  
Maxime Guitard.

## ORDRES DE RENVOI

MARDI 29 octobre 1963.

*Il est ordonné:*—Que le Comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

VENDREDI 1<sup>er</sup> novembre 1963.

*Il est ordonné:*—Que le nom de M. Richard soit substitué à celui de M. Foy sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*  
LÉON-J. RAYMOND.



## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 5 novembre 1963.

(5)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 15 du matin sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Addison, Armstrong, Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*), Balcer, Beulé, Bélanger, Berger, Boulanger, Cantelon, Cowan, Crossman, Fisher, Gauthier, Gundlock, Kennedy, Lamb, Laniel, Macaluso, Matte, McBain, McNulty, Orlikow, Pascoe, Regan, Rideout, Rock, Richard, Tucker, Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Watson (*Assiniboia*), et Webster—(31).

*Aussi présent:* M. Charles Cantin, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Assistaient à la réunion:* MM. A. R. Gibbons et W. P. Kelly, respectivement secrétaire du comité législatif national et vice-président de la Fraternité des Cheminots.

Le président ouvre la séance et demande au secrétaire de donner lecture des lettres reçues depuis la dernière séance. Le secrétaire donne lecture de quatre lettres. Après quoi M. Horner (*Acadia*) appuyé par M. Watson (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), propose que la correspondance reçue depuis la dernière séance soit annexée à titre d'appendice aux procès-verbaux et témoignages de la séance suivante. (*V. appendice C*).

La question étant mise en délibération, M. Beulé propose que le président donne le résumé des lettres reçues plutôt que de les faire lire par le secrétaire du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée au vote à main levée et à l'unanimité.

Sur la proposition de M. Fisher, appuyé par M. Beulé,

*Il est décidé*—Qu'on invite le ministre des Transports à témoigner devant le Comité quand celui-ci aura fini de questionner les témoins des syndicats des chemins de fer.

M. Beulé, appuyé par M. Gauthier, propose qu'on fasse venir au Comité des représentants des compagnies de chemins de fer qui donneraient des renseignements sur l'abandon de lignes.

Après délibération, on met la question aux voix. La proposition est acceptée à l'unanimité par un vote à main levée.

Après plus ample délibération sur ce sujet, le proposeur et le second consentent à retirer leur proposition. Faisant appel au Règlement, M. Orlikow fait remarquer que les questions de la présente séance doivent porter uniquement sur le mémoire présenté précisément par M. Hall, des syndicats des chemins de fer.

M. Fisher fait remarquer que le ministre des Transports ou au moins un de ces représentants devrait assister à toutes les séances du Comité.

Là-dessus, M. Rock attire l'attention du Comité sur le fait que M. Cantin, député et secrétaire parlementaire du ministre des Transports, a assisté à toutes les séances du Comité.

Sur la proposition de M. Horner (*Acadia*), appuyé par M. Balcer,

*Il est décidé*—Que M. Gibbons produise une carte montrant les lignes de chemin de fer abandonnées jusqu'à ce jour (*V. appendice D*).

Faisant appel au Règlement, M. Balcer déplore l'inefficacité des installations d'interprétation simultanée dans la salle, et il demande que le Comité prenne les dispositions voulues pour siéger dans une salle où ces installations fonctionnent.

Là-dessus, M. Orlikow propose, appuyé par tous les membres du Comité, que la prochaine séance se tienne cet après-midi à la pièce 308 de l'édifice de l'Ouest.

L'interrogatoire des témoins n'étant pas terminé, M. Beulé, appuyé par M. Gauthier, propose qu'on suspende la séance pour la reprendre à 2 h. 30 de l'après-midi.

La question étant mise aux voix, elle est adoptée au vote à main levée: 10 oui, 3 non.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité se réunit à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents*: MM. Addison, Armstrong, Asselin (*Notre-Dame-de-Grâce*), Balcer, Beulé, Béchar, Boulanger, Crossman, Émard, Fisher, Gauthier, Greene, Irvine, Laniel, Lessard (*Saint-Henri*), Macaluso, MacEwan, Matte, McBain, McNulty, Orlikow, Regan, Richard, Rock, Tucker, Watson (*Château-guay-Huntingdon-Laprairie*), Watson (*Assiniboïa*), et Webster—(28).

*Aussi présents*: Les mêmes personnes que ce matin.

Le Comité ayant été convoqué pour 2 h. 30 de l'après-midi, les membres n'ont pas atteint le quorum avant 4 heures, et c'est alors que le président ouvre la séance. M. Beulé (s'adressant en français) soulève la question de privilège et affirme que le Comité aurait dû être convoqué après l'ordre du jour. Le président déclare la question de privilège non recevable.

Sur quoi, M. Beulé, appuyé par M. Matte, propose, qu'à l'avenir, le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunisse comme d'habitude le mardi matin, de 10 heures à midi, et reprenne les délibérations dans l'après-midi, après l'appel de l'Ordre du jour.

La question étant mise en délibération:

M. Rock, appuyé par M. Lessard (*Saint-Henri*), propose l'amendement suivant: «Que le Comité se réunisse tous les mardis matin de 9 heures à midi trente. L'amendement, mis aux voix, est rejeté au vote à main levée: 4 oui; 9 non.

La motion principale étant mise aux voix, elle est adoptée à main levée: 16 oui; 3 non.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

Sur la proposition de M. Rock, appuyé par M. Beulé,

*Il est décidé*—Que l'entente américaine relative à la protection des emplois soit imprimée en appendice aux procès-verbaux et témoignages du jour (V. appendice E).

Les témoins continuent de répondre aux questions; à 5 h. 20 de l'après-midi, M. Fisher, appuyé par M. Tucker, propose l'ajournement, jusqu'à convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 5 novembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vous souhaite le bonjour. J'espère que l'hiver ne viendra pas trop tôt. Nous sommes en nombre et je déclare la séance ouverte. Les témoins auraient-ils l'obligeance de prendre leur place habituelle. Le premier article au programme est la correspondance. Le secrétaire voudrait-il nous donner lecture des lettres officielles que nous avons reçues depuis la dernière séance.

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: J'ai ici une lettre adressée au président du Comité:

Fraternité des agents de train

Loge 783

305, avenue Albert  
Saskatoon (Sask.)  
1<sup>er</sup> novembre 1963

M. P. Boulanger, président du Comité permanent des chemins  
de fer, canaux et lignes télégraphiques,  
Édifice du Parlement,  
Ottawa (Ont.).

Monsieur,

Je désire par la présente manifester notre appui au bill C-15, destiné à modifier la Loi sur les chemins de fer. Vous connaissez les modifications profondes subies par les chemins de fer canadiens par suite de l'automatisation: on se prépare à abandonner l'usage de certains terminus et tronçons de voies ferrées, ce qui réduira les services aux voyageurs et le nombre des employés itinérants parce que les trains n'arrêteront plus à certains terminus, les conséquences s'en feront sentir sur tous les employés: réduction des effectifs de la main-d'œuvre, employés qui perdront leurs propriétés sans compter ce qu'il en coûte à ces employés pour déménager vers d'autres centres où ils pourront trouver un emploi. A ma connaissance, la Loi sur les chemins de fer, telle qu'elle est interprétée par la Cour suprême du Canada, n'offre pas de protection à l'employé dans le cas où ces changements lui cause la perte de sa propriété, des frais de déménagement vers d'autres terminus, ou toute forme de suspension des salaires.

Étant donné ce qui précède, je vous serais reconnaissant d'appuyer l'adoption du bill C-15. Mes remerciements anticipés,

W. E. Smith,  
membre du comité exécutif canadien  
de la Fraternité des agents de train.

(L'interprète fait la traduction.)

Voici une autre lettre adressée au président:

Fédération des employés des chemins de fer Nationaux  
(secteur de l'Ouest)  
Fraternité des préposés à l'entretien de la voie  
115, rue Donald, Winnipeg 1 (Man.)

Geo. Dubetz  
président général  
2413, avenue Wiggins  
Saskatoon (Sask.)  
28 octobre 1963.

M. P. Boulanger, député,  
Chambre des communes,  
Ottawa (Ont.).

Monsieur,

Je suis chargé de vous exprimer notre plus cordial appui au Comité permanent des chemins de fer. Nos membres voient avec appréhension les mesures que prennent les compagnies de chemins de fer pour diminuer le nombre de leurs voies et de leurs services, apparemment sans égard aux conséquences économiques qui en résulteront pour ces localités et pour les habitants des localités qu'elles desservent présentement.

Nous avons confiance que votre Comité appuiera le mémoire présenté par les syndicats de chemins de fer et qu'il recommandera les modifications pertinentes à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

Agrez, cher monsieur, etc.

Le président général,  
Geo. Dubetz.

Nous avons une autre lettre en provenance de la Fédération des employés des chemins de fer Nationaux (secteur d'Ouest), datée du 22 octobre, et adressée au président du Comité. En voici la teneur:

J'ai l'honneur de vous informer que j'appuie de tout cœur la modification soumise par les syndicats des chemins de fer à l'égard de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

Sincèrement,

le président général,  
(signature) E. M. Olsson

Une autre lettre a été adressée au président du Comité par M. Robinson, directeur de l'éducation syndicale de la loge 258 de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives. En voici le texte:

Monsieur,

Au nom des membres de la loge 258 de Kamloops (C.B.) de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, j'ai l'honneur de vous prier d'accorder votre appui au mémoire que nos représentants élus à Ottawa ont présenté à votre Comité.

A notre avis, il serait à l'avantage de tous les travailleurs ferroviaires du Canada qu'on apporte une modification appropriée à l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer.

Votre tout dévoué,

(Signature H. L. Robinson),  
Représentant de l'Éducation,  
Unité 258, *Brotherhood of Locomotive  
Firemen and Enginemen*,  
Kamloops (C.-B.)

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, je n'aime pas à interrompre mais ne sommes-nous pas en voie d'établir un précédent? Si, au début des réunions du Comité, on donne lecture de toutes les lettres que reçoit le président, le moment viendra où nous passerons toute la matinée à cela. Il peut fort bien arriver que le président du Comité soit bombardé de lettres de cette nature. Sous réserve de l'approbation du Comité, je propose que ces lettres soient imprimées en appendice au compte rendu des délibérations du Comité afin que nous puissions les lire une fois qu'elles auront été publiées. Il me semble que nous devrions poursuivre notre travail plutôt que d'écouter la lecture de toutes ces lettres.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, j'espérais que quelqu'un ferait une telle proposition. Seriez-vous prêt à présenter une motion dans ce sens?

M. HORNER (*Acadia*): Oui, je propose que ces lettres ne soient pas lues mais qu'elles soient imprimées en appendice au compte rendu des délibérations du Comité.

M. REGAN: J'appuie la motion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord là-dessus?

Des VOIX: D'accord.

La motion est adoptée.

M. CANTELON: Monsieur le président, je me demande si vous ne pourriez pas, au début de la réunion du matin, mentionner simplement que vous avez reçu certaines lettres et qu'elles seront consignées au compte rendu; de cette façon nous saurons que de telles lettres existent et nous pourrons lire celles qui nous intéressent de façon particulière.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: D'accord.

M. GAUTHIER: Monsieur le président, je propose que vous nous donniez une idée du contenu des lettres reçues.

M. MCBAIN: Advenant que nous adoptions cette dernière proposition, il vaudrait tout aussi bien que les lettres soient lues.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité voudront bien noter qu'on n'a pas désigné nominalement les pétitions reçues et qu'on ne peut pas non plus les désigner de cette façon; en conséquence, si les membres du Comité veulent établir une distinction entre elles, je propose qu'ils les désignent numériquement.

Nous reprendrons maintenant nos questions relatives au mémoire que M. Hall nous a présenté lors de notre dernière réunion.

M. FISHER: Monsieur le président, puis-je poser une question? Avez-vous communiqué avec le ministre des Transports au sujet du bill et savez-vous s'il a l'intention de se présenter au Comité pour y être interrogé ou devrions-nous présenter une requête formelle au ministre à cet effet?

*(Interprétation en français)*

Le PRÉSIDENT: Je n'ai reçu aucune requête officielle à cet égard; cependant, j'ai eu l'occasion de parler au ministre et je lui ai demandé s'il avait l'intention de se présenter au Comité. Je lui ai dit que, selon certains, il serait utile qu'il témoigne devant le Comité à un moment quelconque et il a donné à entendre que le bill l'intéressait vivement et qu'il nous rendrait visite plus tard. Il m'a dit qu'il était très occupé à préparer les prévisions budgétaires mais que notre travail l'intéressait. Il n'a pas dit quand il pourrait assister à nos délibérations.

M. FISHER: Je propose que le Comité invite formellement le ministre des Transports à venir témoigner sur la question qui nous occupe une fois que nous aurons entendu les autres témoins. Je ne crois pas nécessaire d'expliquer les raisons qui motivent ma proposition.

L'INTERPRÈTE (*en français*)

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il appuyer la motion?

M. BEAULÉ: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la motion. Que tous ceux qui sont pour la motion veulent bien l'indiquer de la façon habituelle. Que tous ceux qui sont contre la motion lèvent la main.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant reprendre notre interrogatoire.

M. BEAULÉ (*en français*)

Le PRÉSIDENT: Nous devrions maintenant entendre l'interprétation.

L'INTERPRÈTE: Monsieur le président, j'attendais que la question soit terminée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé n'a pas encore terminé sa question mais elle est assez longue, je crois, et il serait peut-être utile de commencer à interpréter ses paroles maintenant.

M. BEAULÉ (*en français*)

Le PRÉSIDENT (*en français*)

M. BEAULÉ (*en français*)

Le PRÉSIDENT (*en français*)

M. BEAULÉ (*en français*)

(Interprétation de ce qui précède)

(*Interprétation*): Il vaut mieux, je crois, que je vous donne maintenant l'interprétation. M. Beaulé a d'abord parlé de la première réunion au cours de laquelle M. Hall a présenté un mémoire, après quoi M. Richardson a aussi présenté un mémoire dans lequel il était fait mention des conséquences possibles de la question à l'étude du Comité. M. Beaulé a demandé qu'on apporte des éclaircissements en fournissant au Comité des chiffres sur le nombre des employés qui seraient mis à pied et sur les sommes en cause advenant qu'il soit fait droit aux requêtes des syndicats. M. Beaulé a souligné qu'il ne s'agit pas ici d'un bill à effet rétroactif mais d'un bill ayant trait à des événements futurs et, en conséquence, il est convaincu que, pour faire un travail utile, le Comité doit connaître le nombre d'employés ferroviaires qui seront probablement mis à pied au cours des dix prochaines années et les montants en cause.

S'il ne s'agit que de quelques centaines d'employés, il est évident que le Comité pourra poursuivre son travail beaucoup plus rapidement mais, s'il s'agit d'un nombre très élevé et d'importants montants d'argent, notre travail sera beaucoup plus lent.

Il souligne ensuite que, dans le mémoire de M. Richardson, on mentionne que les bénéfices accrus des chemins de fer ont servi à payer les augmentations de salaires. D'autre part, M. Beaulé rappelle qu'il n'y a pas très longtemps le National-Canadien a demandé au Parlement l'autorisation d'augmenter les tarifs-marchandises dans les régions où il n'y a pas de concurrence afin de pouvoir payer des salaires plus élevés. Selon M. Beaulé, il y a là une contradiction.

Ici, le président a interrompu M. Beaulé pour lui faire remarquer qu'il avait mentionné trois points différents et qu'il serait souhaitable que le témoin y réponde un à un. L'interprétation a ensuite été donnée.

M. BEAULÉ (*en français*)

(*Interprétation*): J'ai omis de dire que M. Beaulé avait aussi demandé le nombre proportionnel des employés qui seraient atteints et dans quelles régions il y aurait des répercussions.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous compris la première question, monsieur Gibbons?

M. A. R. GIBBONS (*Secrétaire, Comité législatif national*): Je crois que nous avons compris la question, monsieur le président. Nous sommes tout à fait d'accord avec les remarques de M. Beulé. Notre réponse sous ce rapport répondra, je pense, en partie à la question de M. Horner et rassurera M. Orlikow qui a exprimé de l'inquiétude lors d'une réunion antérieure.

Nous n'avons pas obtenu et nous ne pouvons pas obtenir de données statistiques à l'égard de ce qui s'est passé. Nous avons des exemples, dont nous sommes disposés à vous donner lecture aujourd'hui, au sujet de ce qui s'est passé. Mais nous nous intéressons davantage à l'avenir et à ce que l'avenir nous réserve. A ce propos, notre principal souci porte sur le projet des chemins de fer de supprimer des lignes secondaires. Cependant, nous sommes incapables de faire une estimation car, jusqu'ici, les chemins de fer n'ont pas donné suffisamment de renseignements au gouvernement au sujet de leurs projets. J'ai ici une carte de la province de la Saskatchewan. En raison de leur inquiétude au sujet de la suppression de lignes secondaires, les autorités de la Saskatchewan ont demandé aux deux principaux chemins de fer de leur fournir des renseignements relatifs à leurs projets sous ce rapport, c'est-à-dire au sujet des lignes qu'ils ont l'intention d'abandonner. Le National-Canadien a maintenant fourni des renseignements au sujet du nombre de milles en cause et ce nombre serait de 1,209 milles dans la seule province de la Saskatchewan. Le Pacifique-Canadien n'a encore fourni aucun renseignement au gouvernement de la Saskatchewan sous ce rapport.

Nous avons eu un entretien avec le ministre des Transports, l'honorable M. McIlraith, qui nous a dit que, à la demande du gouvernement, on ne donnait pas suite au projet d'abandonner certaines lignes. Cependant, pour être en mesure de faire une évaluation de tous les aspects sociaux et économiques de la question, il a demandé au National-Canadien et au Pacifique-Canadien de fournir au gouvernement des renseignements sur leurs projets en matière d'abandon de lignes.

Le ministre nous a aussi fait savoir que le National-Canadien collaborait en déposant auprès de la Commission des Transports des demandes d'abandon de lignes, mais qu'il n'était pas donné suite à ces demandes. Jusqu'à ce jour, le Pacifique-Canadien s'est dit incapable de procéder ainsi parce que ses projets changeaient de jour en jour. Vous voyez donc qu'il nous est impossible de faire une projection, car elle ne reposerait que sur des conjectures. De telles informations ne seront possibles que lorsque les chemins de fer nous auront fourni des renseignements complets sur leurs projets.

*(Interprétation en français)*

Je passe à la deuxième question. M. Beulé a déclaré que, selon lui, il y a contradiction dans notre affirmation selon laquelle les employés déplacés n'ont bénéficié d'aucune compensation, tandis que les chemins de fer ont fait des épargnes grâce à ces innovations technologiques. Il est difficile de répondre à une pareille question et, en guise de réponse, je dirais que, en notre qualité d'employés ferroviaires, nous fournissons des services—ceux d'entre nous qui ont encore un emploi—et que nous ne devrions certainement pas être appelés à subventionner ceux qui ne sont plus au service du chemin de fer en acceptant moins que ce que valent nos services.

Je ne vois aucun rapport de dépendance entre les salaires des travailleurs ferroviaires aujourd'hui car ces salaires sont déterminés à la suite de négociations entre la direction et les syndicats. Je ne vois pas le rapport car on laisse entendre que nous devrions accepter des salaires moindres pour permettre de répartir le travail entre un plus grand nombre de travailleurs. Depuis toujours, les chemins de fer disent qu'une des principales raisons des changements d'ordre technologique réside dans les demandes d'augmentation de salaire. Nous ne nous en excusons pas car, compte tenu de l'ensemble de la main-

d'œuvre, si ce n'était de ces demandes d'augmentations de salaires, le niveau de vie ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui au Canada. Indépendamment de la structure des salaires, j'estime que le problème concerne les employés qui sont présentement au service des chemins de fer.

(Interprétation en français)

Le PRÉSIDENT: M. Beaulé.

M. BEAULÉ: J'ai encore deux questions à poser.

(Interprétation): M. Beaulé fait remarquer que nous avons entendu des membres du syndicat qui représentent les travailleurs itinérants. Il veut savoir si les travailleurs des ateliers sont représentés et si, advenant que le bill soit adopté, ces travailleurs tomberont sous le coup de la loi. Et, à supposer que le bill soit adopté par le Parlement, les syndicats collaboreront-ils avec les compagnies pour établir une caisse dans laquelle on puisera pour compenser les employés mis à pied?

M. GIBBONS: Dès le début, monsieur le président, on nous a priés de faire savoir au Comité que la délégation se composait de représentants de tous les syndicats au Canada. Je ne crois pas que l'autre question demande une réponse. Excusez-moi, il s'ensuit naturellement, monsieur Beaulé, que tout avantage tiré d'une modification serait applicable à tous les employés qu'ils soient des groupes itinérants ou des groupes sédentaires. Je ne crois pas que la troisième question demande une réponse car je ne pourrais pas vous dire pour le moment si nous serions disposés à négocier. C'est une mesure législative que nous sommes à examiner ici et je ne crois pas comment nous pourrions répondre à l'autre question, au sujet de notre non-participation, car des négociations préliminaires seraient nécessaires.

M. BEAULÉ (Interprétation): J'avais proposé que nous convoquions des représentants des compagnies et que nous leur demandions dans quels secteurs ce programme d'abandon de lignes aurait des répercussions au cours des quelques prochaines années, nous saurions alors de quoi au juste le Comité doit s'occuper.

Le PRÉSIDENT: Présentez-vous une motion?

M. BEAULÉ: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un appuie-t-il la motion.

M. WATSON (Châteauguay-Huntingdon-Laprairie): Je m'oppose à cela. A mon avis, nous devrions continuer à interroger les représentants des travailleurs itinérants qui se trouvent ici. Je ne vois pas pourquoi nous ne poursuivrions pas notre interrogatoire.

M. FISHER: Il me semble que ce n'est pas le bon moment de présenter des motions. Les chemins de fer, par l'entremise de l'Association des chemins de fer, se trouvent devant le Comité et il nous est encore possible de délibérer avec eux. Il me semble donc qu'une motion est inutile en ce moment. Nous devrions poursuivre notre interrogatoire relatif au mémoire présenté par tous les syndicats des travailleurs ferroviaires du Canada et aux discussions qui ont suivi. Nous pourrions ensuite nous occuper de la motion ou demander à M. Beaulé de la retirer. Il ne s'agit pas par là de rejeter ce qu'il cherche à faire.

M. BEAULÉ (Interprétation): M. Beaulé dit qu'il examinera l'exposé de M. Richardson et que s'il n'est pas satisfait de son contenu il reviendra sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Le proposeur et le secondeur retirent donc leur motion.

M. RIDEOUT: J'ai une sorte d'observation à faire relativement aux remarques de M. Fisher. Le Comité a accepté que le ministre compare devant lui. Nous empilons les questions et je crois que nous devrions commencer par

fournir l'occasion au ministre de les étudier. Je crois qu'il est temps de demander au ministre quelle sera la situation en ce qui concerne les conséquences du rapport MacPherson. De fait, le gouvernement a indiqué tout dernièrement qu'il étudiait cette mesure législative. Une loi de ce genre aura certainement une grosse répercussion sur l'abandon de diverses phases de l'exploitation ferroviaire dans tout le pays et M. Beaulé a donné un exemple de ce qui pourrait arriver dans l'avenir lorsqu'il a proposé une très bonne base d'action. Je crois qu'il est très difficile pour la direction d'une compagnie de prédire quelle sera la situation dans 10 ans.

On a établi les tarifs dits «rouge, blanc et bleu» dans la région de l'Atlantique et, par suite, le trafic a augmenté de 250 p. 100. Il peut en résulter, je crois, divers changements. La mise à exécution du rapport MacPherson exercera un effet sérieux sur tous les métiers. N'êtes-vous pas d'accord? Je crois que ce serait un bon exemple et que ce point devrait être noté. Nous devrions prévenir le ministre du genre de questions que nous voulons lui poser. S'il n'a pas l'occasion de chercher ses renseignements, sa comparution serait inutile.

Le PRÉSIDENT: Vous avez exposé votre point. Il y aura plus ample discussion.

(A ce moment, on traduit en français.)

M. RIDEOUT: Puis-je développer ce point un peu plus?

Le PRÉSIDENT: Vous avez exposé votre point.

M. RIDEOUT: Non, je n'ai pas fini.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faut qu'on vous interprète.

M. RIDEOUT: Je veux citer un autre exemple qui doit être consigné au compte rendu. Certaines gens de l'Ouest sont au courant. Je sais que les chefs des opérateurs et des télégraphistes savent ce qui se passe; malheureusement, l'action se déroule dans ma circonscription et je veux parler de la fermeture de stations, et il en est de même aussi à Edmunston. Le ministre et les chemins de fer doivent être renseignés sur ce point. Il devrait être capable de nous dire quelles épargnes sont espérées et combien de personnes seront déplacées à cause de la fermeture des stations et de la mise à exécution du rapport. Je suis d'avis que lorsque le ministre viendra, nous devrions avoir des questions concrètes à lui poser.

(Interprétation en français)

M. BALZER: Je me demande si le Comité ne peut pas être accusé d'un manque de courtoisie parce qu'il a négligé d'inviter le ministre. Je sais que tant que j'ai été ministre et que mon prédécesseur l'a été, nous n'avons jamais manqué une séance du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Je crois qu'il aurait été très important pour le ministre d'entendre les témoignages des syndicats.

M. FISHER: Je désire enchaîner. J'ai repassé l'histoire de notre Comité et d'autres semblables, je suis remonté bien des années en arrière et c'est la première fois, en tant que je me rappelle, que le ministre, son secrétaire parlementaire ou le sous-ministre n'est pas présent pour faire ses commentaires. D'ordinaire, à notre Comité, le ministre ou son adjoint occupe un fauteuil à côté de vous, monsieur le président, lorsqu'une loi concernant son ministère est discutée. Il ne semble donc pas y avoir de raison pour que nous préparions le ministre. Le ministre a la responsabilité. Nous sommes un microcosme de la Chambre des communes. Il est aussi député et membre du cabinet; il lui incombe d'être présent ou d'envoyer un délégué ici.

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): Tout ce que je puis dire est qu'il n'a pas manqué grand-chose au cours de nos trois dernières séances.

M. ORLIKOW: Je crois qu'il est important de déterminer si le ministre lui-même ou son sous-ministre devrait être présent ou non, mais nous sommes certainement convoqués pour poursuivre l'interrogatoire des syndicats de cheminots et nous pourrions certainement réserver tous ces points pour un autre temps alors qu'il n'y aura pas une douzaine de personnes ou plus qui attendent le bon plaisir de notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Votre remarque soulevée sur la question du règlement est bien fondée, monsieur Orlikow, et j'ai essayé d'être juste pour tout le monde. Je crois que nous devons reprendre l'interrogatoire.

M. ROCK: Monsieur Fisher a fait certaines déclarations qui sont consignées au compte rendu. Pendant qu'il parlait, M. Cantin, secrétaire parlementaire du ministre est entré et il a assisté à nos trois dernières réunions. Par conséquent, je crois que le compte rendu devrait le mentionner.

M. RIDEOUT: Le secrétaire parlementaire a assisté à toutes nos réunions.

*(Interprétation en français)*

M. HORNER (*Acadia*): J'ai insisté pour connaître le pourcentage des travailleurs auxquels le bill C-15 s'appliquerait. Je me rends compte ce matin par la réponse de M. Gibbons qu'il est très difficile pour les chemins de fer de fournir le renseignement, particulièrement quand on considère l'abandon des lignes proposé par eux. Dans l'Ouest du Canada, la rumeur a couru que plus de 1,025 points de livraison seront réduits à 92. Elle donne une idée de ce que les chemins de fer ont l'intention de faire dans une seule province. En premier lieu, je recommande, si le Comité donne son assentiment, que la carte de la province de la Saskatchewan soumise par M. Gibbons, sur laquelle sont indiqués les abandons recommandés dans cette province, soit versée comme appendice aux délibérations du Comité afin que celui-ci ait une idée de l'envergure et de l'application du Bill C-15. Le Comité est-il de mon avis?

*(Interprétation en français)*

Le PRÉSIDENT: Le Comité accepte-t-il cette proposition de M. Horner?

M. BALCER: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion adoptée.

M. HORNER (*Acadia*): Je me demande si les syndicats et M. Gibbons pourraient nous donner une idée de ce qu'ils entendent dans leur exposé par une nouvelle formation? J'ai demandé à la dernière réunion ce qu'ils entendaient par des employés ayant de longs états de service et comment l'indemnité de fin d'emploi s'appliquerait et on m'a répondu de sept à dix ans. Je me demande si l'on pourrait nous donner une idée du montant auquel on s'attendrait, d'après le bill C-15, par personne devant recevoir une nouvelle formation? Les intéressés ont-ils un chiffre à l'esprit ou une idée?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gibbons.

M. GIBBONS: Monsieur le président, nous n'avons pas d'idée précise. Je ne crois pas que notre exposé initial le mentionne, à moins que ma mémoire ne fasse défaut. Je crois qu'il en a été question au cours de négociations entre les syndicats des employés sédentaires et les compagnies de chemins de fer. Le bill C-15 de M. Fisher mentionne la nouvelle formation, mais nous ne l'avons pas mentionnée en toute lettre. A l'heure actuelle, nous n'en avons aucune idée, parce que tant qu'on ne nous aura pas dit ce qui doit arriver, nous n'aurons aucun moyen de savoir quels domaines s'agrandiront et quelle nouvelle formation sera requise. Tant que les compagnies de chemins de fer n'auront pas révélé complètement les changements technologiques futurs qu'elles prévoient, qu'elles se proposent d'exécuter, il sera presque impossible de vous donner même une estimation éclairée à ce sujet.

(Interprétation en français)

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): Je demande tout simplement si M. Gibbons pense qu'il sera capable ou que les syndicats du personnel du mouvement pourront, dans les quelques mois qui vont suivre, trouver le moyen, avec les chemins de fer, d'obtenir ce renseignement. On nous a dit la semaine dernière que les syndicats ne pouvaient pas obtenir le nombre de membres qui seraient atteints et il nous dit maintenant qu'il ne peut pas savoir quels changements s'annoncent. Croyez-vous possible d'élaborer une meilleure méthode de liaison, une meilleure méthode permettant d'obtenir les chiffres. Croyez-vous que c'est possible?

M. GIBBONS: En me fondant sur l'expérience du passé je réponds non. Même le ministre des Transports ne peut pas obtenir de révélations complètes des chemins de fer, alors je ne puis pas voir comment nous le pourrions. Les chemins de fer Nationaux ont collaboré avec le ministre et les divers intéressés dans les provinces, mais ils n'ont jamais essayé de faire des révélations complètes. Je crois que tout indique une réponse négative. Par exemple, nous nous sommes heurtés à l'application de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail. Nous ne savons pas ce que les chemins de fer ont dans l'idée immédiatement après qu'ils signent un contrat, parce qu'une semaine ou deux plus tard ils nous informent qu'ils ont fait des changements qui auront des répercussions sur nos syndicats du personnel du mouvement. Ils nous disent qu'ils nous consulteront, mais ils nous laissent libres d'entendre ce que seront les applications, comment elles fonctionnent et certains détails des changements. De sorte que sans véritables consultations et sans négociations collectives concernant un changement important de l'exploitation, je crois que la réponse est négative.

(Interprétation en français)

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): Monsieur le président, je désire poser une autre question. Monsieur Gibbons, croyez-vous que pour que la discussion sur ce bill soit convenable et complète nous devrions avoir les chiffres que M. Horner et moi-même ont demandés?

INTERPRÈTE (*français*)

M. GIBBONS: Monsieur le président, j'appuie de tout coeur cette déclaration et je souhaite que le Comité réussisse dans ses démarches auprès des représentants des chemins de fer à ce sujet.

INTERPRÈTE (*français*)

M. FISHER: Monsieur le président, je désire poser une autre question. La question à laquelle M. Gibbons a répondu me concerne parce que je m'intéresse à ce bill et que je l'ai suivi d'un bout à l'autre.

Je me demande si M. Gibbons aurait des commentaires à faire dans ce sens? Au fond, le bill que nous discutons a pour objet d'assurer, sous l'égide de la Commission des Transports, la protection des cheminots que, me semble-t-il, vous croyez mentionnée implicitement dans la loi, mais qui a été contournée par de fausses interprétations légales ou illégales. En fait, n'est-il pas vrai que si on avait donné suite à cet objet, la Commission des transports aurait encore la responsabilité de prendre des décisions et de prononcer des arrêts selon les circonstances devant les tribunaux du pays. Par conséquent, des arrêts selon les circonstances devant les tribunaux du pays. Par conséquent, serait-ce exagéré de dire que l'adoption de ce bill exigerait une étude approfondie et complète de la situation de façon à nous rendre compte de ce qui arrivera au cours de la prochaine décennie?

INTERPRÉTATION (*français*)

M. GIBBONS: Monsieur le président, la réponse à la question posée par M. Fisher est affirmative. Je n'ai certainement pas eu l'intention de soutenir que nous étions prêts à attendre qu'il y ait une révélation complète et absolue, parce que des membres du Comité nous ont demandé pourquoi nous n'avions pas obtenu de révélation complète. J'ai dit que nous ne pouvions pas obtenir une révélation complète. Je ne vois pas l'effet que cela peut avoir sur la mise à exécution ou l'adoption d'une modification.

Comme vous l'avez dit, la Commission des transports devrait examiner chaque demande au fond, comme elle l'a fait par le passé.

En outre, nous devons mentionner qu'il n'a pas lieu de craindre que la terminologie vague, de la loi—on en a parlé plus tôt—donnerait à quiconque une occasion de tirer partie du rapport des compagnies de chemins de fer, car évidemment, la Commission devrait déterminer en dernier ressort, si par exemple, il y a eu diminution de la valeur des immeubles. Je vois une différence entre les situations relatives aux personnes qui déménagent d'une ville à l'autre et celles qui ont trait à des gens qui déménagent d'un centre urbain à un autre centre urbain. Si l'on prend les Prairies, où on prévoit des abandons en masse, la situation est très différente.

Personne ne peut rédiger une loi qui comprend tout. La loi doit tout prévoir, mais il n'en reste pas moins que la Commission des transports a la responsabilité de juger chaque demande au fond.

#### INTERPRÉTATION (français)

M. REGAN: Monsieur le président, comme MM. Gibbons et Fisher l'ont fait, je préfère faire une déclaration que de poser une question.

Monsieur Gibbons, au sujet des questions qui vous ont été posées et des réponses que vous avez données, vous admettez sûrement que nonobstant le fait que les commissaires auront l'occasion de décider les montants réels qui seront dépensés dans chaque cas particulier et malgré le fait que tout dépend des circonstances particulières à chaque cas, notre Comité doit s'intéresser au montant total d'argent qui peut être dépensé par les commissaires à la suite de l'adoption d'une mesure de ce genre. Par conséquent, je crois que vous admettez que ce genre de loi intéresse de bien près notre Comité et le Parlement.

#### INTERPRÉTATION (français)

M. GIBBONS: Monsieur le président, nous pouvons certainement apprécier l'intérêt des membres de votre Comité à cet égard. Nous osons croire qu'il y a un principe en cause méritant qu'on lui accorde la priorité sur le coût. Comme je l'ai dit, je ne vois pas comment nous pouvons calculer le coût parce qu'en dernière analyse, la Commission devra, dans chaque cas, examiner les faits et prendre une décision ou faire une détermination selon le bien-fondé de chaque cas en particulier. Je ne connais pas de moyen permettant de prévoir avec une exactitude raisonnable quel sera le coût.

Il y a plusieurs années, lorsqu'une loi a été adoptée, comme en 1913, lorsque les dispositions relatives aux indemnités ont été établies; en 1919, lorsqu'elles ont été reportées à un article différent et, en 1933, lorsque la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a promulgué des dispositions spécifiques pour le règlement des différends découlant de l'action des chemins de fer, dans chaque cas on a essayé d'en réduire le coût, non pas simplement aux dépens des employés de chemins de fer. On ne s'est pas préoccupé d'examiner les situations afin de déterminer si l'on faisait preuve d'indifférence à l'égard des employés à la suite de mesures adoptées à la recherche du rendement.

Nous estimons que le même principe devrait s'appliquer aujourd'hui. Bien que le savant juge en chef de la Cour suprême ait convenu que l'article 182 renferme en principe des dispositions relatives à l'indemnisation, il a déclaré

qu'on ne pouvait pas les appliquer en droit et qu'il n'était pas de sa compétence de dire que nous avons légalement droit à ces dispositions même si, en principe, elles sont prévues dans la loi. Nous demandons simplement qu'on rende applicables en droit les dispositions que l'article actuel renferme en principe, comme tout le monde en convient depuis longtemps.

INTERPRÉTATION (français)

M. REGAN: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser au sujet des limitations qu'il y aurait lieu d'imposer aux demandes au moyen de cette loi.

Monsieur Gibbons, n'estimez-vous pas que la loi devrait renfermer certaines limitations, mettons, par rapport à l'importance de la collectivité à laquelle elle s'appliquerait? Vous convenez, n'est-ce pas, que cette disposition ne s'appliquerait pas aux villes, mais on pourrait peut-être imposer des limitations d'après l'importance de la population pour les demandes provenant de régions déterminées. C'est un exemple que je cite du genre de limitation qu'on pourrait prévoir dans les dispositions du bill, afin que le Parlement sache que la somme d'argent qu'on pourrait dépenser en vertu de ces dispositions ne serait pas aussi importante qu'elle aurait pu l'être autrement.

INTERPRÉTATION (français)

M. GIBBONS: Monsieur le président, nous avons déjà expliqué dans notre mémoire une des raisons pour lesquelles nous nous opposons aux recommandations du rapport de la Commission royale MacPherson selon lesquelles il faudrait abroger la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Dans notre mémoire nous exprimons l'opinion qu'il faudrait conserver cette loi parce qu'elle offre le seul critère sur lequel la Commission des transports puisse se fonder pour apprécier le coût et les prestations que peuvent obtenir les employés des chemins de fer qui perdent leur emploi parce qu'ils reçoivent une indemnité de cessation d'emploi. On a laissé de côté la question du coût de l'indemnisation à accorder aux employés des chemins de fer pour la perte qu'ils subissent lorsqu'ils doivent vendre leur maison à cause d'un déménagement.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais donner lecture d'un mémoire de convention entre la Fraternité des employés de trains et la *Pacific Great Eastern Company* qui renferme les bases de règlement d'après lesquelles on rembourse les employés de trains qui sont obligés de quitter Squamish du fait qu'on a supprimé ce terminus pour les équipes des trains de marchandises en commun et des services de réserve le 20 octobre 1957.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'on vous donne lecture de ce mémoire, messieurs?

Des VOIX: Convenu.

M. BALCER: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Ce n'est peut-être pas le moment d'en parler, mais il me semble que le système d'interprétation est insuffisant. Comme nous devons nous arrêter pour l'interprétation nous perdons le fil de nos idées. Les questions et les réponses manquent de suite, ce qui n'est pas juste envers les témoins, à mon avis.

Notre comité est un des plus anciens de la Chambre et je pense que nous devrions faire tous nos efforts pour obtenir la permission de nous servir d'une salle de réunions intimes pourvue des installations voulues pour l'interprétation simultanée.

Les deux interprètes qui sont ici aujourd'hui sont obligés de travailler dans de mauvaises conditions. Cela complique leur tâche, et celle des témoins et des membres du Comité également. Il me semble que nous devrions pouvoir obtenir la permission de nous servir d'une de ces salles. Nous devrions peut-être

recommander au gouvernement de faire installer le matériel nécessaire à l'interprétation simultanée dans cette salle. L'interprétation, comme on la fait en ce moment, distrait en partie l'attention des membres et des témoins.

INTERPRÉTATION (français)

Le PRÉSIDENT: En réponse à ce que vous venez de proposer, monsieur Balcer, je vous signale que j'ai envoyé un messenger avec un mot pour demander qu'on nous permette de nous servir d'une autre salle cet après-midi et j'attends en ce moment la réponse.

M. BALCER: Je sais que la salle de réunions internes du parti conservateur est pourvue des installations nécessaires pour l'interprétation simultanée. Est-ce cette salle-là que vous avez essayé d'obtenir?

Le PRÉSIDENT: J'ai essayé d'obtenir la permission d'occuper la salle 307 de l'Édifice de l'Ouest.

M. BALCER: Je pensais à la salle 371 de l'Édifice de l'Ouest qui est pourvue des installations nécessaires pour l'interprétation simultanée.

Le PRÉSIDENT: Je comprends votre critique et je suis d'accord avec votre proposition, mais pour le moment, jusqu'à ce qu'on nous autorise à nous servir d'une autre salle nous devons poursuivre comme nous l'avons fait jusqu'à présent parce qu'une motion a été faite antérieurement et on a demandé que des interprètes soit présents pendant toutes nos délibérations. Je ferai certainement tout mon possible pour obtenir la permission d'occuper la salle 371 ou 308 de l'Édifice de l'Ouest cet après-midi. Lorsque je recevrai la réponse à ma demande, je vous en ferai part immédiatement.

On me fait savoir que mardi matin ces deux salles seront malheureusement occupées par le Comité de la défense et celui des aliments et drogues. Quoi qu'il en soit, je vais faire de mon mieux pour obtenir une de ces salles pour nos autres réunions. Si c'est impossible, nous pourrions peut-être nous servir d'appareils portatifs à transistrons comme il a été proposé.

M. ORLIKOW: A cet égard, monsieur le président, je dois vous faire remarquer qu'en ma qualité de membre du Comité des aliments et drogues, j'ai assisté aux réunions de ce comité et on ne s'y sert pas du tout de l'interprétation simultanée. Si ce comité n'insiste pas sur l'emploi de ce système, nous pourrions peut-être échanger de salles.

Le PRÉSIDENT: Je vais certainement examiner cette situation monsieur Orlikow.

On me demande s'il va falloir traduire le document que M. Gibbons a demandé la permission de nous lire. Voulez-vous qu'on traduise ce document, messieurs?

M. BEAULÉ: Est-ce que c'est long?

M. GIBBONS: Il y a trois pages.

M. BEAULÉ: M. Gibbons pourrait peut-être nous donner lecture du document, monsieur le président, et nous pourrions l'étudier lorsqu'il paraîtra au compte rendu.

M. GIBBONS: Merci, monsieur le président. J'ai dit au départ qu'il s'agissait d'une entente entre les employés de train et la *Pacific Great Eastern Company*, mais l'entente intéressait tous les employés de chemins de fer qui travaillaient au terminus de Squamish. Le mémoire se lit comme il suit:

Le dimanche 20 octobre 1957 à 24 h. 01 la sous-division de Squamish a été prolongée jusqu'à Vancouver-Nord et, en conséquence, il a fallu supprimer Squamish comme terminus pour les équipes des trains de marchandises en commun et des services de réserve.

Les terminus des équipes des trains de marchandises en commun et des services de réserve de la sous-division de Squamish seront maintenant Vancouver-Nord et Lillooet.

En d'autres termes la ligne de chemin de fer a été prolongée d'environ 30 milles de Squamish à Vancouver-Nord, la tête de ligne se trouvant à l'autre bout, soit, à Lillooet.

Je continue:

Squamish demeurera le terminus des équipes qui, de temps à autre, pourront être appelées à travailler à partir de cet endroit.

Il se peut que certains employés actuellement domiciliés à Squamish, du fait que Squamish doit être supprimé comme terminus pour les équipes des trains de marchandises en commun et des services de réserve, décident de quitter Squamish afin de s'installer à un des autres terminus.

La loi sur les chemins de fer de la Colombie-Britannique qui régit la *Pacific Railway Company* ne renferme aucune disposition visant le dédommagement des employés de chemin de fer qui pourraient être obligés de se déplacer dans de telles circonstances, mais la loi sur les chemins de fer, bien que ne s'appliquant pas à la *Pacific Great Eastern Company*, renferme la seule disposition sur laquelle le Comité puisse se fonder pour dédommager les employés des chemins de fer des pertes financières qu'un tel déplacement peut leur causer. Cette disposition se trouve aux articles 181 et 182 de la loi sur les chemins de fer qui se lit en partie comme il suit:

Nous connaissons tous le contenu de ces articles. Ensuite le mémoire se poursuit ainsi:

Il est à remarquer que la loi n'envisage que l'abandon complet d'une gare ou d'un point de division.

Dans le cas en question la *Pacific Great Eastern Railway Company* ne se propose pas d'abandonner une gare ou un point de division.

Au moment où le changement a été effectué, deux équipes de trains de marchandises accomplissaient leur service à partir de Vancouver-Nord, leur terminus d'attache étant à Vancouver-Nord, et sept équipes de trains de marchandises accomplissaient leur service à partir de Squamish, leur terminus d'attache étant à Squamish. Depuis le changement apporté à l'exploitation, quatre équipes de trains de marchandises accomplissent leur service à partir de Vancouver-Nord et aucune équipe n'effectue son service à partir de Squamish.

Notre comité estime, cependant, qu'en conséquence du changement apporté à l'exploitation, les employés peuvent se sentir dans une situation incertaine pour ce qui est de maintenir leur résidence permanente à Squamish, et c'est pourquoi notre comité recommande ce qui suit:

Afin d'indemniser un employé domicilié à Squamish qui déciderait de quitter Squamish pour s'installer à un autre terminus du fait que Squamish a été supprimé comme terminus d'attache pour les équipes des trains de marchandises en commun et des services de réserve, la Compagnie versera à tout employé admissible:

1. Cinq cents dollars en espèces pour couvrir les frais de déménagement d'un propriétaire ou d'un locataire et l'employé pourra choisir son mode de transport.
2. Dans le cas d'un propriétaire, la compagnie, sur demande, achètera la maison de l'employé à Squamish à un prix établi par la *Universal Appraisal Company Limited* aux frais de la compagnie. Si l'employé décide d'en appeler du prix établi par la *Universal Appraisal Company Limited*, le comité de l'habitation nommera un autre évaluateur compétent aux frais de l'employé, et le prix d'achat sera la moyenne des deux prix établis.

3. Le Syndicat a fait remarquer qu'un employé qui décide d'acheter une maison à l'endroit où il doit s'installer, peut éprouver des difficultés à financer cet achat. Notre comité recommande que dans des cas semblables la compagnie, sur demande prête la somme requise directement à l'employé à raison de 5 p. 100 d'intérêt, cet emprunt devant être remboursé au moyen de retenues sur son salaire mensuel pendant une période de temps convenue ne devant pas dépasser dix années. L'employé pourra, en tout temps, augmenter la retenue mensuelle, ou rembourser l'emprunt en totalité ou en partie.

- a) La compagnie ne devra pas accorder d'emprunt sur une première hypothèque, étant donné que les premières hypothèques peuvent être obtenues ailleurs et que la compagnie n'est pas essentiellement une société prêteuse.
- b) Le montant de l'emprunt ne devra pas dépasser un huitième du montant de la première hypothèque.
- c) Le montant de l'emprunt ne devra pas dépasser \$2,000.
- d) Le montant de l'emprunt ne devra pas dépasser l'avoir propre de l'employé.
- e) L'emprunt devra être garanti par une deuxième hypothèque.
- f) La somme prêtée devra être nantie en cas de décès par une police d'assurance de la compagnie d'assurance *Great West Life*, dont la compagnie de chemin de fer sera la bénéficiaire.
- g) La loi nationale sur l'habitation exige que les versements mensuels sur la première hypothèque, y compris les intérêts et le capital, et les impôts ne dépassent pas 23 p. 100 des gains mensuels de l'acheteur. Il est recommandé que la deuxième hypothèque envisagée ci-dessus n'augmente pas les versements mensuels de l'employé, à l'égard des intérêts hypothécaires, du capital et des taxes, de plus de 7 p. 100, ce qui limiterait ses engagements relatifs à ces versements à 30 p. 100 de ses gains mensuels.

La dernière page du mémoire renferme des données statistiques sur la façon d'établir les hypothèques et les barèmes. Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT (*Interprétation*): Vous trouverez la traduction de ce document dans le prochain fascicule des procès-verbaux et témoignages de notre comité, monsieur Beaulé.

M. BEAULÉ: Très bien, à condition qu'on nous remette ce fascicule avant que la session se termine.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser à M. Gibbons.

Tout d'abord, je tiens à dire que j'approuve le principe à la base de ce bill.

On nous demande d'étudier le bill C-15 afin de déterminer si le principe qu'il renferme se trouve également à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer et je suis convaincu que c'est le cas.

Je pense qu'il appartient maintenant à notre comité de trouver le moyen de donner à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer une portée pratique. Sous ce rapport j'ai essayé de déterminer à qui le bill C-15 s'applique en réalité. Ce n'est pas la première fois que je rencontre ce problème, et l'administration des chemins de fer me répond toujours que, lorsqu'une personne s'engage à travailler pour les chemins de fer, elle accepte automatiquement de se déplacer de temps à autre. C'est ce que l'administration des chemins de fer me répond invariablement.

L'INTERPRÈTE (*en français*)

M. GIBBONS: Monsieur le président, en réponse à cette question, je dois vous dire qu'en ce qui concerne les employés des services de la circulation qui

sont les plus touchés sous ce rapport, un homme qui s'engage au départ en qualité de chauffeur ou d'adjoint au chef de train et qui, par la suite, est promu chef de train par la compagnie discerne et accepte qu'il devra se déplacer d'un terminus à un autre de la zone d'ancienneté par suite de l'orientation des affaires de la compagnie à un moment donné, et selon les règlements visant les parcours qu'on applique pour partager le travail entre les employés. Ces personnes acceptent cette condition. Il s'agit maintenant de savoir pendant combien de temps cette situation doit persister.

Je devrais peut-être vous faire part de mes propres expériences à ce sujet et vous donner par là un exemple de la situation qui s'est répétée bien des fois dans le service de la circulation en général.

C'est en 1936 que j'ai commencé à travailler comme cheminot. Même si je n'avais compté qu'un an d'ancienneté en 1942, je suis toujours retourné à mon emploi de cheminot parce que je voulais le garder. On peut multiplier les cas de ce genre qui se sont présentés par tout le pays dans le service de la circulation par suite, en grande partie, des conditions qui ont existé durant les années de dépression.

Au cours de la période écoulée entre les années 1942 et 1946, à titre de mécanicien de locomotive, j'ai dû quitter un terminus. Par la suite, en vertu du programme d'avancement obligatoire qui ne s'applique pas partout, j'ai dû quitter sept différents terminus d'un même chemin de fer. Puis, il m'a fallu recommencer à compter mes années d'ancienneté. Je ne trouve rien à redire à cela, puisqu'il s'agit de conditions de travail que nous devons accepter.

Par ailleurs, lorsque la société décide d'abandonner un terminus, les employés qui ont à déménager se trouvent à perdre leur mise de fonds dans leur maison. Ils hésitent souvent à s'acheter une nouvelle maison dans la région où ils sont envoyés, car ils n'ont aucune certitude que l'on n'abandonnera pas aussi ce terminus-là.

En vertu du système qui existe actuellement, beaucoup d'employés qui comptent 35 années d'ancienneté à titre de mécaniciens sont dans l'impossibilité de garder leur emploi à leur propre terminus.

Je répète ce que j'ai déjà dit, et que vous trouverez consigné au dossier, deux possibilités s'offrent à celui qui doit quitter un terminus où il ne peut plus occuper un emploi. Il peut accepter une baisse de salaire et, de l'emploi de mécanicien, revenir temporairement à celui de chauffeur ou bien quitter le terminus et s'exposer aux frais d'entretien de deux maisons sans en retirer aucun avantage.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser, mais je voulais attendre que l'on ait donné la traduction.

M. BEAULÉ (*en français*)

L'INTERPRÈTE (*en français*)

M. HORNER (*Acadia*): En effet, monsieur Gibbons, les dispositions du bill C-15 ne s'appliqueraient que dans le cas où la société de chemin de fer abandonnerait complètement un point de division ou une agence de service ferroviaire, n'est-ce pas?

L'INTERPRÈTE (*en français*)

M. GIBBONS: Monsieur le président, nous avons exposé dans notre premier mémoire la modification que nous proposons. Je vous lis la recommandation que nous y faisons:

La compagnie ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie de 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, un point de division, un

bureau de service-marchandises ou de service-messageries, ni créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés ou leur mise à pied; et lorsqu'il est apporté 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 ou la perte d'emploi ainsi occasionnée.

La seule façon dont je puisse répondre à M. Horner serait de lui dire que chaque cas devrait être réglé par la Commission, qui aurait à décider si la société ferroviaire était vraiment responsable du déplacement ou si le déplacement était inévitable en raison du régime d'ancienneté ou de celui de la répartition du travail.

M. HORNER (*Acadia*): Je me trompais donc en supposant que le bill C-15 ne s'appliquerait que dans le cas où un point de division, un terminus ou une agence étaient complètement abandonnés, n'est-ce pas? Le bill C-15 s'appliquera donc dans tous les cas où il s'agira de modification ou de déviation, est-ce exact?

M. BEAULÉ (*en français*)

L'INTERPRÈTE: Au début de la réunion, j'ai posé une question que tous les membres du comité semblent avoir posé à leur tour. Nous sommes tous d'avis qu'il nous faudrait absolument avoir en main les chiffres mentionnés pour être en mesure de comprendre ce dont il s'agit.

M. FISHER: Zut!

L'INTERPRÈTE: Monsieur le président, on nous avait dit que M. Richardson assisterait à la réunion et que nous pourrions lui poser d'autres questions. Je ne sais pas s'il est ici, mais j'aimerais lui demander s'il est en mesure de nous dire combien d'employés tomberont sous l'application des dispositions du bill et quel montant d'argent il faudra prévoir au cas où il serait adopté. Si M. Richardson ne peut pas nous fournir le renseignement, je voudrais proposer de nouveau que nous invitions à la réunion des représentants des sociétés ferroviaires et peut-être des membres de la Commission des transports qui pourront nous fournir tous les renseignements nécessaires à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, j'aimerais vous faire remarquer que le début de vos remarques n'était pas dans les règles. Si je vous ai permis de continuer, c'est que j'ai voulu faire preuve de courtoisie.

En second lieu, je dois dire que nous avons décidé de finir d'interroger les témoins ici présents et de passer ensuite à d'autres témoins.

M. BEAULÉ (*en français*)

L'INTERPRÈTE: A propos de règlement, monsieur le président, permettez-moi de répéter que nous avons tous posé la même question sans recevoir de réponse satisfaisante.

M. FISHER: Je ne suis pas d'accord.

L'INTERPRÈTE: Je conviens que nous ne pouvons pas appeler d'autres représentants au Comité si nous posons toujours la même question, mais nous n'avancerons à rien s'il n'y a pas moyen d'appeler d'autres témoins pour obtenir les renseignements voulus.

Le PRÉSIDENT: Vous enfoncez encore le Règlement.

Nous tâcherons d'obtenir les renseignements des témoins qui doivent paraître plus tard au Comité; mais, pour le moment, je pense qu'il vaut mieux s'en tenir à interroger les représentants des syndicats.

M. McNULTY: Monsieur le président, vu les nombreuses difficultés auxquelles les syndicats se sont heurtés au sujet de l'article 182, M. Gibbons peut-il nous dire si les syndicats ont jamais demandé que cet article soit supprimé de sorte que la difficulté serait sujette à une négociation directe? Croyez-vous que cela serait avantageux?

L'INTERPRÈTE (*en français*)

M. GIBBONS: Monsieur le président, en réponse à la question posée par l'honorable député, permettez-moi de le renvoyer aux procès-verbaux et témoignages, fascicule n° 3, page 102, où nous exposons en détail les moyens que nous avons pris pour régler cette question.

Quant à savoir si nous avons déjà songé à faire supprimer l'article en question, je répondrai que nous aimerions simplement le faire modifier pour donner une application légale au principe qu'il renferme.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas dans l'ordre de demander au secrétaire du Comité de s'absenter de la pièce pendant que nous sommes en délibérations; mais, vous me permettez de lui demander de prendre les dispositions nécessaires pour que nous puissions nous réunir dans la pièce 301 de l'Édifice de l'Ouest cet après-midi. Nous avons déjà envoyé le messenger, mais comme il tarde à revenir nous donner la réponse, je demanderais au secrétaire d'aller s'enquérir à ce sujet.

L'INTERPRÈTE (*en français*)

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voici la réponse. J'ai le plaisir de vous dire que nous pourrions nous réunir à la pièce 308 de l'Édifice de l'Ouest cet après-midi. Je demanderais à l'interprète de répéter en anglais la réponse, rédigée en français, pour que vous puissiez comprendre tous les détails.

L'INTERPRÈTE: La pièce 308 vous est réservée pour deux heures trente de cet après-midi. Il sera sans doute nécessaire d'envoyer une nouvelle convocation aux membres du comité qui ne sont pas présents à la réunion ce matin. Veuillez m'informer à ce sujet et je donnerai les instructions nécessaires à M. Gauvreau.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont-ils d'accord?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: J'ose espérer, monsieur Balcer, que vous êtes satisfait de la rapidité avec laquelle nous nous sommes rendus à votre demande.

M. BALCER: Je vous félicite, monsieur le président.

M. FISHER: Monsieur Gibbons, vous trouverez peut-être que je me répète, mais est-ce vraiment l'administration des chemins de fer qui prend l'initiative de tous les changements effectués dans les méthodes d'exploitation des chemins de fer?

M. GIBBONS: En effet.

M. FISHER: Savez-vous, ou pouvez-vous nous assurer, si l'économie et l'efficacité sont vraiment les motifs que vous a donnés l'administration pour effectuer les changements? Est-ce que ce sont-là, en général, les motifs invoqués?

M. GIBBONS: Exactement.

M. FISHER: Si l'on adopte les principes que renferme le présent bill, croyez-vous que les sociétés ferroviaires auront un autre facteur à considérer lorsqu'elles envisagent des changements?

M. GIBBONS: Je le crois.

M. FISHER: Cela veut-il dire que les sociétés ferroviaires auront à étudier beaucoup plus attentivement les conséquences économiques de tout changement de ce genre, si le bill était adopté?

M. GIBBONS: En effet, c'est possible.

M. FISHER: Croyez-vous que le fait d'ajouter aux exigences de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer pourrait ralentir ou retarder les changements?

M. GIBBONS: A mon avis, les changements se feraient de façon plus ordonnée si le bill était adopté.

M. FISHER: La mise en vigueur des changements envisagés aura-t-elle un effet sur le moral des membres de votre fraternité, particulièrement en ce qui concerne leur attitude envers l'administration ferroviaire?

M. GIBBONS: Oui, je le crois. Naturellement, il faut considérer que le moral des employés est actuellement bien bas et il me semble qu'il se produirait certainement une amélioration à ce point de vue.

L'INTERPRÈTE (*en français*)

M. FISHER: A votre avis, est-il possible que la mise en vigueur des mesures proposées porte à conséquence dans vos négociations avec les autorités ferroviaires durant les périodes exécutoires des conventions?

L'INTERPRÈTE (*en français*)

Le PRÉSIDENT: Avez-vous saisi la question, monsieur Gibbons?

M. GIBBONS: Je regrette, le point essentiel m'a échappé.

M. FISHER: La mise en vigueur des mesures proposées pourrait-elle, d'après vous, porter à conséquence dans vos négociations avec l'administration ferroviaire au moment de conclure une entente, et je pense à la fois à l'attitude que vous pourriez prendre et à celle de l'administration?

M. GIBBONS: A vrai dire, je ne saurais parler de l'attitude de l'administration. Je ne sais pas à quoi vous voulez en venir.

M. FISHER: Je précise. Advenant que l'on mette à exécution les mesures proposées, se peut-il que les sociétés ferroviaires adoptent une nouvelle attitude dans leurs négociations à l'égard de questions comme celles qu'elles ont débattues l'an dernier avec les employés sédentaires au sujet de leur indemnité de cessation d'emploi?

M. GIBBONS: J'ose l'espérer.

M. FISHER: J'aimerais savoir quel effet ce changement pourrait avoir sur les collectivités qui dépendent des chemins de fer pour leur subsistance. Je vous citerai, par exemple, les cas de Hornepayne ou de Melville, ou d'autres endroits comme ceux-là.

M. GIBBONS: Monsieur le président, lorsque nous avons appris que les sociétés ferroviaires avaient l'intention d'abandonner certains terminus, nous avons écrit au premier ministre, au ministre du Travail, au ministre des Transports et tous les députés. Nous leur avons fait part de notre inquiétude en ce qui concerne le manque de prévoyance dans tout cela et, en particulier, du fait qu'on n'a jamais évalué les conséquences qu'entraîneraient de telles mesures sur le plan social et économique et nous leur avons laissé entendre que nous craignons, dans l'ensemble, que les mesures proposées ne représentent pour le pays des dépenses beaucoup plus grandes que d'accorder des subventions pour maintenir des lignes secondaires non rentables. Si nous avions une loi visant à alléger le fardeau, il me semble qu'elle serait appliquée avec beaucoup plus de soin et, en conséquence, les collectivités en question s'en ressentiraient bien certainement.

Je crois que la meilleure façon de vous faire comprendre la chose serait de vous lire une lettre que nous avons reçue et qui donne une idée de la situation. En même temps, la lettre répondra à la question que posait, la semaine dernière, M. Orlikow qui nous demandait si nous pouvions donner des chiffres tendant à démontrer ce qui se produit sous le régime actuel. Je suis certain que vous viendrez à la conclusion, après avoir entendu cela, que la situation s'améliorerait dans les centres en question. Me permettez-vous de lire la lettre?

M. FISHER: J'aimerais que vous la lisiez.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord?

Des VOIX: D'accord.

M. GIBBONS: Monsieur le président, voici la réponse que nous avons reçue à une lettre que nous envoyions à nos membres de la municipalité de Mirror, leur demandant de nous fournir des données statistiques sur ce qui arriverait.

Mirror (Alberta)  
le 17 octobre 1963  
M. J. R. Hastie  
Président général de la B. of L. F. & E.  
Winnipeg (Manitoba)

Cher confrère,

La présente lettre donne suite à votre demande, par téléphone, de renseignements sur la situation qui existe à Mirror depuis que le National-Canadien a exigé en 1960 l'élimination d'arrêts.

Pour vous donner une idée des changements survenus voici une liste du nombre des employés des chemins de fer Nationaux pour les années 1956, 1960 et 1963:

	1956	1960	1963
Atelier .....	33	3	2
Réparation des wagons .....	16	0	0
Gare .....	7	6	4
Entretien de la voie .....	8	7	6
Mécaniciens de locomotive ....	25	16	11
Adjoints aux chefs de train ..	30	20	14
	—	—	—
Totaux ....	119	52	37

Vous voyez que le personnel a diminué de 15 hommes depuis 1960 et que la plus grande partie des réductions s'est produite chez les adjoints aux chefs de train et les mécaniciens. La moitié des réductions peut être attribuée au fait que les équipes d'Edmonton vont jusqu'à Red Deer sans arrêter à Mirror; les autres réductions sont attribuables à la réduction générale du service des trains omnibus de marchandises.

L'une des conséquences néfastes de ce genre de situation est manifeste dans le cas des employés d'ateliers. Dix employés, sans compter les contremaîtres, sont déménagés dans une autre ville, où ils travaillent encore pour les chemins de fer Nationaux. Sept d'entre eux ont pu conserver leur ancienneté, tandis que les trois autres ont accepté des emplois à titre de nouveaux employés. Ces hommes n'ont aucun espoir de revenir un jour travailler à Mirror, mais un seul d'entre eux n'y a pas gardé son domicile. Ce n'est pas parce qu'ils le veulent qu'ils passent la plus grande partie de leur temps loin de leur foyer. Ils le font parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Vendre leur maison à prix faible pour en acheter une à prix fort dans la ville où ils travaillent, sans avoir l'assurance d'un emploi pour l'avenir, voilà qui dépasse les moyens d'un travailleur.

Depuis 1960, le nombre des préposés aux ateliers et à la réparation des wagons n'a que peu diminué. La plupart de ces employés vivent encore ici, où ils reçoivent un maigre salaire et travaillent au jour le jour. Le fait qu'ils possèdent une maison ne leur a pas donné plus de sécurité; en fait, c'est plutôt le contraire. Je suis certain que s'ils pouvaient vendre leur maison à un prix raisonnable qui leur permettrait de s'établir ailleurs, ils pourraient vivre plus normalement.

Le personnel de la gare a été diminué: on a enlevé un télégraphiste de jour et le caissier-contrôleur des wagons. Le télégraphiste n'était pas propriétaire; il a donc pu emménager dans une autre ville sans trop d'in-

convénients. Quant au caissier, il a déménagé à Calgary sans vendre sa maison ici. Pendant plusieurs mois, il a travaillé dans les entrepôts de marchandises; mais il a constaté qu'après avoir payé son loyer il ne lui restait pas assez d'argent pour la nourriture et le vêtement. L'été dernier, il a abandonné les avantages d'une ancienneté de 27 ans, il a retiré son fonds de retraite et il a acheté un petit commerce ici, à Mirror. Voilà donc encore un cas où le fait de posséder une maison à Mirror est entré en ligne de compte dans le choix d'une décision.

Tous les mécaniciens qui sont partis étaient locataires. Tous, à l'exception d'un d'entre eux qui a pris sa retraite, ont obtenu un meilleur emploi après avoir déménagé. Les onze mécaniciens qui restent ici sont tous propriétaires, sauf un.

Quatre adjoints aux chefs de train, propriétaires, sont partis de Mirror depuis 1960, et je puis vous donner tous les détails des transactions qu'ils ont dû effectuer.

Le premier a réussi à emprunter le plus fort montant qu'il a pu, d'une compagnie de prêt, en hypothéquant sa maison au maximum. Il a ensuite vendu cette dernière à un acheteur qui consentait à continuer d'effectuer les versements sur la créance hypothécaire. De cette façon, il a pu réaliser environ 60 p. 100 de la valeur de sa maison. Cependant, il court le risque de se voir forcé de faire les versements lui-même ou de tout perdre si l'acheteur n'effectue pas ses paiements.

Le deuxième a vendu sa maison au comptant. La maison n'était pas très grande et il a obtenu un prix assez raisonnable. Lorsqu'il a déménagé à Edmonton, il s'est acheté une maison dont l'hypothèque était \$10,000, puis, le travail s'étant fait rare, sa femme a dû aller travailler pour que le couple puisse continuer à payer les versements.

Le troisième a reçu un montant peu élevé comme premier versement sur la vente de sa maison; il reçoit une mensualité pour le reste. C'était une maison de trois chambres à coucher, qu'il a vendue environ \$5,000. Maintenant, il vit en appartement à Edmonton où il est obligé de payer un loyer qui est presque le double de ce qu'il reçoit comme mensualité sur sa maison de Mirror.

Le quatrième n'avait pas fini de payer sa maison lorsqu'il est parti.

Afin de pouvoir vendre, il a dû accepter un montant dont il lui est resté presque rien. A Edmonton, il habite dans une maison qu'il a louée.

Ces adjoints aux chefs de train sont partis de Mirror parce qu'ils croyaient pouvoir obtenir de meilleurs emplois à Edmonton. Ils ont pu prendre tout le temps voulu pour effectuer la vente de leur propriété et, par conséquent, on peut conclure qu'ils ont obtenu le meilleur prix possible dans ces conditions. Ce prix, raisonnable ou non, ne leur a pas permis de réaliser plus qu'un premier versement sur une maison dans une autre ville. S'il fallait que tous les mécaniciens et adjoints aux chefs de train de notre ville soient obligés de vendre leur maison, je suis certain qu'ils n'en pourraient pas obtenir plus que la moitié de la valeur, et qu'en certains cas, il leur serait même quasiment impossible de vendre. Le marché est restreint et les acheteurs savent ce qu'ils veulent: ils n'achèteront pas une maison qui ne leur convient pas, quel qu'en soit le prix. Je doute qu'on puisse vendre une maison plus que \$5,000 à Mirror; or, pour acheter une maison semblable dans une grande ville, il faudrait payer au moins \$12,000.

Une seule maison neuve a été construite à Mirror dans les trois dernières années. Et son propriétaire ne l'a construite que parce qu'il a pu obtenir un terrain où le sous-sol de béton était déjà fait, où il y avait un

puits et une fosse septique qui appartenait à une maison qu'on avait transportée ailleurs. C'est le fait de pouvoir obtenir un terrain pour presque rien qui l'a incité à se construire à Mirror; c'était la région en général qui l'intéressait.

Depuis que les chemins de fer Nationaux ont commencé à diminuer leur personnel, la partie commerciale de la ville a commencé à périlcliter. Cet état de choses a lui aussi influencé la valeur des propriétés, car les gens ne veulent pas venir habiter dans une ville où ils ne peuvent pas acheter les marchandises dont ils ont besoin. Il en résulte un cercle vicieux: la ville ne peut plus attirer de nouveaux commerces à cause de la perspective de la perte du terminus et personne ne veut plus venir habiter dans une ville où le commerce périlclite.

La remise des locomotives a été vendue et a servi pendant quelque temps d'atelier de mécanique, mais l'atelier a lui aussi fermé ses portes et on est maintenant en train de démolir une partie de l'édifice. On peut conclure, apparemment, que la ville ne trouvera pas de stimulant au commerce de ce côté-là.

En bref, je dirai que la situation ne s'est pas du tout améliorée depuis 1960. Et je doute qu'il soit aussi facile de vendre une maison dans la ville que c'était le cas en 1960.

Espérant que ces renseignements vous seront utiles,

je demeure votre tout dévoué,

Don Wilson,  
Mirror (Alb.)

Monsieur le président, nous avons aussi des statistiques qui sont pertinentes. Il vaudrait mieux les verser au compte rendu que d'en donner lecture de vive voix.

M. ORLIKOW: Je suppose qu'il s'agit d'une étude concrète de la situation créée par l'élimination de terminus dans telles ou telles villes. Est-ce qu'on obtiendrait le même genre de renseignements si on faisait une étude semblable dans une autre ville ou une autre localité où passent des chemins de fer?

M. GIBBONS: Oui, certainement.

M. FISHER: Monsieur Gibbons, je veux vous poser quelques questions sur les négociations actuellement en cours, afin d'obtenir une certaine chronologie des événements. Est-il vrai que la plupart des syndicats de cheminots viennent d'entamer des négociations avec les principales compagnies ferroviaires?

M. GIBBONS: Oui, La fraternité des employés sédentaires et les adjoints aux chefs de train ont signifié leur intention à cet égard, et les autres syndicats feront de même dans un avenir prochain.

M. FISHER: De l'avis des représentants de syndicats qui sont ici présents, est-ce que ces négociations ou les avantages que vous exigez des chemins de fer portent, du moins en partie, sur ce qui fait l'essence de la question que nous étudions dans le moment?

M. GIBBONS: Je vais laisser M. Read et M. Kelly vous répondre.

M. READ: Non, la question à l'étude n'est pas en cause dans nos négociations actuelles.

M. KELLY: Notre fraternité des adjoints aux chefs de train, dans l'avis qu'elle a signifié aux chemins de fer Nationaux, a demandé que la question de la suppression des terminus, ou de tout changement ou modification apportées à ces terminus, soit l'objet de négociations et d'une entente à cet égard. Nous n'avons pas signifié d'avis semblable au Pacifique-Canadien. J'ai déjà exposé à votre Comité les circonstances qui ont mené, en 1958, à l'inclusion de la

question dans les négociations collectives. Les séances ont été boycottées et, jusqu'à présent, la situation est demeurée plus ou moins au *statu quo* pour ce qui est du Pacifique-Canadien.

M. BEAULÉ (*en français*)

L'INTERPRÈTE: Je propose l'ajournement.

M. FISHER: J'ai d'autres questions à poser.

Le PRÉSIDENT: On a proposé l'ajournement, M. Rock appuie la motion. Quels sont ceux qui sont en faveur de la motion?

Motion acceptée.

Le PRÉSIDENT: N'oubliez pas que nous nous réunissons de nouveau à 2 h. 30 cet après-midi, à la salle 308 de l'Édifice de l'Ouest.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 5 novembre 1963

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, messieurs, et nous continuons d'interroger les témoins.

M. BEAULÉ: Je soulève la question de privilège, monsieur le président. A notre dernière réunion, nous avons tous accepté de siéger pendant que la Chambre siège; or nous n'étions que 8 membres dans la salle à 2 h. 30, pour étudier le bill C-15.

Nous avons dû attendre jusqu'à 3 h. 40 pour obtenir le quorum. Vu les circonstances, je propose, appuyé par M. Gauthier, que le Comité se réunisse pendant les séances de la Chambre, à l'appel de l'ordre du jour.

M. ROCK: Au sujet de cette proposition, monsieur le président, lorsque nous avons pris une décision la semaine dernière, j'étais l'un de ceux qui, pour les mêmes raisons qu'aujourd'hui, estimaient qu'il valait mieux nous réunir à 9 h. 30 ou à 10 heures du matin et siéger jusqu'à midi et trente minutes, ou 1 heure que de revenir dans l'après-midi. Cela nous donnait le même temps. C'est alors que M. Fisher est intervenu et a dit que c'était le manque d'habitude parce que nous étions des députés plus ou moins nouveaux, et que c'était ainsi qu'on procédait dans le passé. A ce moment, j'ai répondu qu'il restait une heure de libre après la période des questions, qu'il n'y avait pas d'autre temps libre ensuite, et qu'on pouvait garder cette heure libre en plaçant toute la séance dans la matinée. En conséquence, je crois qu'il faudrait revenir à cette idée, et finir tout le travail de la séance le matin, quitte à commencer plus tôt.

M. BEAULÉ: La proposition de M. Rock est très intéressante, monsieur le président, mais je suis certain qu'en convoquant les membres pour 9 heures, nous n'aurons pas le quorum parce que plusieurs députés ne pourrions arriver si tôt. Je propose que nous nous réunissions deux fois la semaine, le mardi et le jeudi, de 10 heures à midi; à défaut de cela, je maintiens ma proposition.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je vais donner lecture de la motion. Votre première proposition est la suivante: que le Comité ne se réunisse pas à 2 h. 30 mais seulement après l'ordre jour. Voilà la motion de M. Rock, appuyée par M. Matte. Avez-vous des commentaires sur la question?

M. ROCK: Sur laquelle des deux questions?

Le PRÉSIDENT: Sur la motion que je viens de lire.

M. ROCK: Je veux y faire un amendement.

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Au lieu de faire des propositions pour changer l'heure des séances du Comité, il me semble que les membres du Comité devraient d'abord assister à nos séances. Quel est le quorum, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Notre quorum est de 15 membres.

M. LESSARD (*Saint-Henri*): Je pourrais proposer l'ajournement parce que nous ne sommes pas en nombre, mais j'estime que cela ne serait pas juste pour les témoins qu'on aurait dérangés inutilement.

Le PRÉSIDENT: Vous vouliez présenter un amendement?

M. ROCK: Oui. Que les séances du Comité commencent à 9 heures du matin pour se terminer à midi et trente minutes.

M. REGAN: Non, non, non.

M. ROCK: Dans le moment, nous ne gagnons qu'une heure. Alors pourquoi ne pas faire tout notre travail durant la matinée? C'est ce que je proposais la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: Qui a appuyé l'amendement?

M. ROCK: M. Lessard l'a appuyé.

M. McNULTY: Quelles sont les heures de séance proposées dans la première motion?

Le PRÉSIDENT: Après l'ordre du jour jusqu'à 5 heures. La motion de M. Beaulé ne fixe pas de limite de temps. Mais c'est l'amendement que nous débattons dans le moment.

M. GREENE: Il me semble prématuré de fixer de nouvelles heures, une nouvelle procédure et de nouvelles pratiques pour les comités, en somme tout un nouveau *modus vivendi*. La Chambre a son comité de la procédure, et nous pouvons espérer qu'il proposera de nouvelles procédures et méthodes, non seulement pour les délibérations de la Chambre, mais qu'il revisera toute le principe du fonctionnement des comités. Certains comités prendront peut-être un caractère plus permanent, et les membres y pourront participer de façon suivie de manière à pouvoir en approfondir davantage le domaine, d'une session à l'autre.

A quoi servirait de prolonger les séances du Comité. Le seul résultat serait d'empêcher des membres d'assister aux séances de quelque autre comité et cet autre comité en souffrirait ou en bénéficierait, selon la compétence des absents. Je propose donc que, dans la pleine mesure du possible, nous laissions les choses dans leur état actuel pour la présente session ou jusqu'à ce que le Comité de la procédure nous ait donné un nouveau mode de vie, non seulement à la Chambre mais aussi dans les comités, de manière que nous puissions tous jouer un rôle plus utile qu'il nous a été possible de le faire dans le passé. Il serait prématuré, je pense, d'apporter trop de changements ici tant qu'on n'aura pas examiné toute la question des comités et qu'on n'aura pas présenté un rapport à ce sujet.

M. REGAN: Il m'arrive rarement d'être pour le *statu quo*; mais, actuellement, nous savons d'avance quand les comités doivent se réunir et nous avons pris d'autres dispositions à l'égard de l'intervalle entre neuf et dix heures le matin, par exemple. Ceux d'entre nous qui représentent d'importantes circonscriptions ont beaucoup de travail à faire dans leurs bureaux le matin avant d'assister aux réunions des comités. Il est important, je pense, que nous cherchions à trouver plus de temps pour les séances des comités; mais, comme le disait M. Greene, il faudrait examiner la question à fond et procéder par étape.

M. ORLIKOW: Je propose que nous mettions la question aux voix à l'instant où que nous la remettons à plus tard quand le Comité n'aura pas de visiteurs. Je ne vois pas l'utilité d'avoir plusieurs témoins ici pendant que nous passons une heure à discuter la question.

M. ROCK: M. Greene estime que nous devrions maintenir les choses dans leur état actuel. Qu'entend-il par l'état actuel? Veut-il dire la situation la semaine dernière ou la situation qui existait antérieurement?

M. GREENE: Je crois que nous avons déjà décidé de prolonger nos séances en siégeant l'après-midi.

M. ROCK: Ça ne marche pas.

M. FISHER: Si nous revenons à l'ancienne méthode, cela soulève un point intéressant. Le présent Comité, lorsque des questions lui étaient renvoyées, avait l'habitude de se réunir deux ou trois fois la semaine, le matin, l'après-midi, ou après l'appel de l'ordre du jour. L'argument n'est pas que le Comité est une institution permanente, mais plutôt qu'il doit s'occuper aussi rapidement et avec le plus de célérité possible de chaque question qui lui est soumise. Si M. Greene désire revenir à la façon traditionnelle de procéder, le Comité devra se réunir deux ou trois fois la semaine et mener à bonne fin son travail.

M. ÉMARD: Il est très difficile pour nous qui sommes membres du parti au pouvoir de siéger trois ou quatre fois la semaine au sein d'un même comité parce que nous sommes déjà tenus d'assister à un grand nombre de réunions. Je voudrais aussi demander au président de communiquer avec le président du Comité des affaires des anciens combattants et de s'entendre avec lui pour établir des horaires différents pour les deux comités. A l'heure actuelle, plusieurs membres, et je suis du nombre, font partie des deux comités qui siègent en même temps, c'est-à-dire à 10 heures du matin le mardi.

M. BALCER: Je suis entièrement d'accord avec M. Fisher. Il ne faut pas oublier que nous aurons à étudier le bill découlant du rapport MacPherson et cela nous demandera beaucoup de temps. Le présent Comité ne peut pas continuer tranquillement comme il le fait maintenant et siéger seulement une fois chaque semaine et seulement à une certaine heure. Nous avons à nous occuper d'une question très importante. Il vaudrait mieux pour nous de régler cette question le plus tôt possible, car nous aurons beaucoup de travail à faire avant la fin de la session. Permettez-moi d'ajouter que les membres des partis de l'opposition sont tout aussi occupés que les membres du parti au pouvoir.

Le PRÉSIDENT: L'amendement se lit comme il suit: que le Comité siège de 9 heures du matin jusqu'à midi et trente minutes chaque mardi.

Ceux qui sont pour l'amendement?

Ceux qui sont contre l'amendement?

L'amendement est rejeté.

Au sujet de la motion principale...

M. REGAN: Quelle est-elle?

Le PRÉSIDENT: Que nous siégeons le mardi après l'appel de l'ordre du jour dans l'après-midi.

M. REGAN: En plus de siéger de 10 heures et demie du matin jusqu'à midi?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

Tous ceux qui sont pour la motion?

Ceux qui sont contre la motion?

La motion principale est adoptée.

Revenons maintenant à notre travail qui est d'interroger les témoins.

M. FISHER: Au moment où la séance a été levée, M. Kelly, de la *Brotherhood of Trainmen*, répondait à ma question au sujet de l'introduction de ce sujet dans les négociations. M. Kelly serait-il disposé à compléter sa réponse? Il n'avait pas fini, je pense.

M. KELLY: Avant l'ajournement, on avait demandé, je crois, s'il avait été fait mention de ce sujet dans les avis récents par la *Brotherhood of Railroad Trainmen*. J'ai répondu que, pour autant qu'il s'agisse du National-Canadien, on avait demandé que l'élimination des arrêts fasse l'objet de négociations, que toute élimination d'arrêt ou tout changement de terminus soient soumis à la négociation et à une entente mutuelle. Nous avons jugé nécessaire de

soulever de nouveau cette question. Il se peut que ce soit dans une perspective moins vaste que lorsque nous avons soulevé la question au cours des négociations antérieures quand nous avons cherché à faire régler ce point. Toutefois, à l'étape de la conciliation, la Commission a jugé que la question était d'une telle envergure qu'elle devrait être examinée par le Parlement. Nous espérons maintenant pouvoir négocier sur ce point; mais nous sommes convaincus que toute mesure législative aiderait les négociations sur la question plutôt de nuire à celles-ci.

M. FISHER: Au cours de votre témoignage devant le présent Comité lors de ses séances antérieures, vous avez dit que, lorsque la question a été soumise à l'arbitrage, le juge a donné à entendre, entre autres choses, qu'une mesure législative serait plus utile ou vaudrait mieux que de soumettre la question à la négociation.

M. KELLY: C'est exact. J'ai cité des passages du rapport majoritaire présenté par le juge Robinson à la suite de nos dernières négociations. Je ne me souviens pas du passage mot pour mot mais, tout en reconnaissant que le problème était très grave, il doutait que les parties puissent elles-mêmes le régler et jugeait que le Parlement devrait s'en occuper lui-même.

M. FISHER: Vous représentez un syndicat parmi combien qui sont venus témoigner au sujet de ce mémoire?

M. KELLY: Je crois savoir qu'il y en a 18.

M. REGAN: J'aurais une question complémentaire à poser avant que vous alliez plus loin.

M. FISHER: Qui a la parole? Si j'ai encore des questions à poser, que vient faire ici une question complémentaire? Je ne suis pas tenu de céder la parole. Je ne veux pas être mesquin, mais j'aimerais terminer mes questions.

M. REGAN: Je soulève la question du règlement; je crois savoir que, selon la procédure suivie dans les comités par le passé, les questions complémentaires relatives au sujet examiné sont permises et un même membre du Comité ne peut pas poser une série de questions et conserver la parole pendant une période indéfinie. Je crois savoir que le président donne la parole aux membres à tour de rôle et, lorsqu'il donne la parole à un membre du Comité, ce n'est pas afin de lui permettre de poser une longue liste de questions.

M. FISHER: J'aimerais terminer ma série de questions sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: Consentiriez-vous à ce qu'on pose une question complémentaire?

M. FISHER: Peu m'importe qui pose les questions, qu'il s'agisse de questions complémentaires ou non, mais, à mon avis, une fois que j'ai commencé à poser des questions sur un sujet on devrait me permettre de terminer.

M. REGAN: Je crois que M. Kelly a fait une déclaration erronée, involontairement probablement. M. Fisher ne comprend peut-être pas le processus, ni la différence entre l'arbitrage et la conciliation, car il parle d'une décision à l'étape de l'arbitrage. Je suppose qu'il veut dire à l'étape de la conciliation. J'aimerais apporter des éclaircissements sur ce point afin que les autres membres du Comité sachent exactement ce que nous en pensons. J'aimerais aussi poser ma question, mais c'est là la raison pour laquelle j'ai interrompu la discussion.

M. FISHER: Je demande une décision sur la question du règlement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'objection est bien fondée car, lorsqu'il s'agit d'une question complémentaire, tout membre du Comité peut toujours avoir la parole.

M. FISHER: Monsieur le président, celui qui pose une question complémentaire ne doit certainement pas avoir la préférence sur l'interrogateur original?

Le PRÉSIDENT: S'il ne s'agissait que d'une seule question, je serais d'accord avec vous, mais, depuis ce matin, vous avez posé plusieurs questions et vous voulez en poser d'autres. Je ne vois pas de mal à permettre une question complémentaire. Nous pourrions passer outre au moins une fois.

M. FISHER: Je n'insisterai pas cette fois.

M. ROCK: A ce sujet. . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Rock, la question est réglée.

M. ROCK: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Lorsque les membres du Comité écoutent les témoignages des représentants de la *Brotherhood*, ils prennent des notes et, à mon avis, ils devraient pouvoir dire ce qu'ils en pensent. C'est ce que M. Fisher essaie de faire. Si cet autre membre du Comité a des questions à poser, il devrait, à mon avis, attendre son tour, comme tout le monde. Il pourra poser ses questions plus tard plutôt que de les poser maintenant comme questions complémentaires.

Le PRÉSIDENT: Je comprends très bien ce que vous voulez dire, monsieur Rock, mais il s'agit ici d'une requête spéciale présentée par M. Regan et M. Fisher a bien voulu se rendre à cette requête.

Je décide que M. Regan peut poser une question complémentaire maintenant.

M. REGAN: Monsieur Kelly, au cours de l'interrogatoire, vous avez dit qu'une commission de conciliation avait décidé que, la question étant d'une telle envergure, il faudrait que le Parlement s'en occupe et, je crois que M. Fisher, pour sa part, a parlé d'un conseil d'arbitrage.

Tout d'abord, je suppose que vous parliez bien d'une commission de conciliation, car la question n'aurait pas pu être soumise à un conseil d'arbitrage vu qu'il n'en était pas fait mention dans la convention collective antérieure.

De plus, n'est-il pas vrai que le mandat de cette commission de conciliation, comme celui de toute autre commission de conciliation est, en termes larges, de faire tout ce qui est nécessaire pour obtenir l'accord entre les parties sur les points en litige, que la commission de conciliation, aux termes de son mandat, doit chercher à concilier les parties sur les points à l'égard desquels ils sont en désaccord et que le juge Robinson a fait erreur, compte tenu des meilleurs principes de conciliation, lorsqu'il a refusé d'examiner la question dont il était fait mention dans vos demandes relatives à la nouvelle convention collective dont vous vouliez que la Commission s'occupe? En raison de cela, n'êtes-vous pas d'avis qu'une commission de conciliation devrait, dans le cadre de son mandat, examiner cette question et que le seul objet d'une commission de conciliation est de concilier les parties sur les points sur lesquels elles sont en désaccord?

M. KELLY: Je suis d'accord avec vous que l'objet d'une commission de conciliation devrait être de chercher à obtenir l'accord entre les parties, et c'est ce qui se produit habituellement. Toutefois, lorsqu'une commission de conciliation ne parvient pas à obtenir un accord, il vient un moment où elle doit présenter un rapport.

M. REGAN: Évidemment.

M. KELLY: Le rapport n'est pas obligatoire; il ne s'agit pas d'une décision arbitrale. On peut dire qu'il impose une obligation morale. Si j'ai bien compris, vous dites que le juge Robinson a fait erreur. Il a exprimé une opinion.

M. REGAN: Une opinion, parfait, mais il n'a pas rendu une décision interdisant de mentionner la question dans les conventions collectives.

M. KELLY: Je crois savoir qu'il a fait une recommandation au ministre qui l'avait nommé sur le moyen de régler le conflit. Si vous vous en prenez à l'emploi du mot «décision», je dois reconnaître qu'il n'a pas rendu de décision; il

a présenté un rapport au ministre du travail portant que, à son avis, qui représentait l'opinion majoritaire de la commission, c'était au Parlement qu'il appartenait de régler le problème.

M. FISHER: J'aurais une question à poser à M. Gibbons. M. Kelly a dit que cette question particulière avait trait à l'élimination des arrêts. Je veux savoir si l'élimination des arrêts ne représente qu'une partie de la raison pour laquelle vous vouliez que ce changement particulier soit apporté à la loi?

M. GIBBONS: Oui, c'est vrai. Il s'agit là d'une question parmi beaucoup d'autres.

M. FISHER: Je voudrais passer à deux autres points, ce qui prendra cinq minutes. Je voulais demander à M. Wells...

M. GREENE: Je soulève la question du règlement, monsieur le président. Allons-nous permettre à un membre du Comité de poser toutes les questions qu'il désire sur tous les aspects de la matière avant de donner la parole à un autre membre, ou allons-nous d'abord nous occuper du point particulier que M. Fisher a soulevé?

Le PRÉSIDENT: Au sujet de votre objection, monsieur Greene, nous avons jusqu'ici permis à un membre du Comité de poser toutes ses questions.

M. GREENE: Après quoi, il aura terminé, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Il aura terminé jusqu'à ce qu'il ait d'autres questions à poser, peut-être une demi-heure plus tard.

M. FISHER: Monsieur Wells, vous avez entendu les représentants de l'Association des chemins de fer lorsqu'ils ont dit que cette mesure créerait des distinctions injustes contre l'industrie du transport ferroviaire. Pourriez-vous nous dire si, aux yeux du groupe que vous représentez, l'industrie du transport ferroviaire est de nature unique, ce qui réfuterait l'argument de l'Association des chemins de fer?

M. WELLS: Je crois que l'industrie du transport ferroviaire est différente de la plupart des autres industries, particulièrement au Canada, sous deux aspects tout au moins.

Le premier et le plus évident réside dans l'étendue même de l'industrie du transport ferroviaire, qui revêt la plupart des aspects d'une entreprise d'utilité publique et dans l'exploitation de laquelle le Parlement intervient depuis toujours en lui fournissant des subventions et en réglementant sa main-d'œuvre. Ce serait là l'élément de différence le plus évident.

L'autre aspect, qui en fait une industrie unique, réside, je pense, dans la mobilité de sa main-d'œuvre, dans les déplacements de main-d'œuvre qui se font d'un endroit à un autre, et c'est là une chose qui ne se rencontre dans à peu près aucune autre industrie. Il n'y a pas beaucoup de preuves réelles, mais dans une étude faite aux États-Unis au profit du *Armour operation committee par Arnold Weber*, on a examiné 7,000 contrats différents et on a constaté qu'il n'y avait, dans leurs conventions collectives, que 14 ententes au sujet du déplacement d'une usine à une autre. Dans ce sens, l'industrie des chemins de fer est encore unique, parce que ce genre de déplacement d'un bout à l'autre du pays y est, nous le savons tous, très fréquent.

M. FISHER: J'ai une dernière question à poser. Est-ce que vous ou un de vos collaborateurs avez des renseignements sur ce qui se fait couramment au sein des compagnies de chemins de fer, en ce qui concerne le personnel de réserve que l'on déplace d'un endroit à un autre ou que l'on change de poste, et les avantages que les compagnies accordent à ces employés?

M. GIBBONS: Oui, nous avons une copie du bulletin d'administration numéro 25, distribué au mois de décembre 1959. On y expose les dispositions prises pour rembourser les dépenses auxquelles les employés doivent faire face

lorsqu'ils déménagent à la demande de la compagnie. Ces dispositions assurent le remboursement des frais suivants:

- (1) L'emballage et le déballage des effets personnels, de même que le transport de ces effets à partir de l'ancien domicile jusqu'au nouvel endroit.
- (2) Les frais de déplacement de l'employé et de sa famille, à partir de son ancien domicile jusqu'à sa nouvelle demeure.
- (3) Les dépenses courantes de l'employé et de sa famille pendant l'installation temporaire au nouvel endroit, pour une période de temps raisonnable et déterminée à l'avance, en attendant qu'il lui soit possible de s'établir de façon permanente.
- (4) Au besoin, les frais d'entreposage des effets personnels pendant une période de temps raisonnable et déterminée à l'avance, jusqu'à ce que le nouveau local soit prêt à être habité.
- (5) Le coût de l'assurance des effets personnels au cours du transport.
- (6) Le coût du déménagement des automobiles.
- (7) La transformation des accessoires électriques pour qu'ils puissent fonctionner sur le courant dont on se sert dans la nouvelle localité.
- (8) Les frais de branchement et de débranchement des appareils ménagers comme les poêles, les lessiveuses et les sècheuses.
- (9) Les frais d'installation du téléphone, de l'électricité, etc....
- (10) Une indemnité de deux cents dollars à chaque employé qui est chef de maison, c'est-à-dire, qui occupe sa demeure à titre de propriétaire ou de locataire, sauf aux employés célibataires qui sont en pension, en remboursement des autres dépenses imprévues, en plus des dépenses déjà mentionnées.

M. FISHER: Pourriez-vous nous dire si c'est la façon de procéder habituelle des deux grandes compagnies de chemins de fer?

M. GIBBONS: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, monsieur Fisher.

M. FISHER: Quelle compagnie de chemins de fer procède de cette façon?

M. GIBBONS: C'est la façon de procéder du National-Canadien.

M. FISHER: Ces avantages sont garantis d'avance et s'appliquent au personnel de réserve, mais les employés qui n'appartiennent pas aux syndicats ne peuvent en profiter?

M. GIBBONS: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: J'ai maintenant sur ma liste de ce matin le nom de M. Beaulé. Il sera suivi de M. Rock.

M. BEAULÉ: Je crois comprendre qu'un adjoint au chef de train de Québec peut présenter une demande afin d'aller à Toronto ou à Montréal. Autrement, s'il veut être à l'abri des risques, il fera valoir ses droits d'ancienneté afin de demeurer au terminus d'attache pour être protégé si on décidait d'abandonner une gare?

M. GIBBONS: On ne peut répondre à cette question. En premier lieu nous avons ce que nous appelons l'ancienneté universelle. Il n'y a pas de transmission de l'ancienneté. Je regrette beaucoup mais je ne suis pas votre raisonnement sur ce point.

Me permettriez-vous de soumettre la question à M. Kelly, vu qu'elle touche un point qui concerne les cheminots?

M. KELLY: Je regrette que le service de traduction ne fonctionnait pas au moment où vous avez posé votre question; mais, comme je crois le comprendre, à votre avis, un cheminot peut montrer une préférence pour Toronto ou Montréal, par exemple, en soumettant une demande d'emploi. Ce n'est pas exact à cause de l'établissement de districts très distincts d'ancienneté dans les limites

desquels ces cheminots doivent travailler. Lorsqu'un particulier est embauché par des chemins de fer, il sait très bien qu'il peut être envoyé à des localités éloignées qui font partie du district d'ancienneté. Nous ne sollicitons aucun redressement à ce sujet. Il est reconnu qu'un homme qui travaille pour une société de chemins de fer peut être déplacé de cette façon.

Des changements sont présentement apportés dans les districts d'ancienneté. Il se pose pour nous la question des services dits directs où un homme embauché au point A, son terminus d'attache, est d'ordinaire en service sur le parcours entre le point A et le point B, ce qui représente peut-être une distance de 150 milles, ou peut aussi faire la navette d'un endroit éloigné à un autre dans les limites de ce district. Les sociétés nous informent maintenant qu'elles changent leur terminus d'attache, et qu'au lieu de circuler entre le point A et le point B, leurs trains circuleront entre le point B et le point C, ce qui aura pour effet de désorganiser toutes les gares le long de la ligne. Elles ne tiennent pas compte des districts d'ancienneté et elles adoptent le très vaste district dont vous avez parlé.

M. BEAULÉ: Combien d'argent ont perdu les syndicats au cours des dix dernières années par suite de ces changements, et quelles pertes sont prévues au cours des années futures, si perte il y aura, pour ces gens advenant qu'ils soient mis à pied?

M. GIBBONS: C'est encore une question à laquelle on ne peut répondre. Nous ne calculons pas nos évaluations d'après les comptes à percevoir ou d'après un système de comptabilité ordinaire. La structure financière de notre organisme est telle que de temps à autre nous faisons payer une contribution à nos membres actuels, quel que soit leur nombre, afin de nous permettre de nous acquitter de nos obligations en tant qu'organisme. Nous ne pouvons dire quelle sera la perte financière. Peut-être pourrions-nous nous livrer à une enquête à ce sujet, si on nous demandait de le faire; mais il s'ensuit naturellement, je crois, que si nos dépenses continuent d'augmenter, comme elles semblent le faire, et que le nombre de nos membres diminue, nous devons imposer une contribution additionnelle aux membres qui nous restent. Je ne pense pas, toutefois, que cette situation ait quelque rapport avec la question qui nous est présentement soumise.

M. ROCK: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques et poser une ou deux questions.

Pour certaines raisons particulières, je m'intéresse vivement à cette question. Je représente le comté de Jacques-Cartier-Lasalle dans les limites duquel se trouvent les deux plus grandes cours de triage à buttes du Canada. La cour se Pacifique-Canadien est aussi dans le comté de Jacques-Cartier, mais en majeure partie dans le comté de Notre-Dame-de-Grâce. Les confins de ma localité touchent également à cette étendue de terrain qui renferme l'ancienne cour de triage de l'entreprise Turcotte qui appartenait au National-Canadien, et qui se trouve aussi en partie dans les limites du comté de Notre-Dame-de-Grâce et Saint-Henri.

C'est l'époque où se fit le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel qui me préoccupe surtout. Les ramifications du chemin de fer s'étendaient à travers toute la province de Québec. C'est alors que les anciens employés quittèrent en masse la partie extérieure de ce réseau pour se diriger vers le centre qui, en fait, se trouvait dans la région métropolitaine de Montréal. Des centaines d'employés venant des secteurs éloignés déménagèrent dans la région métropolitaine de Montréal, soit dans le centre même de l'activité. Je crois que les gens de Montréal ont plus que les autres souffert de ce changement. Un grand nombre de ces employés comptaient dix ou quinze années de service, mais ils perdirent leur emploi. Je ne suis pas d'accord avec M. Gibbons lorsqu'il

dit que l'on a tenté de parer aux difficultés suscitées dans les secteurs éloignés par le fait qu'un employé ayant de l'ancienneté la perdait une fois arrivé à l'endroit où il devait déménager à cause de l'abandon de la ligne.

Vous avez dit aussi que l'on ne se préoccupait guère des employés affectés aux régions métropolitaines parce que là les particuliers peuvent vendre leurs maisons sans trop de difficultés et à bien moins de frais. Je ne suis pas de votre avis sur ce point. A titre d'exemple de ce qui peut arriver, peut-être puis-je vous parler des problèmes qui se sont posés dans le cas d'un de mes excellents amis. Cet homme comptait près de quatorze années de service. Son nom est Wilfred Cardinal. Je l'avais embauché après qu'il eut été plus ou moins mis à pied par le National-Canadien. L'épouse de cet homme avait un emploi, et pour cette raison, il a déménagé à Sorel. Quelques années après ce déménagement il fut rappelé au National-Canadien. Il faisait la navette entre Sorel et Montréal. Il ne put continuer dans ce travail et il résigna ses fonctions au National-Canadien. Il est maintenant au service d'une entreprise industrielle à Sorel. Un tel exemple ne prouve-t-il pas que le problème existe non seulement dans les banlieues, mais aussi à l'intérieur des zones métropolitaines, et c'est ce qui m'inquiète.

Vous avez laissé entendre que les gens qui travaillent pour les sociétés ferroviaires dans les secteurs éloignés devraient être protégés, mais que cette protection ne s'impose pas au même degré à l'endroit des particuliers qui exercent leurs fonctions dans les régions métropolitaines. Je ne suis pas de votre avis là-dessus. Aimeriez-vous faire quelques commentaires à ce sujet?

M. GIBBONS: Peut-être y aurait-il deux ou trois parmi nous qui aimerait s'y attaquer.

M. ORLIKOW: A ce point ou à lui?

M. GIBBONS: Ce que j'essayais de vous dire, c'est que certains des membres de votre comité ont montré de l'inquiétude et se demandaient si en mettant ce projet en application nous ne provoquerions pas une avalanche de demandes à la Commission des transports du Canada sollicitant des renseignements quant au coût. La question particulière qui avait alors été soulevée, si je me rappelle bien, portait sur la perte de la valeur immobilière d'une maison. J'avais fait observer qu'il était très peu probable que, dans toutes les circonstances où la Commission étudiait un cas de ce genre, aucune indemnité ne serait accordée à un employé à cet égard. Toutefois, si vous revenez à notre première demande de révision, vous y constaterez que nous mentionnons ce qui suit:

La compagnie ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer, ou dans une partie de 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, un point de division, un bureau de service-marchandises ou de service-messageries, ni créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés ou leur mise à pied; et lorsqu'il est apporté 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 ou la perte d'emploi ainsi occasionnée.

Or, que vous apportiez ou non un amendement, cela ne changera pas du jour au lendemain la disposition du contrat concernant l'ancienneté. Naturellement, au temps de leur déplacement les employés qui ont une plus grande ancienneté, qu'ils aient été dans un centre urbain ou en service sur une ligne d'embranchement, déménageront là où ils pourront trouver de l'emploi, avec le résultat en fin de compte que quelqu'un sera déplacé après ces multiples chambardements. Nous demandons qu'il soit prévu dans l'amendement une

indemnité à l'intention de telles personnes, aux termes de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui leur permette de retirer une indemnité de cessation d'emploi ou de l'aide financière.

M. ROCK: En d'autres termes, l'abandon d'une ligne dans un certain secteur éloigné a automatiquement des répercussions sur le centre d'activité de la région où se produit le chambardement. Les personnes touchées s'y dirigeront et il en résultera une grande confusion. Quelle protection accordez-vous à ces gens, ou envisagez-vous de protéger ceux qui se trouvent au centre même lorsqu'ils sont victimes de déplacements? Combien d'années d'emploi exigez-vous pour assurer cette protection, et dans quelle mesure accorderez-vous celle-ci? Mettons qu'un homme qui compte deux années de service et qui détient le même genre d'emploi qu'un autre qui en a quinze obtienne de l'indemnité. Cette indemnité équivalra-t-elle à celle de l'homme qui a quinze années de service?

M. GIBBONS: La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien—et nous espérons que vous ne l'abrogerez pas mais que vous la transposerez dans une loi qui nous conviendra davantage et que vous lui donnerez une application pratique—en prévoyait le paiement à tous ceux qui avait un an de service. Il s'agissait là du minimum. Quant à l'homme qui comptait 15 années ou plus d'emploi, il pouvait retirer seulement l'allocation maximum, qui s'établissait à 60 p. 100 de ses revenus de l'année précédente pendant une période ne dépassant pas 60 mois, ou cinq ans.

M. ROCK: En d'autres termes, vous voulez qu'une protection soit prévue dans toutes les dispositions de la présente loi?

M. GIBBONS: C'est exact.

M. ROCK: Au début, vous avez donné des exemples de secteurs éloignés. Je ne vous ai pas bien compris alors.

M. GIBBONS: Je le regrette. J'avais parlé alors du coût de transport, de la valeur immobilière d'une maison. Naturellement, je répondais ainsi, je crois, à M. Regan qui s'était montré inquiet et qui était d'avis qu'une personne du centre urbain serait certainement bien plus en mesure d'obtenir la valeur immobilière en cours pour sa maison. Je dois me ranger de son avis là-dessus. Cette personne n'obtiendrait probablement aucune indemnité en rapport avec la partie de sa demande portant sur les pertes subies qu'elle adresserait à la Commission des transports du Canada, vu qu'il n'y aurait pas eu de perte. Par contre, nous demandons aux termes de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien une indemnité de cessation d'emploi à l'intention des hommes qui sont déplacés.

M. McNULTY: Monsieur le président, à mon avis, il faudrait enlever complètement de la loi le présent article qui devrait faire l'objet de négociations comme cela se fait d'ordinaire à l'égard des syndicats. Je sais que cette question a été maintes et maintes fois abordée au cours de séances antérieures, mais je ne puis trouver aucune raison précise pour laquelle les syndicats ne demandent pas la suppression de cet article. Pourrait-on m'en donner l'explication?

M. GIBBONS: La réponse la plus brève serait la suivante. Nous nous sommes peut-être abstenus de nous exprimer ainsi, sauf au cours de propos échangés avec certains membres du Comité. Finalement, nous vous avons dit qu'en tant que législateurs vous auriez, selon toute probabilité, à vous en occuper de toute façon. Si nous devons pousser les choses à l'extrême, par exemple, et si nous disions avec insistance que le moment est maintenant arrivé pour nous d'entamer des négociations à ce sujet et de nous prévaloir, au besoin, de notre force économique, parce que nous sommes incapables d'y apporter une solution, mon expérience du passé m'enseignerait, je crois, qu'en votre qualité de légis-

lateurs, vous auriez probablement quelque chose à dire au sujet de la possibilité qu'il y a ou qu'il n'y a pas pour nous d'employer notre force économique. Voilà la réponse.

M. McNULTY: Le moment ne serait-il pas opportun de s'adresser à une commission de conciliation?

M. GIBBONS: Comme je l'ai expliqué, si vous prenez connaissance des délibérations de la troisième séance, vous y constaterez que nous avons fourni un addenda au Comité, lequel relate de fait l'expérience que nous avons eue en tentant d'aboutir à un règlement par voie de négociation collective. Malgré tous nos efforts cependant—sans pousser toutefois les choses à l'extrême—nous n'avons pas réussi. Nous savons ce qui se produirait si nous poussions vraiment les choses à l'extrême, l'expérience est un bon maître dans ce domaine. Il ne nous est pas possible de recourir à notre puissance économique à l'égard d'une telle question. Nous prenons beaucoup d'importance sur le plan économique de notre pays si nous devons avoir recours à notre force économique mais nous ne devons le faire que lorsqu'il ne reste plus d'autre choix.

M. MATTE: Monsieur Gibbons, que pensez-vous de cette phrase: L'Association des chemins de fer ne voudrait pas que le Comité conclue à tort que la réduction des niveaux absolus d'emploi aux chemins de fer sont synonymes de mises à pied des employés? Autrement dit, la compagnie offre d'autres postes à ces employés et, en même temps, elle cesse l'embauche de nouveau personnel?

M. GIBBONS: Non. Si je comprends bien votre question, vous me demandez si, au cas où un employé a été congédié et où une loi existerait déjà à cet effet, nous ne demanderions pas d'indemnisation pour lui. Est-ce là votre question?

M. MATTE: Apparemment l'Association des chemins de fer du Canada ne reconnaît pas le terme «mise à pied», puisqu'elle offre un autre poste à tout employé démis. D'autre part, l'expression «mise à pied» telle qu'elle se trouve mentionnée au bill rendrait ce bill sans effet.

M. GIBBONS: A propos, je me demande quel pourrait être l'autre emploi offert. En effet, comme nous l'avons déjà signalé, je ne vois vraiment que deux catégories d'emplois où il y aurait place pour de nouveaux employés du fait d'une certaine recrudescence d'activité: c'est en premier lieu l'emploi d'électricien, à cause de la dieselisation des locomotives, et ensuite celui de signaleur et de préposé à l'entretien des voies du fait de l'installation de la commande centralisée de la circulation. En outre, il existe certaines possibilités d'emplois à l'exécutif. Et pour ce qui en est des licenciements, il est certain que si un employé était renvoyé pour une raison valable, nous ne présenterions pas de demande d'indemnisation.

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): J'ai une série de questions à poser à MM. Gibbons et Wells. J'aimerais toutefois les faire précéder de quelques remarques. En premier lieu, je dirai que tous ici nous sommes d'avis que, si l'évolution technique projetée doit assurer un meilleur rendement à l'industrie canadienne, il ne faut pas nous y opposer. Nous sommes unanimes sur ce point, et aussi sur celui de la nécessité d'une réadaptation des employés qui sont déplacés par suite d'un changement technologique. Mais là où nous ne nous sommes pas encore entendus—et, personnellement, je crois avoir une grande largesse de vue à ce sujet—c'est sur le meilleur moyen de réaliser la réadaptation du personnel ainsi déplacé. Vous avez demandé que les employés de chemin de fer fassent l'objet d'un soin particulier. J'appuie certainement cette demande dans le cas des employés des petites localités du Nord qui dépendent presque entièrement de l'activité du chemin de fer pour gagner leur vie. Lorsque le chemin de fer cesse de circuler dans leur région, ceux-ci ne

devraient en aucun cas être seuls à porter le poids des pertes résultant de l'impossibilité de vendre leurs biens immobiliers, d'autant plus que ces biens seraient encore plus difficiles à vendre en l'occurrence. Je pose maintenant des questions afin de pouvoir me faire une opinion sur le sujet. A propos de la réadaptation des employés en général, monsieur Gibbons, êtes-vous d'avis que cette question devrait faire l'objet d'une loi couvrant l'ensemble des employés ou croyez-vous qu'il serait préférable de traiter avec chaque industrie séparément? Je ne perds pas de vue que vous avez répondu plusieurs fois à cette question depuis l'ouverture du Comité, mais j'aimerais connaître votre pensée une fois de plus. Je voudrais aussi savoir si oui ou non vous estimez qu'on pourrait remédier aux cas particuliers par des ententes collectives, ceci pour autant qu'on arrive d'abord à établir des relations plus satisfaisantes entre les syndicats du personnel de mouvement et les exploitants ferroviaires.

M. GIBBONS: Autant dire que vous nous invitez à nous étendre sur le sujet du comité des relations ouvrières patronales du Conseil national de la productivité et de mentionner la largesse de vue qui existe entre employeurs et employés en Suède et dans d'autres pays d'Europe. La souplesse et l'aisance avec laquelle ils abordent le sujet ne sont pas encore tangibles au Canada.

Toutefois, pour être plus précis,—et je crois qu'il nous faut être particulièrement précis dans ce cas,—nous ne sommes pas encore en mesure de déterminer dans quel sens il vous faut rédiger cette loi. Il nous est difficile en effet de préciser si l'amendement devrait être de portée générale et libellé de façon à couvrir l'ensemble du problème ou s'il faut commencer par en établir les grandes lignes et y mentionner ensuite des exceptions dont la Commission des transports pourrait s'inspirer.

En toute équité, la loi ne doit pas être négative; elle doit être positive. Elle devrait poser d'abord le principe d'une responsabilité à prendre. On pourrait y incorporer alors la loi sur le National-Canadien et sur le Pacifique-Canadien visant ceux qui auraient droit à des avantages et des indemnisations, comme nous l'avons d'ailleurs déjà recommandé. Ces questions sont toujours sujettes à l'approbation de la Commission des Transports du Canada. Celle-ci devrait examiner les conséquences de chaque demande.

Personnellement, pour cette revision, je favoriserais le libellé de portée générale que nous avons proposé.

Nous avons beaucoup insisté sur la question de savoir s'il vaudrait mieux en discuter au cours de négociations collectives, il est donc inutile de répéter. Nous avons constaté qu'il est impossible d'atteindre des résultats satisfaisants au cours de conventions collectives. Mais si nous sommes à la recherche de l'absolu, tous ici présents nous diront probablement de poursuivre notre travail en dépit de ces échecs parce qu'il s'agit d'un cas d'urgence nationale.

Et si on nous taxe d'innovateurs en la matière, là aussi nous avons un précédent. En effet, si en 1913, 1919 et 1933, nous faisons figure d'innovateurs parce que les règlements qui régissaient les chemins de fer étaient appliqués par la Commission des transports, alors oui, notre entreprise actuelle peut être qualifiée d'unique. Et si les législateurs jugent qu'il est utile de faire certaines recommandations concernant, par exemple, les conclusions de la Commission royale sur les transports, nous estimons qu'il vous incombe également de songer aux conséquences de la loi que vous édictez, particulièrement aux conséquences sur le plan humain, et de voir à ce qu'il y soit prévu des dispositions couvrant ces conséquences.

Nous sommes bien loin du temps où l'individu peut être laissé à ses propres moyens au sein d'une société aussi complexe que celle où nous vivons aujourd'hui, en particulier quand il s'agit des conséquences de l'automatisation. Cette dernière, dit-on parfois, créera plus d'emplois à la longue qu'elle n'en éliminera. S'il en est ainsi, la question ne pose pas de problème; mais il ne faut pas perdre

de vue, cependant, qu'on n'a pas encore procédé à une étude objective ou à une analyse à l'échelle humaine des effets et conséquences de l'automatisation au Canada. Bien sûr, le gouvernement et certaines entreprises privées ont tenté d'examiner la question, mais ces tentatives n'ont pas atteint jusqu'ici le stade d'analyse objective. De même, ceux qui, à l'autre extrême de la question, s'opposent à l'optimisme exprimé au sujet des avantages technologiques de l'automatisation n'ont pas encore démenti leurs vues. Et nous voyons en ce moment les manifestations de cet extrême dans ce domaine, car nous nous trouvons dans une situation où nous ne savons pas s'il est utile ou non de produire ces machines. L'opinion émise par ce groupe est la suivante: si l'automatisation cause la suppression d'emplois, ce n'est pas la peine d'automatiser, car 40,000 emplois disparaissent chaque semaine aux États-Unis à cause de l'automatisation. Mais sommes-nous en mesure de dire que cela est vrai?

C'est aux gouvernements que la responsabilité incombe de faire des analyses objectives et complètes des conséquences humaines de l'automatisation. Bien entendu, l'individu ne peut être laissé à ses propres moyens devant un tel problème. J'espère que mon exposé répond en partie à la question posée.

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): Je tiens à vous dire que je suis entièrement d'accord avec vous lorsque vous dites que le gouvernement devrait s'occuper plus activement de la question de l'évolution technologique.

Nous examinons cette mesure législative et il ne semble pas que nous arrivions au cœur du problème. Nous avons droit d'en savoir plus long sur les conséquences économiques du bill C-15 dont nous sommes saisis.

Je pourrais mettre en évidence deux ou trois points de ce projet de loi qui sont à mon avis, sujets à de graves critiques. Il y a par exemple à l'avant-dernière ligne l'expression «les pertes financières qu'ils subissent!» Allons-nous demander à la Commission d'examiner des milliers de cas individuels? Devons-nous établir une commission distincte?

Encore une question au sujet de cette expression «les pertes financières qu'ils subissent». Je voudrais bien savoir quel genre de dépenses on envisage ici?

M. GIBBONS: Une fois de plus, nous vous prions de vous référer à la loi sur le National-Canadien et sur le Pacifique-Canadien ainsi qu'à l'accord visant le *Pacific Great Eastern*, car c'en est une application. Un examen de l'accord de Washington concernant la protection des emplois aux États-Unis vous rendrait aussi grand service, car il fait ressortir plusieurs cas. Quoi qu'il en soit, monsieur Watson, s'il y a accord de principe, je serais heureux de siéger à vos côtés pour rédiger une loi appropriée.

M. ORLIKOW: J'ai une autre question à poser. Croyez-vous que vous seriez content si les compagnies vous offraient les mêmes conditions que celles qu'elles ont offertes aux employés salariés qui ne sont pas protégés par le «modus vivendi»?

M. GIBBONS: Il nous faudrait bien accepter la situation de bon cœur et avec le sourire. Voilà tout!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Watson?

M. WATSON (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*): J'ai encore bien d'autres questions, mais je voudrais donner aux autres l'occasion d'en poser avant moi.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Greene.

M. GREENE: Monsieur Gibbons, dois-je conclure de votre témoignage que les syndicats estimaient que ces questions relevaient avant tout des ententes collectives. Est-ce exact?

M. GIBBONS: Oui, c'est exact.

M. GREENE: Et vous êtes ici à présent que vous n'avez pas pu obtenir ces résultats par des ententes collectives. Est-ce exact?

M. ROCK: Mais ils ne l'ont jamais demandé.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. GIBBONS: En toute honnêteté, je crois que voici la réponse: depuis bien longtemps, nous pensions être couverts par l'article 182 de la loi sur les chemins de fer. Comme nous l'exposons dans notre mémoire, lorsqu'on abandonna complètement la ligne entre ici et Cornwall, abandon qui fut le résultat de l'ouverture de la voie fluviale des Grands Lacs, nous pensions que les employés atteints par l'abandon total de cette ligne seraient couverts. Mais, quand nous avons adressé une demande, nous avons découvert que celui qui a rédigé la loi était loin d'être un grammairien méticuleux et, en conséquence, il nous a été impossible d'obtenir par voie légale ce qui était notre dû en principe.

Soit dit en passant, ces mêmes gens ont adressé une demande aux termes de l'accord de Washington concernant la protection des emplois aux États-Unis et il y a ici à Ottawa des citoyens canadiens qui bénéficient de la loi américaine aux termes de cet accord.

Mais lorsque nous nous sommes aperçus que la loi n'était ni applicable ni interprétée comme nous pensions qu'elle le serait, parce que ce sont des situations indépendantes de notre volonté, nous avons cru justifiable de venir demander une modification de la loi de manière à la rendre applicable et à donner un effet légal à ce que nous croyions avoir en principe.

M. GREENE: N'aviez-vous jamais essayé d'obtenir ces résultats par des négociations collectives?

M. GIBBONS: Le supplément au mémoire que nous avons présenté à la dernière session expose toutes les difficultés que nous avons éprouvées en cherchant à négocier cette affaire.

M. GREENE: Les négociations collectives se sont donc soldées par un échec?

M. GIBBONS: Mais oui.

M. GREENE: Et c'est pourquoi vous êtes maintenant ici?

M. GIBBONS: En partie, oui, parce que nous avons pris la décision, il y a cinq ans, d'essayer de faire modifier la loi.

M. GREENE: Vous avez déclaré que, dans une certaine mesure, vous êtes venus ici dans l'espoir d'atteindre ces objectifs par des négociations collectives. Mais à quoi serviraient les négociations collectives pour atteindre ces résultats, puisque, si nous les acceptons comme étant la méthode voulue pour régler cette question, nous ne serons de ce fait pas en mesure de nous servir de notre pouvoir économique. Cet argument ne s'applique-t-il pas à tout aspect des négociations collectives concernant les chemins de fer?

M. GIBBONS: Je pense qu'un examen du dossier fera ressortir que je n'ai pas dit cela dans ce contexte. M. Kelly a déjà dit dans son témoignage que, dans les pourparlers en cours, ils essayent de s'en tenir à d'authentiques négociations collectives et à l'examen du domaine particulier relevant de telle ou telle question. Nous n'avons donc pas perdu tout espoir.

M. GREENE: Et vous cherchez toujours à atteindre vos objectifs par des négociations collectives?

M. GIBBONS: Oui.

M. GREENE: Vous adoptez le principe selon lequel quand on ne peut arriver au but par des négociations collectives, on s'adresse aux législateurs qui pourront y arriver pour nous.

M. GIBBONS: Pas exactement, puisque nous avons abordé la question en sachant que nous étions protégés par la loi. Il est clair que si un jugement de la Cour suprême dit qu'en principe, vous n'êtes pas couvert aux termes de

la loi, il ne reste plus qu'à vous adresser à une autre source. Ce n'est pas à la compagnie de modifier la loi. Nous nous sommes donc adressés au gouvernement précédent et c'est de cela que nous avons demandé qu'il tienne compte. Il ne s'agit pas d'abandonner une méthode en faveur d'une autre. Je cherche seulement à atteindre mon but ultime. Si, en recourant aux négociations collectives, nous devons aller à l'extrême et nous servir de notre puissance économique, vous, législateurs, devrez bien vous occuper de nouveau de l'affaire.

M. GREENE: C'est un point différent d'un amendement à la loi sur les chemins fer. Ces lois existent déjà et prévoient une certaine protection. Pensez-vous toujours que l'élaboration d'une loi portant modification pour couvrir tous ces cas particuliers est très différente de l'adoption du nouveau projet de loi?

M. GIBBONS: Non, ce n'est pas un nouveau projet de loi. Notre sommaire fait un exposé de toute la question; à l'origine, en 1913, la loi sur les chemins de fer prévoyait une indemnisation. Elle fut modifiée en 1919 et passée sous un autre article. Dans le nouveau libellé de la loi sur les chemins de fer, les articles 168 et 182 n'avaient plus aucun rapport entre eux. A présent, l'article 181 ne peut s'appliquer qu'à l'article 181. Mais pour montrer à quel point cela peut devenir ridicule, lorsqu'une division de chemin de fer devait songer à changer une ligne à cause d'une inondation ou d'une circonstance analogue, elle versait une indemnité à quiconque avait à souffrir d'un changement aussi anodin, alors que, d'autre part, les chemins de fer peuvent abandonner une ligne entière et ne pas accepter la responsabilité d'indemniser les employés. L'illogisme en est tel que le juge en chef a déclaré que les rédacteurs de la loi avaient mal placé les virgules. Si on me permet de donner lecture de la loi originale, voici exactement ce qu'on y dit:

La Compagnie ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie de 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, un point de division, un bureau de service-marchandises ou de service-messageries, ni créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés ou leur mise à pied; et lorsqu'il est apporté 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 ou la perte d'emploi ainsi occasionnée.

Cette disposition me semble très claire, rédigée dans un langage ordinaire; elle a trait au déplacement, à la fermeture et à l'abandon de stations ou de points de division. Ce vieux principe se trouve dans la loi depuis 1913. Si, par suite de l'interprétation qu'en donnent les tribunaux, la loi n'est pas applicable, nous n'avons pas d'autre recours que de nous adresser à vous.

M. GREENE: Permettez-moi de vous interroger sur cette crainte très naturelle et bien fondée que si les négociations collectives ordinaires avec la compagnie, un service d'utilité publique ou une entreprise essentielle à l'économie du Canada dans son ensemble, il ne vous est pas permis d'exercer vos pouvoirs économiques, et que les législateurs doivent intervenir en dernier ressort. Ce principe est applicable à tout aspect des négociations collectives, y compris les salaires, n'est-ce pas? Vous ne vous attendez pas que les législateurs devancent les négociations collectives en fixant vos salaires par une loi avant le temps, n'est-ce pas?

M. GIBBONS: Pas avant le temps; mais ils ont certainement exercé leur influence pour déterminer les salaires qui nous revenaient après que nous eussions épuisé toutes les dispositions de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail à deux reprises.

M. GREENE: Après avoir constaté qu'avec les procédés économiques des négociations collectives qui existaient, vous ne pouviez en arriver à une entente; c'est votre principale question en jeu?

M. GIBBONS: C'est cela.

M. GREENE: Si nous adoptons la méthode qui consiste à légiférer dans des domaines qui relèvent des négociations collectives afin d'empêcher un désaccord ultime, n'éliminons-nous pas la fonction des syndicats et des négociations collectives dans le domaine des chemins de fer?

M. GIBBONS: Pas dans ce cas particulier à cause du caractère unique de la situation. En effet, les législateurs ont cherché dès 1913 à assurer une indemnité aux employés lésés à la suite des changements effectués par les chemins de fer, à l'exclusion de ceux qui étaient absolument indépendants de leur volonté. Je ne crois pas que nous devions rattacher cela aux négociations collectives, sauf le respect que je vous dois.

M. GREENE: C'est ce qui m'inquiète. Je crains votre façon d'aborder le sujet. Supposons que les compagnies s'adressent à nous ensuite et nous disent que c'est un sujet sur lequel nous ne pourrions pas nous entendre à la suite ou qu'un juge dise que vous pourrez jamais vous entendre sur ce point, il se peut qu'il y ait une impasse et que vous nous reveniez de toute façon. A titre de législateurs, par conséquent, nous vous demandons de soustraire ce sujet au domaine des négociations collectives par une loi. Je crois que ceux d'entre nous qui ont foi dans les négociations collectives ne veulent pas avoir de difficulté dans ce domaine relativement à des questions que peut régler une loi; nous ne voulons pas non plus prendre des dispositions en prévision du fait qu'aucune convention collective ne peut être obtenue.

M. GIBBONS: Il est très difficile de régler des cas hypothétiques. Je soupçonne que les chemins de fer comparaitront pour faire de très fortes représentations. Ils l'ont déjà indiqué en réclamant l'abrogation de l'article 181. Ce semble être leurs vues, mais nous pouvons nous faire les porte-paroles des gens que nous représentons. D'après notre expérience qui remonte à des années en arrière je répète que nous étions protégés par la loi à toutes fins pratiques à cause de la situation unique des compagnies de chemins de fer, qui sont assujetties à une réglementation très serrée. Par conséquent, nous avons cru que si une loi était adoptée, si les choses en venaient à ce point, si les législateurs ont l'intention de légiférer pour modifier les règlements de quelque manière, et que les chemins de fer agissent en vertu de cette loi, nous supposons qu'ils accepteront la responsabilité et les conséquences de l'article 7. La situation est unique à cet égard.

M. GREENE: Croyez-vous convenable que les syndicats choisissent d'avoir recours aux deux méthodes et disent qu'ils régleront la question au moyen de négociations collectives ou de la loi? Ne devraient-ils pas décider de s'en tenir à l'une des deux méthodes? Vous ne vous adressez pas à nous au sujet des salaires en disant que vous ne vous entendez pas; il nous faudrait les fixer. Je suis certain que vous ne voudriez pas cela de nous. Vous avez foi dans les négociations collectives et vous ne voudriez pas faire cela. N'appartient-il pas aux syndicats de dire que c'est une question qui relève exclusivement de la loi sur les chemins de fer ou du domaine des négociations collectives, où elle doit être débattue?

M. GIBBONS: Nous avons cherché à obtenir une modification de la loi sur les chemins de fer pour la seule raison qu'il est évident pour nous que depuis 1913 il y avait dans la loi des dispositions relatives aux indemnités pour les employés qui étaient gravement lésés. Devons-nous nous contenter de lever les bras en signe de désespoir parce que le juge en chef de la Cour suprême de l'Ontario a dit qu'en principe la loi du pays nous confère le droit à ces indem-

nités, mais que la loi ne peut s'appliquer parce qu'un grammairien non méticuleux l'a rédigée. Cette situation ne devrait pas enlever au gouvernement le pouvoir d'adopter une modification appropriée pour que le principe reconnu puisse être appliqué juridiquement.

D'un autre côté, si nous parlons de négociations collectives, nous en avons fait l'expérience relativement à la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail en ce qui concerne la période de soixante jours préalables à l'expiration du contrat. Elle est censée favoriser la paix industrielle; tel en est l'objet. La direction exerce ce qu'elle appelle les prérogatives de la gestion et essaie de mettre à exécution des changements à nos conditions de travail pendant cette période. La loi ne dit rien à cet égard.

Quand arrive la période de 60 jours précédant immédiatement l'expiration, nous recevons un avis de la revision des salaires des chemins de fer et la loi devient absolue parce qu'elle dit que pendant cette période et jusqu'à un certain temps après que la commission de conciliation a présenté son rapport il n'y aura pas de changements. Cette loi revient aux législateurs parce que vous avez posé les règles de son application.

M. ROCK: J'ai une autre question à poser.

M. GREENE: Puis-je terminer. Ne craignez-vous pas de tenter une aventure dangereuse en abordant la question du point de vue des négociations collectives et des méthodes légales? Vous voulez deux remèdes; si l'un ne réussit pas, le syndicat espère que l'autre réussira.

M. GIBBONS: Non. Nous n'avons aucune crainte.

M. ROCK: La semaine dernière, il a été question de l'accord de Washington concernant la protection des emplois et nous avons demandé si nous pouvions en obtenir des exemplaires pour les utiliser relativement à l'article 182 et à l'autre article. Avez-vous reçu ces exemplaires?

M. GIBBONS: J'ai cru que le Comité les obtiendrait.

Le PRÉSIDENT: La question a été laissée en suspens.

M. ROCK: Il avait été entendu, je crois, qu'on nous les obtiendrait.

M. GIBBONS: Nous en avons un exemplaire.

M. ROCK: Pourrait-il être inséré dans les *Procès-verbaux et témoignages* de la semaine prochaine?

Une autre chose, certains de ces membres doivent prendre le train sous peu et je crois que nous devrions en finir avec l'interrogatoire des membres de la Fraternité.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous nous occuper d'une seule chose à la fois? Avez-vous une motion à présenter.

M. ROCK: Je propose que ce document, l'accord de Washington concernant la protection des emplois, soit imprimé dans nos procès-verbaux.

Appuyé par M. Beaulé.

Motion adoptée.

M. REGAN: J'ai deux ou trois petits points à soulever. En premier lieu, vous avez parlé de la disposition de la loi qui exige qu'il n'y ait pas de changements pendant les trente derniers jours. Pour être parfaitement franc et clair, admettez-vous que la fin qu'on s'est proposée en insérant dans la loi la disposition relative aux 60 derniers jours d'une convention collective—elle se trouve aussi dans la loi provinciale—était d'empêcher les pressions continues à un moment où les négociations approchaient. Admettez-vous que la fixation d'une période de 60 jours a un but très spécifique autre que celui qui nous préoccupe dans le cas présent? L'admettez-vous?

M. GIBBONS: Pas tout à fait. Je prie M. Kelly de vous répondre.

M. KELLY: Je crois que cette disposition a une double fin, car d'après l'interprétation que je donne à la loi, à partir du temps où l'avis est donné, les

employés ne peuvent pas utiliser leur puissance économique avant une période spécifiée, soit sept jours après le rapport de la commission de conciliation. Ainsi, pour la même raison, une disposition prévoit que les conditions de l'emploi ne doivent pas changer pendant une période où les employés n'utilisent pas leur puissance économique. Là où il y a injustice, à notre avis, c'est qu'une fois que la convention collective est conclue, rien n'interdit à l'administration d'effectuer des changements essentiels pendant la période du contrat.

M. ROCK: Seriez-vous prêts à entrer en pourparlers avec les chemins de fer au sujet de la clause qui leur accorde leurs droits de gestion?

M. KELLY: Non.

M. ROCK: Au sujet de toutes les conventions collectives, la théorie veut que tous les droits qui ne sont pas acquis par les négociations, les droits résiduels, sont réservés à la gestion et elle a le droit de gérer ses propres affaires. Si elle conclut une convention collective avec le syndicat, elle ne cède pas ses droits de gestion; elle les conserve et c'est à cause de cela qu'elle peut modifier sa façon d'exploiter son entreprise au cours de l'existence de la convention.

M. KELLY: Non. Deux théories s'appliquent aux droits résiduels. La plupart des arbitres se rallieraient à la théorie que vous avancez et beaucoup d'entre eux seraient d'un autre avis au sujet de la théorie des droits résiduels. Certaines gens croient que ces conventions sont l'œuvre d'une période d'années et qu'elles impliquent plus que ce qui paraît dans le texte réel de la convention proprement dite. Dans le cas des chemins de fer où des hommes sont embauchés, il y a une mention spécifique que le contrat est final et beaucoup de gens croient qu'une convention collective contient plus que les termes exacts. Certaines gens avancent cette théorie et d'autres s'y opposent.

M. ROCK: Il est vrai que certaines gens croient qu'il y a des conditions sous-entendues. Monsieur Gibbons, à tort ou à raison, vous croyez que votre cas est unique par comparaison à celui des autres syndicats et par rapport aux autres considérations que nous devons envisager à titre de législateurs à l'égard des changements technologiques dans l'industrie et à l'égard de leurs répercussions sur les travailleurs répartis dans tout le Canada. Vous fondez votre attitude à l'égard du caractère unique de votre cas sur deux choses: en premier lieu, il existe déjà une loi dont le but est d'assurer la protection dans cette industrie particulière et vous ne croyez pas que les conditions ont changé au point que la loi devrait être abrogée, mais plutôt clarifiée et renforcée et, deuxièmement, vous faites partie d'une industrie dont les employés doivent déménager à de grandes distances plus souvent qu'en toute autre d'une industrie dont les employés sont le plus souvent postés dans une région éloignée. Sont-ce là les facteurs qui vous permettent de soutenir que votre cas est différent de celui des autres syndicats?

M. GIBBONS: Il y a un autre aspect; c'est le fait que nous avons mentionné souvent, soit que les chemins de fer sont assujétis à plus de règlements législatifs que toute autre industrie, peut-être. Notre cas est unique et non seulement au Canada. Si une modification apportée à la loi sur les chemins de fer vise les employés, nous croyons que les législateurs ont la responsabilité d'en examiner les conséquences et de légiférer pour adoucir les conditions adverses, parce qu'il faut une loi à cette fin en premier lieu et parce que les règlements sont très rigoureux. Par exemple, aux États-Unis, c'est la seule industrie qui possède sa propre caisse d'assurance-chômage; elle a sa propre loi de retraite et sa propre loi du travail. D'autres pays ont reconnu cet aspect unique aussi.

Nous ne demandons rien d'unique. Dès 1923, il existait au Royaume-Uni une loi tendant à aider à ceux qui étaient assujétis à des changements indépendants

de leur volonté. En 1933, une loi a été adoptée aux États-Unis, de laquelle est née l'accord de Washington concernant la protection des emplois en 1936, et dans notre pays la législation remonte à 1913 et 1919.

M. REGAN: Selon vous, c'est une troisième raison. Croyez-vous que le succès futur de l'exploitation des chemins de fer dans notre pays et, par conséquent, la sécurité de l'emploi de vos membres seraient améliorés ou diminués à cause de la concurrence des voies navigables,—si je puis employer ces mots que je n'approuve pas,—du camionnage et des pipelines? Croyez-vous que la sécurité de l'emploi de vos membres serait améliorée, si les chemins de fer avaient la liberté d'affronter davantage la concurrence et étaient moins assujétis que dans le passé aux règlements établis par le gouvernement.

M. GIBBONS: Nous abordons maintenant un sujet...

M. FISHER: Monsieur le président, comme cette question est très vaste, je demande à celui qui l'a posée de dire de quelle manière elle se rattache au sujet qui fait présentement l'objet de la discussion. Je crois qu'il nous doit cela.

M. REGAN: Je m'en ferai un plaisir. Je crois ma question pertinente, monsieur Fisher, parce que nous devons examiner ici si l'article 181 doit être rayé ou non. Comme vous le dites, les représentants des chemins de fer recommanderont qu'il soit rayé et qu'à l'avenir la question soit laissée entièrement aux négociations collectives entre les syndicats et la compagnie. Quant à vous, vous recommandez qu'il soit renforcé et éclairci. Je crois que c'est l'exemple d'un règlement qui influe sur les frais d'exploitation d'un chemin de fer et qui est exclu des négociations collectives. Par conséquent, je crois que c'est votre point de vue sur ce sujet et que ma question est très pertinente.

M. FISHER: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Il me semble que cette question exigerait un commentaire, par exemple, sur toute la signification de la Commission royale MacPherson et de ses recommandations et je ne crois pas qu'on doive demander au témoin de nous dire, à première vue, quelle est l'attitude de tous ces syndicats relativement aux recommandations de la commission MacPherson.

M. REGAN: Je puis dire...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Pour clore le débat, je demande au témoin de nous donner une réponse à ce sujet, s'il le peut dans le temps accordé.

M. GIBBONS: Je crains que nous ne puissions répondre comme il convient à cette question immédiatement, et j'en suis certain, et peut-être pas à une autre séance non plus, parce que nous avons à ce sujet des vues bien arrêtées. Nous avons fait des déclarations nombreuses et répétées sur le programme national du transport que nous devrions avoir au pays, dans lesquelles nous recommandons que toutes les formes de transport devraient être examinées.

Très brièvement, plusieurs commissions royales ont examiné l'exploitation des chemins de fer dans notre pays, mais elles n'ont pas étudié les relations qui existent entre toutes les formes de transport. Je crois que vous admettrez que dans un pays de 50 milles de profondeur et de 4,000 milles de largeur les transports représenteront toujours un problème pour le pays. Nous voulons et désirons que les chemins de fer fonctionnent de façon efficace. Très brièvement, je pense que la meilleure façon de nous exprimer est la suivante: chaque mode de transport au pays devrait s'occuper du domaine qui lui convient le mieux. Mais cela ne peut pas se faire par suite de la concurrence. C'est ainsi que les compagnies de chemins de fer sont les plus gros propriétaires de camions au pays, en ce moment. Et cela continuera indéfiniment. Il faudrait que nous préparions un mémoire semblable à celui que nous avons présenté à la Commission MacPherson.

M. GREENE: Du point de vue constitutionnel, ce n'est pas possible.

M. GIBBONS: Vous aviez le droit et vous l'avez abandonné.

M. GREENE: Non, je n'étais pas là à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Je veux poser une question à M. Gibbons. Est-ce vrai que d'autres syndicats désirent comparaître devant notre comité? La raison pour laquelle je vous le demande est qu'il faudrait que nous ayons le temps de préparer le programme.

M. GIBBONS: Au début, nous avons indiqué que les représentants élus de chaque syndicat en particulier, soit les syndicats de chemins de fer, ont participé au mémoire. Nous sommes tous ici, en ce moment. Il se peut que nous ne soyons pas toujours tous présents, mais nous avons des représentants des groupes d'employés sédentaires tout autant que des services de la circulation. Si d'autres groupements viennent comparaître devant vous et présentent des mémoires, je pense qu'il nous faudra clarifier la situation en disant,—je vois qu'il y a eu des conversations à ce propos où il a été question du ministre des Transports,—que les autres groupements se présenteraient de leur propre chef, à titre de citoyens du pays. Il se peut qu'ils soient membres des syndicats de cheminots, mais nous sommes les représentants dûment élus par les syndicats et tous les syndicats de cheminots sont représentés par le comité.

Le PRÉSIDENT: Cela répond à ma question.

M. REGAN: Est-ce à dire que vous êtes là pour la dernière fois?

Le PRÉSIDENT: Non, je pose la question parce que nous devons préparer un programme et je voulais obtenir des renseignements à cette fin.

M. FISHER: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons mardi prochain, à dix heures du matin dans la même salle, alors que nous poursuivrons le débat.

M. GREENE: Je crois que la Chambre doit siéger mardi prochain.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison. Dans ce cas, je crois que nous siégerons mardi, à onze heures.

M. FISHER: Pourquoi ne pas faire des arrangements, alors que vous êtes le président? Pourquoi ne pas vous renseigner et nous tenir au courant?

Le PRÉSIDENT: Je vais consulter le comité directeur à ce sujet et je vous avertirai.

## APPENDICE C

AU PRÉSIDENT DU COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER,  
CANaux ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES,  
CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA

Monsieur,

Nous, dont les signatures apparaissent sur l'EXTRAIT ci-joint, voulons vous prier ainsi que votre Comité d'accorder une sérieuse considération ainsi que votre appui au mémoire qu'a présenté le comité de la législation de la Fraternité internationale des cheminots pour demander une révision de la loi sur les chemins de fer, pour autant que l'addition du texte suivant à l'article 182:

«Les dispositions relatives à une compensation accordée en vertu du présent article devra s'appliquer dans le cas des abandons approuvés en vertu de l'article 168».

constitue une compensation pour ceux de nos compagnons qui seront atteints par des abandons futurs.

Bien à vous,

Les membres de la Fraternité  
des mécaniciens de locomotive  
Calgary (Alberta)

*(19 signatures apparaissant au texte original sont gardées au dossier au Service des comités et bills d'intérêt privé.)*

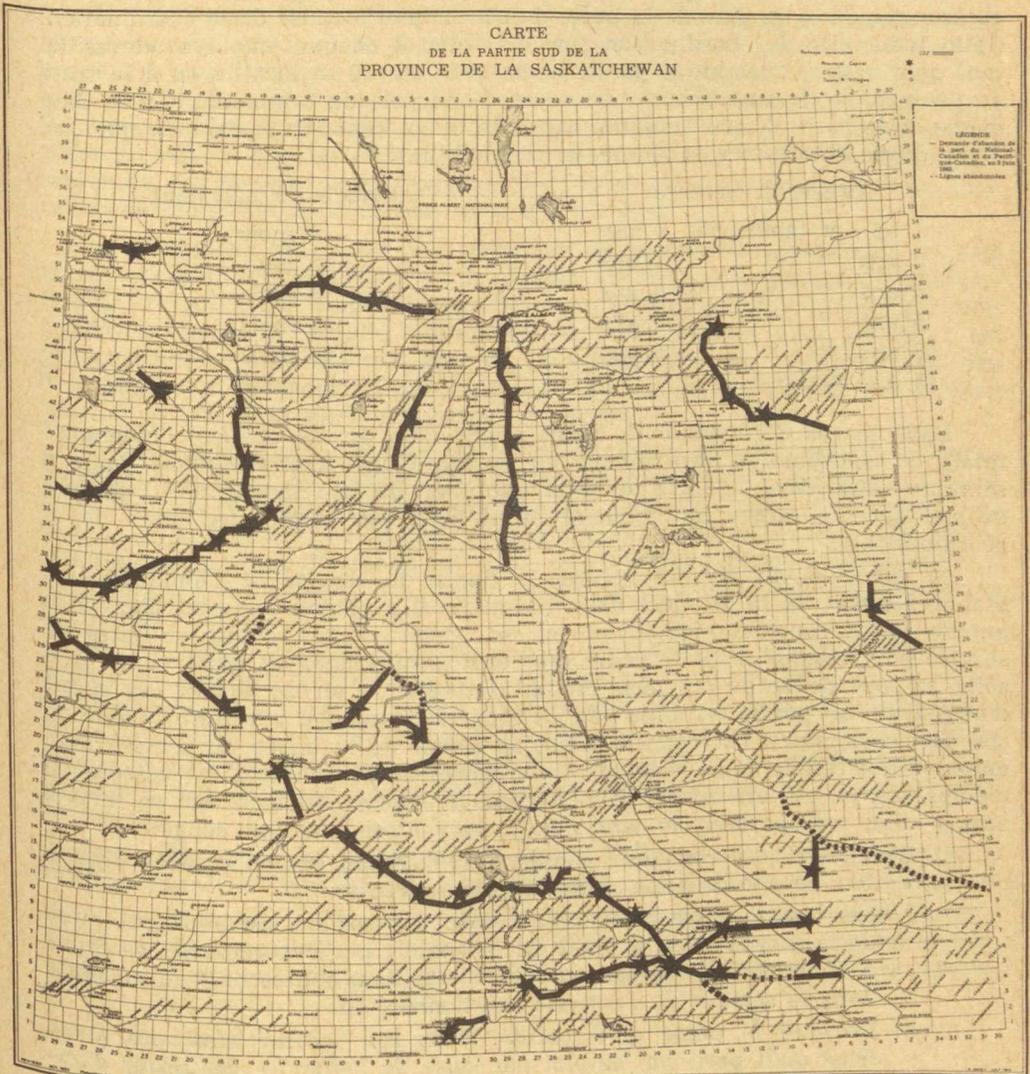
## APPENDICE D

LES ÉTOILES: indiquent les comités de maintien des lignes de chemins de fer établies.

A remarquer que ces demandes ont été soumises à la Commission avant le mois de juin 1963 et qu'elles émanent presque toutes du National-Canadien.

Le Pacifique-Canadien a gardé les siennes en suspens, jusqu'à ce que la situation ait été clarifiée.

La distance totale indiquée sur la carte est 1209 milles.



## APPENDICE E

ACCORD DE WASHINGTON CONCERNANT LA PROTECTION  
DES EMPLOIS, MAI 1936

Article 7 a) Tout employé de n'importe quel transporteur participant à une coordination particulière qui est privé de son emploi par suite de ladite coordination recevra une indemnité (ci-après appelée indemnité de coordination) fondée sur la durée de son service et qui (sauf dans le cas d'un employé ayant moins d'une année de service) prendra la forme d'une indemnité mensuelle égale, dans chaque cas, à soixante pour cent (60 p. 100) de la rémunération mensuelle moyenne de l'employé en question durant les six derniers mois de son emploi au cours desquels il a gagné une rémunération antérieurement à la date de la perte de son emploi à cause de la coordination. Cette indemnité de coordination sera accordée à chaque employé admissible tant qu'il restera inemployé par le chemin de fer de sa localité ou à la suite de l'entreprise de coordination au cours d'une période commençant à la date même de la perte de son emploi à cause de la coordination et dans chaque cas, d'une durée déterminée et limitée ainsi qu'il suit:

<i>Années de service</i>	<i>Période de paiement</i>
1 an et moins de 2 ans	6 mois
2 ans " " " 3 ans	12 mois
3 ans " " " 5 ans	18 mois
5 ans " " " 10 ans	36 mois
10 ans " " " 15 ans	48 mois
15 ans et plus	60 mois

Dans le cas d'un employé ayant moins d'un an de service, l'indemnité totale de coordination sera versée au moyen d'une somme globale égale à soixante (60) jours de paye au taux quotidien de la rémunération régulière de son dernier emploi, au moment où il perd son emploi par suite de la coordination.

b) Aux fins du présent accord, la durée du service de l'employé sera établie à partir de la dernière date à laquelle il a obtenu le statut d'employé auprès du transporteur-employeur et on portera à son crédit un mois de service pour chaque mois au cours duquel il aura occupé un poste (quel qu'il soit) et pour douze de ces mois on lui créditera un an de service. Le statut d'employé n'est pas interrompu par un congé si l'employé y a droit et reprend son service lorsqu'il est rappelé. Dans le calcul de la durée du service d'un employé qui fait fonction d'agent ou de représentant officiel d'une association d'employés, on portera au crédit de l'employé, comme s'il avait été en service auprès d'un transporteur, le temps qu'il aura ainsi passé en congé.

c) L'employé sera considéré comme privé de son emploi et aura droit à une allocation de coordination dans les cas suivants:

1. Lorsque le poste qu'il occupe dans son secteur est aboli par suite de la coordination et qu'il est incapable, par l'exercice de ses droits d'ancienneté, d'obtenir un autre poste dans son secteur ou un poste dans le secteur de l'activité coordonnée, ou
2. Lorsque le poste qu'il occupe dans son secteur n'est pas aboli, mais qu'il perd son emploi par suite de l'exercice des droits d'ancienneté d'un employé dont le poste a été aboli par suite de cette coordination, ou d'autres employés, à cause des conséquences immédiates de la coordination, et lorsqu'il est incapable par l'exercice de ses droits d'ancienneté d'obtenir un autre poste dans son secteur ou un poste dans le secteur de l'activité coordonnée.

d) Aucun employé ne sera considéré comme privé de son emploi du fait de sa démission, de son décès, de sa mise à la retraite, de son âge ou de son invalidité, en conformité du règlement actuel et de la pratique suivie relativement aux employés en général, de son renvoi pour cause motivable en vertu du règlement, ou d'un congé nécessité par la réduction des effectifs attribuables aux exigences saisonnières du service; en outre, aucun employé ne sera considéré comme privé de son emploi par suite d'une coordination particulière s'il n'est pas privé de son emploi dans les trois années qui suivent la date à laquelle ladite coordination est entrée en vigueur.

e) Tout employé qui reçoit une allocation de coordination doit tenir son employeur au courant de son adresse ainsi que du nom et de l'adresse de toute autre personne par qui il peut être régulièrement employé.

f) L'allocation de coordination doit être versée au titulaire régulièrement affecté au poste aboli. Si le poste d'un employé est aboli pendant qu'il est en congé, cet employé aura droit à une allocation de coordination quand ses services seront disponibles. L'employé qui occupe provisoirement un tel poste, touchera, si ce poste est aboli, une allocation de coordination relativement à ce poste jusqu'à ce que les services de l'employé régulier soient disponibles; il reprendra par la suite son statut antérieur et on lui accordera alors une allocation de coordination en conséquence, s'il y a lieu.

g) L'employé qui reçoit une allocation de coordination peut être rappelé au travail après en avoir été avisé en conformité des dispositions de la convention de travail, et cet employé peut être tenu d'accepter chez le transporteur-employeur un autre emploi raisonnablement comparable pour lequel il est physiquement et mentalement apte et qui n'exige pas un changement de lieu de résidence, si ce retour au travail ne lèse pas les droits d'emploi que la convention de travail confère aux autres employés.

h) Lorsqu'un employé recevant une allocation de coordination retourne au travail, il cesse de toucher l'allocation de coordination pendant qu'il est ainsi employé et la période de temps pendant laquelle il est ainsi employé est déduite de la période globale pendant laquelle il a droit de toucher une allocation de coordination. Toutefois, au cours de la période pendant laquelle il est ainsi employé de nouveau, il a droit à la protection prévue aux dispositions de l'article 6.

i) Lorsqu'un employé recevant une allocation de coordination obtient un emploi de cheminot (autre que dans son secteur ou dans celui de l'activité coordonnée), son allocation de coordination sera réduite dans la mesure où la somme du salaire qu'il touche relativement à cet emploi et de son allocation excède le montant sur lequel son allocation de coordination est fondée; toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux employés qui ont moins d'un an de service.

j) L'allocation de coordination cessera d'être versée antérieurement à l'échéance prévue dans les cas suivants:

1. Omission, sans raison valable, de retourner au travail en conformité de la convention de travail après avoir été prévenu relativement au poste pour lequel il est admissible et ainsi que le prévoient les alinéas g) et h).
2. Démission.
3. Décès.
4. Mise à la retraite normalement ou pour cause d'âge ou d'invalidité en conformité du règlement actuel ou de la pratique suivie relativement aux employés en général.
5. Renvoi pour cause motivable.

Article 8. L'employé qui subit les conséquences d'une coordination particulière ne doit pas être dépourvu des avantages inhérent à son emploi antérieur: transport gratuit, pension, hospitalisation, assistance, etc., au même titre et aussi longtemps que ces avantages sont accordés à d'autres employés qui travaillent dans son secteur, qui sont en activité de service ou en congé, selon le cas, dans la mesure où ces avantages continuent d'être accordés en conformité de la loi actuelle, d'une mesure prise par la société ou de toute autre autorisation qui peut être obtenue plus tard.

Article 9: Tout employé admissible à recevoir une allocation de coordination aux termes de l'article 7 énoncé aux présentes peut, à son choix, au moment de l'entrée en vigueur de la coordination, démissionner et accepter (à la place de toute autre prestation ou protection prévue dans le présent accord) une somme globale en tant qu'allocation de cessation d'emploi établie en conformité du barème suivant:

<i>Durée du service</i>	<i>Allocation de cessation d'emploi</i>
1 an et moins de 2 ans	3 mois de paye
2 ans " " " 3 "	6 " " "
3 " " " " 5 "	9 " " "
5 " " " " 10 "	12 " " "
10 " " " " 15 "	12 " " "
15 ans et plus	12 " " "

Il sera versé aux employés ayant moins d'une année de service une somme globale calculée à raison de cinq jours de paye pour chaque mois au cours duquel ils ont rempli les fonctions de leur dernier poste.

- a) La durée du service sera calculée en conformité des dispositions de l'article 7.
- b) Le mois de paye sera calculé en multipliant par 30 le taux de salaire quotidien auquel l'employé était rémunéré pour le dernier emploi qu'il a occupé antérieurement à la coordination.

Article 10 a) Tout employé dont les services sont retenus par un transporteur en train d'effectuer une certaine coordination (ou qui est réintégré, alors qu'il est parmi le groupe d'employés ayant droit à toucher une allocation de coordination) et qui est tenu de changer de lieu d'emploi par suite de cette coordination et, partant, de lieu de résidence, sera remboursé de tous les frais de déplacement de son ménage et autres effets personnels, de ses propres frais de déplacement ainsi que ceux de sa famille, y compris ses frais de subsistance et ceux de sa famille et de la perte réelle de salaire qu'il a subie pendant la durée du déplacement et pendant un temps raisonnable par la suite (n'excédant pas deux jours de travail), alors qu'il se cherchait un lieu de résidence dans sa nouvelle localité. La mesure exacte de la responsabilité du transporteur aux termes de la présente disposition et les moyens de transport à utiliser seront convenus d'avance par le transporteur en cause et l'association de l'employé intéressé. On ne fera droit à aucune réclamation de frais aux termes du présent article à moins que ces dépenses n'aient été effectuées dans les trois années qui suivent la date de la coordination et la réclamation doit être présentée dans les 90 jours qui suivent celui où les dépenses ont été effectuées.

b) Lorsqu'un tel employé, par suite d'une coordination, est mis en congé dans les trois années qui suivent la date du changement du lieu d'emploi et qu'il décide de revenir s'établir à son premier lieu d'emploi, le transporteur assumera les frais de déplacement de son ménage et d'autres effets personnels dans les conditions énoncées à l'alinéa (a) du présent article.

c) Sauf dans la mesure prévue à l'alinéa b), les changements de lieu de résidence effectués après les premiers changements de lieu de résidence nécessités par la coordination et qui découlent de l'exercice normal du droit d'ancienneté, en conformité de la convention de travail, ne sont pas visés par les dispositions du présent article.

Article 11 a) Les dispositions suivantes s'appliqueront, dans la mesure où elles sont applicables dans chaque cas, à tout employé dont les services sont retenus par un transporteur en train d'effectuer une certaine coordination (ou qui est réintégré par la suite), alors qu'il est parmi le groupe d'employés ayant droit à toucher une allocation de coordination) et qui est tenu de changer de lieu d'emploi par suite de cette coordination et, partant, du lieu de résidence:

1. L'employé qui est propriétaire de sa propre maison et qui doit déménager de la localité qu'il habite, sera, s'il le désire, remboursé par son transporteur-employeur de toutes pertes subies par suite de la vente de sa maison à un prix inférieur à sa juste valeur. Dans chaque cas, la juste valeur de la maison en cause sera établie en fonction d'une date suffisamment antérieure à l'entrée en vigueur de la coordination de façon à ne pas subir l'influence de celle-ci. On fournira au transporteur-employeur, dans chaque cas, l'occasion d'acheter la maison selon sa juste valeur avant que l'employé la vende à tout autre.
2. Si l'employé est tenu en vertu d'un contrat d'acheter sa maison, le transporteur-employeur doit le protéger contre la perte que pourrait subir l'employé quant à la juste valeur de sa mise de fonds et, en outre, il doit le relever de toute autre obligation qui découle de ce contrat.
3. Si l'employé est lié par un bail non encore expiré à l'égard du logis qu'il occupe, le transporteur-employeur doit le protéger contre toute perte et tous frais qu'il pourrait subir relativement à la résiliation de ce bail.

b) Les changements de lieu de résidence effectués après le premier changement de lieu de résidence que nécessitait la coordination et qui découlaient de l'exercice normal du droit d'ancienneté en conformité des conventions de travail ne sont pas visés par les dispositions du présent article.

c) Aucune réclamation pour perte ne sera payée en vertu des dispositions du présent article si elle n'est présentée dans les trois années qui suivent la date de l'entrée en vigueur de la coordination.

d) S'il advient une controverse quant à la valeur de la maison, à la perte subie par suite de sa vente, à la perte découlant d'un contrat d'achat, à la perte et aux frais subis pour obtenir la résiliation d'un bail, ou à l'égard de toutes questions relatives à ces sujets, la controverse sera réglée lors d'une réunion conjointe des représentants des employés et du transporteur chargé du secteur où la controverse s'est produite; s'ils sont incapables de tomber d'accord, le différend peut être déféré par l'une ou l'autre des parties à une commission composée de trois évaluateurs d'immeubles compétents, choisis de la manière suivante: les représentants des employés et le transporteur en choisiront chacun un; ces deux personnes s'efforceront de choisir, d'un commun accord, dans les dix jours qui suivent la date de leur nomination, un troisième évaluateur, ou de choisir une autre personne autorisée à nommer ce troisième évaluateur; si l'on ne parvient pas à tomber d'accord, alors le président de l'*Interstate Commerce Commission* sera prié de nommer ce troisième évaluateur. Une décision majoritaire des évaluateurs sera requise et ladite décision sera définitive et irrévocable. Le traitement de ce troisième évaluateur neutre et les frais qu'il aura à subir, y compris les frais de la commission d'évaluation, seront payés, à parts égales, par

les parties en cause. Tous les autres frais seront payés par la partie qui les subit, y compris le traitement de l'évaluateur choisi par ladite partie.

Article 12. Si un transporteur réaménage ou adapte ses effectifs en vue d'effectuer une coordination qui a pour objet ou effet de priver un employé des prestations auxquelles il aurait droit aux termes du présent accord en tant qu'employé immédiatement atteint par la coordination, le présent accord visera un tel employé à compter de la date à laquelle il est ainsi atteint.

Article 13. S'il survient un différend ou une controverse (sauf ce qui est prescrit à l'article 11 à l'égard d'une coordination particulière, y compris l'interprétation, l'application ou l'exécution de l'une quelconque des dispositions du présent accord (ou de l'accord conclu entre les transporteurs et les représentants des employés relativement à ladite coordination tel qu'envisagé par le présent accord), qui ne fait pas l'objet d'un règlement entre les parties en cause dans les trente jours qui suivent la date à laquelle le différend s'est produit, le différend peut être déféré par l'une ou l'autre des parties, pour étude et décision, à un comité qui est par les présentes établi et qui est composé en premier lieu des signataires du présent accord. Chaque partie signataire du présent accord peut, de temps à autre, nommer, à son gré, les personnes qui remplaceront, au sein de ce comité, les représentants qu'elle y avait désignés en premier lieu. Si le Comité ne parvient pas à s'entendre, il doit se choisir un arbitre impartial et s'il ne tombe pas d'accord 10 jours après avoir choisi cet arbitre, alors les membres des deux parties peuvent demander au *National Mediation Board* de nommer un arbitre. La Commission et l'arbitre étudieront de nouveau la question, et la décision de celui-ci sera définitive. Le traitement et les dépenses de l'arbitre seront répartis également entre les deux parties; tous les autres frais seront à la charge des parties qui les auront subis.

Article 14. Tout transporteur qui n'était pas l'un des premiers signataires du présent accord peut le devenir en en manifestant le désir dans une demande adressée par la poste aux membres du Comité établi en vertu de l'article 13. Il deviendra signataire à compter du jour où cet avis aura été donné ou à une date ultérieure spécifiée dans cet avis.

Article 15. Le présent accord entrera en vigueur le 18 juin 1936 et sera intégralement appliqué pendant une période de cinq ans, puis demeurera en vigueur subséquemment, mais les transporteurs ou organismes signataires pourront alors se retirer comme signataires de l'accord après une année d'avis; toutefois, tous les droits établis et déterminés des parties ou des personnes signataires pendant que l'accord était en vigueur demeureront en vigueur en dépit de l'expiration de l'accord ou du fait qu'un transporteur ou un organisme exercera le droit de se retirer.

Le présent accord est sujet à révision après entente mutuelle des parties en cause à n'importe quel moment, mais seulement après un avis de soixante (60) jours de l'un des signataires à l'autre.

Pour les transporteurs membres figurant à l'appendice A:

H. A. Enosche W. T. Walton W. White

Pour les transporteurs membres figurant à l'appendice B:

L. A. Clements E. Cannon C. M. Decker

Pour les transporteurs membres figurant à l'appendice C:

H. A. Benton W. Jenkins J. L. Lamm

Pour les transporteurs membres:

Le président du comité de la conférence mixte,

H. A. Enosche

Pour les organismes d'employés participants:

Le grand ingénieur en chef de la Brotherhood of Locomotive Engineers,

A. Johnston. by H. J. B.

Le président de la Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen,

D. B. Robertson

Le président de l'Order of Railway Conductors of America,

J. A. Phelps

Le président de la Brotherhood of Railroad Trainmen,

H. F. Whitney

Le président de la Switchmen's Union of North America,

J. L. Gaskin

## COMITÉ PERMANENT

Le président de l'Order of Railroad Telegraphers,

*E. J. Hanion*

Le président de l'American Train Dispatchers' Association,

*A. J. Johnson*

Le président de l'International Association of Machinists,

*W. C. Sullivan*

Le président de l'International Brotherhood of Boilermakers,  
Iron Ship Builders and Helpers of America,

*J. A. Franklin*

Le président de l'International Brotherhood of Blacksmiths,  
Drop Forgers and Helpers,

*Ray Ham*

Le président de la Sheet Metal Workers' International Association,

*John J. Hyne*

Le vice-président de l'International Brotherhood of Electrical Workers,

*C. J. McGowan*

Le président de la Brotherhood Railway Carmen of America,

*Felix H. Dwight*

Le président de l'International Brotherhood of Firemen and Oilers,

*J. F. Mc Namara*

Le président de la Brotherhood of Maintenance of Way Employes,

*P. H. Stjodal*

Le président de la Brotherhood of Railway and Steamship Clerks,  
Freight Handlers, Express and Station Employes,

*A. M. Hanson*

Le président par interim de la Brotherhood of Railroad Signalmen of America,

*at Ryan*

Le président de l'Order of Sleeping Car Conductors,

*M S Wanfield*

Le président de la National Organization Masters, Mates & Pilots of America,

*James J. Delaney*

Le président de la National Marine Engineers' Beneficial Association,

*Wm L Braun*

International Longshoremen's Association.

Le président de la Railway Labor  
Executives' Association,

*Chas M. Harrison*

Signé à Washington (D.C.),

le 21 mai 1936.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature

1963

---

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

---

SÉANCE DU MARDI 19 NOVEMBRE 1963

---

Concernant la question de fond

du bill C-15: Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer  
(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

MM. T. W. Read, président de la Division n° 4 du Département des  
employés de chemins de fer et A. R. Gibbons, secrétaire du comité  
national de la législation.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison	Granger	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord et Victoria</i> )
Armstrong	Greene	Nielsen
Asselin ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Grégoire	Nixon
Balcer	Guay	Orlikow
Basford	Gundlock	Pascoe
Beaulé	Horner ( <i>Acadia</i> )	Rapp
Béchar	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Regan
Bélanger	Jorgenson	Rhéaume
Bell	Irvine	Rideout
Berger	Kennedy	Rock
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les Îles</i> )	Lachance	Ryan
Cantelon	Lamb	Rynard
Cowan	Laniel	Smith
Crossman	Leboe	Stenson
Crouse	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Tucker
Énard	Macaluso	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Fisher	MacEwan	Watson ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )
Foy	Mackasey	(a) Webster—60.
Gauthier	Matte	(Quorum 15)
Godin	McBain	

*Le secrétaire du Comité,  
Maxime Guitard.*

ORDRE DE REVOI

Le vendredi 15 novembre 1963.

Il est ordonné—Que le nom de M. Foy soit substitué à celui de M. Richard sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

*Certifié conforme.*

*Le greffier de la Chambre des communes,*  
LÉON-J. RAYMOND.



## PROCÈS-VERBAL

MARDI 19 novembre 1963.

(7)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 15 du matin sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Beaulé, Berger, Cowan, Fisher, Foy, Gauthier, Greene, Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Kennedy, Lamb, Lessard (*Saint-Henri*), Matte, McBain, Pascoe, Rapp, Regan, Rideout, Rock, Ryan, Tucker, Watson (*Assiniboïa*), Webster (23).

*Aussi présents:* M. Charles Cantin, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et MM. A. R. Gibbons, secrétaire du Comité national de la législation et T. W. Read, président de la Division n° 4 des employés de chemin de fer.

Le président ouvre la séance.

Le Comité continue d'interroger les témoins.

M. Rock demande qu'une correction soit apportée au compte rendu des témoignages de la réunion du mardi 5 novembre 1963 (*voir fascicule 4*). Les membres du Comité y consentent (*voir fascicule 5*).

Comme il avait été décidé le mardi 29 octobre 1963, les documents suivants sont versés au compte rendu sans lecture et imprimés en appendices.

1. Une pétition portant 47 signatures, présentée par M. V. H. McEachern (*voir appendice F*).
2. Une lettre de M. A. R. Gibbons (*voir appendice G*).
3. Un télégramme de M. G. A. Neil (*Voir appendice H*).
4. Une lettre de M. J. Leary (*voir appendice I*).

Sur la proposition de M. Fisher, présentée avec l'appui de M. Regan,  
*Il est décidé*—Que le Comité se réunisse de nouveau le 3 décembre 1963.

M. Greene remercie les représentants des différents syndicats de travailleurs ferroviaires.

A 10 h. 55 du matin, sur la motion de M. Foy, présentée avec l'appui de M. Berger, le Comité s'ajourne.

*Le secrétaire du Comité,*  
Maxime Guitard.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 19 novembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Veuillez bien faire silence. Nous sommes en nombre et la séance est ouverte. Les témoins auraient-ils l'obligeance d'avancer? Nos témoins sont ici et nous allons continuer de les interroger. Mais, auparavant, je donne la parole à M. Gibbons qui avait une requête spéciale à présenter au Comité.

M. A. R. GIBBONS (*secrétaire du comité national de la législation*): Monsieur le président, le président du Congrès du Travail du Canada m'a prié de vous demander la permission de donner lecture d'un mémoire.

Le PRÉSIDENT: Est-il très long?

M. GIBBONS: Il comprend deux pages, à double espace. Il est adressé au président et aux membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Il se lit comme il suit:

### MÉMOIRE

Messieurs,

Le Congrès du Travail du Canada désire faire savoir qu'il appuie énergiquement le principe de l'indemnisation des employés ferroviaires qui subissent le contre-coup de l'automatisation, de l'évolution technologique et des changements relatifs à l'exploitation, notamment l'abandon de lignes secondaires, etc., dont votre Comité est présentement à faire l'étude. Il se joint aux 19 syndicats de travailleurs ferroviaires, itinérants et sédentaires, qui, sauf un, lui sont tous affiliés et qui ont fait connaître leurs vues sur la question aux membres du Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

La question préoccupe beaucoup le Congrès du Travail du Canada, tout comme elle préoccupe les syndicats représentant 125,000 travailleurs ferroviaires du pays, depuis qu'une décision de la Cour suprême, rendu en 1957, a confirmé l'interprétation donnée à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer plus tôt la même année par le commissaire en chef adjoint de la Commission des transports du Canada. Étant donné que deux des trois commissaires donnaient raison aux employés et que le juge Cartwright différerait d'avis avec les autres juges de la Cour suprême à ce sujet, on a cru avoir raison d'espérer que le principe qui, de l'avis des employés, était consacré par l'article 182, serait énoncé d'une manière claire et précise dans une mesure législative.

Le bill C-15, ou le sujet de ce projet de loi, que le solliciteur général du Canada a renvoyé au Comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques le 27 juin 1963, fournirait aux travailleurs ferroviaires, de l'avis du Congrès du Travail du Canada, une certaine mesure de dédommagement pour les déplacements dont ils sont l'objet, comme on l'avait en vue au moment de la rédaction de la loi sur les chemins de fer.

Les chemins de fer du Canada, leur activité, les droits, devoirs et privilèges de leurs employés sont assujettis à des mesures législatives à un point qui ne se rencontre dans nulle autre industrie au Canada. Cela est tout particulièrement vrai en ce qui concerne les relations ouvrières-patronales. L'exploitation ferroviaire dans bon nombre d'autres pays se trouve aussi dans la même situation. Aux États-Unis, par exemple, ce fait ressort de la mesure législative qui exclut les travailleurs ferroviaires des dispositions de la loi sur les relations ouvrières et les assujettit à la *Railway (road) Labour Act*.

L'exploitation ferroviaire au Canada dépend—et il en est ainsi depuis près de 100 ans—de la politique nationale. Je ne crois pas nécessaire de faire un exposé détaillé des mesures législatives de notre Parlement qui démontrent le bien-fondé de cette affirmation. Le Congrès du Travail du Canada est fermement convaincu que les travailleurs ferroviaires ne doivent pas être considérés comme un groupe spécial ni avoir à subir des privations par suite de l'application de la politique nationale, qu'il s'agisse de l'abandon d'un service ou du versement d'une subvention à l'égard d'une exploitation non rentable.

Au sujet du bill dont le Comité est présentement à faire l'étude, des recommandations précises lui ont été présentées et les syndicats des travailleurs ferroviaires ont soumis des arguments logiques pour justifier leurs prétentions.

Une décision favorable de la part du Parlement du Canada à ce sujet ne constituerait pas un précédent. Des mesures législatives prévoyant l'indemnisation des employés déplacés se trouvent dans les statuts du Royaume-Uni depuis les années 20 et dans ceux des États-Unis depuis 1933. La Commission Beeching qui a fait enquête sur réorganisation des chemins de fer de Grande-Bretagne a proposé de nouvelles mesures, larges et radicales, en vue de l'indemnisation des travailleurs ferroviaires déplacés (rapport Beeching, 27 mars 1963).

Au cours du Congrès du Travail du Canada, je demande instamment au Comité de faire bon accueil à la recommandation priant le Parlement du Canada de donner force de loi aux dispositions du bill C-15.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

Claude Jodoin,  
Président du Congrès du Travail du Canada.

Je vous remercier, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des remarques à faire ou des questions à poser?

M. BERGER: J'ai l'impression que je suis le seul à croire, après avoir lu certains journaux, notamment la *Labour Review*, que vous songeriez sérieusement à faire la grève advenant que vous n'obteniez pas ce que vous demandez dans le bill C-15. Estimez-vous que le moment serait bien choisi, compte tenu de la situation actuelle?

M. GIBBONS: En toute franchise, je dois vous dire que nous n'y avons même pas songé. On verra dans le compte rendu qu'on nous a demandé au cours des délibérations s'il y avait danger de grève et j'ai répondu—je crois pouvoir répéter ma réponse—que nous avions cherché, au moyen des négociations ouvrières-patronales, à obtenir de l'aide pour nos gens et que, en même temps, nous n'avions pas cessé, depuis 1938, de demander au gouvernement, au cabinet, de modifier la loi sur les chemins de fer. Je crois avoir dit que, si nous ne réussissions pas ainsi à obtenir la solution de nos difficultés, il nous faudrait songer à d'autres moyens.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Revenons à notre programme et vous pourrez poser des questions d'ordre général. Nos témoins sont encore M. Gibbons et M. Wells.

M. FISHER: Il y a eu beaucoup de questions et une étude fouillée du sujet. Les témoins auraient-ils quelque chose à ajouter avant que nous les laissions partir?

M. GIBBONS: Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais vous donner lecture d'un rapport, si vous voulez bien me le permettre. Il ne s'agit pas d'un rapport, à vrai dire. Il s'agit seulement de quelques faits que j'ai notés, après quoi j'aimerais faire une déclaration générale au sujet de la présentation d'exposés des faits à l'avenir.

LE PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que les membres du Comité n'ont pas d'autres questions à poser avant que M. Gibbons fasse sa déclaration générale? Êtes-vous disposés à entendre M. Gibbons ou avez-vous d'autres questions à poser auparavant? Cela ne veut pas dire que tout cessera après la lecture de cette déclaration.

M. RYAN: J'aimerais poser une question. Le témoin peut-il me dire s'il existe une disposition, quelle qu'elle soit, en vertu de laquelle l'employé qui est déplacé ou celui qui le supplante reçoit quelque chose du chemin de fer ou par l'entremise de la Commission pour lui aider à acquitter ses frais de déplacement?

M. GIBBONS: Non, il n'y en a pas, sauf dans des cas isolés. Je crois que London vous en fournit un exemple; lorsqu'a cessé le service des voyageurs et qu'on a fermé la gare ainsi que les ateliers, il y a eu des déplacements. Un autre cas isolé pourrait être celui de Moncton; mais, dans la pratique générale, il n'y a aucun dédommagement quand on exerce ses droits à l'ancienneté et que des déplacements ont lieu. Nous nous y sommes résignés dans le passé, c'était un aspect de notre emploi. Nous sommes cependant inquiets de ce qu'un grand nombre de ces changements nous échappent, à l'heure actuelle. Nous en sommes même au point où nous ne savons plus si nous pouvons déménager du terminus «A» au terminus «B» avec une certaine assurance que le terminus «B» restera là; en effet, nous ne pouvons obtenir que les chemins de fer nous fassent part de leurs projets. Mais la réponse directe à votre question est non.

M. RYAN: Les chemins de fer offrent-ils une assistance quelconque, soit en transportant les meubles ou autre chose du genre dans les cas de déplacement ou dans les cas qui vous concernent davantage actuellement?

M. GIBBONS: La réponse est oui. Ils mettent gratuitement à votre disposition un chargement de wagons. Vous devez payer le transport jusqu'au wagon, c'est-à-dire jusqu'au terminus où vous faites charger ainsi que le transport du terminus à la maison où vous emménagez. Vous devez prendre toutes les dispositions pour décharger le wagon et faire transporter vos effets chez vous.

M. RIDEOUT: Cela ne s'applique-t-il pas qu'aux agents?

M. GIBBONS: Non, le chargement est gratuit pour n'importe quel employé. Ce dernier peut en outre voyager gratuitement, avec sa famille, dans les trains de voyageurs.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Le témoin peut-il nous dire combien de cheminots profitent des wagons gratuits qui leur sont offerts? J'ai vécu longtemps dans une ville ferroviaire et j'en ai un exemple frappant à l'esprit. Il y avait là un cheminot assez consciencieux pour utiliser le chemin de fer lorsqu'il est déménagé à Brockville. Combien d'autres tirent parti du wagon gratuit ou utilisent le service de marchandises pour se rendre à destination?

M. GIBBONS: Je n'ai pas de chiffres sur ce point. J'ai moi-même déménagé plusieurs fois pendant que j'étais au service du chemin de fer et je n'ai profité qu'une fois des moyens offerts pour le transport gratuit de mes effets.

M. RIDEOUT: Le mentionne-t-on dans l'entente? C'est tout nouveau pour moi. Dans les Martimes, personne, d'après moi, n'a jamais été transporté sauf les agents.

M. GIBBONS: Non, ce n'est pas mentionné dans l'entente, mais c'est généralement accepté. Je crois que le personnel ferroviaire ici pourrait vous confirmer, que vous pouvez obtenir, sur demande, une feuille d'expédition gratuite pour vos effets mobiliers. Pas tous les jours, ni toutes les semaines, ni tous les mois, mais à des intervalles raisonnables.

M. T. W. READ (*président de la division n° 4, département des employés de chemin de fer*): Permettez-moi de vous dire que les employés des chemins de fer Nationaux bénéficient de ce service, mais non ceux du Pacifique-Canadien.

M. BEAULÉ: Ils obtiennent, sur demande, un wagon à marchandises ordinaire, et non le moyen de transport de leur choix. Ils peuvent demander à faire transporter leur meubles. Ces articles coûtent cher. Ils préfèrent parfois faire déménager leurs meubles par camion plutôt que par train. On devrait, à mon avis, accorder le moyen de transport de leur choix.

M. GIBBONS: La réponse est non, ils n'ont pas le choix. S'il existe des dispositions, je dois préciser qu'aux chemins de fer Nationaux, vous n'avez pas le choix. Vous devez déménager vos effets dans le wagon que la compagnie met à votre disposition, et non par camion.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous continuer?

M. RIDEOUT: A mon avis, M. Gibbons nous induit involontairement en erreur. Je suis d'accord avec lui que certains hommes de métier fédérés peuvent recevoir des concessions et préciser quelle sorte de wagons ils auront, mettons de Moncton à Winnipeg. Je sais qu'on réserve des wagons pour ces hommes. Mais, à certains endroits où il y a une liste de remplaçants disposés par ordre d'ancienneté, on n'offre même pas aux gens qui sont mutés un wagon couvert dans la région de l'Atlantique pour qu'ils puissent transporter leurs affaires. Je crois qu'ils l'accordent très généreusement aux anciens du métier lorsqu'ils ferment un atelier. Lorsque certains de nos employés d'atelier ont été déplacés de Moncton, on a mis des wagons à leur disposition sur des voies d'évitement jusqu'à ce qu'ils soient replacés. Mais je ne saurais dire qu'on en accorde aux employés itinérants, parce qu'on ne le leur accorde pas.

M. GIBBONS: Je m'incline devant la façon dont l'honorable député a interprété mon malentendu. J'attribuais évidemment aux chemins de fer un mérite injustifié.

M. FISHER: J'ai grandi dans une famille de cheminots et nous avons déménagé plusieurs fois. Ce moyen était toujours à notre disposition. Nous sommes même déménagés à des endroits où les camions ne pouvaient absolument pas se rendre; nous profitions donc naturellement de cet avantage. Je crois qu'il est toujours accordé aux chemins de fer Nationaux. Je sais que mon frère est déménagé de cette façon, il y a quelques années; il avait là un wagon couvert et il devait le charger. Si les gens ne s'en servent pas davantage, c'est que sur une distance de plus de 500 milles le coût est aussi élevé que s'ils se servent d'un wagon; en effet, ils doivent avoir un camion pour charger et décharger le wagon, alors que ce n'est pas nécessaire s'ils se servent d'un camion sur toute la distance. L'employé a donc constaté qu'il en coûtait moins d'expédier par camion que de profiter des moyens offerts.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre vos observations?

M. GIBBONS: Si vous le permettez, j'aimerais rappeler brièvement la situation qui existe au Royaume-Uni où, l'an dernier, au début du printemps, on a rendu public le rapport Beeching. On y envisageait une chose que nous appréhendons au Canada: une tentative très marquée en vue d'éliminer les lignes secondaires non rentables. Il serait sans doute utile que le Comité connaisse l'état d'esprit qui prédominait à l'égard des obligations et des responsabilités des chemins de fer à l'égard des employés en ce pays:

La Commission des chemins de fer britanniques «savait très bien» qu'une réorganisation sur une si grande échelle «causerait inévitablement des difficultés à certaines gens et des ennuis à beaucoup d'autres»; aussi, elle a formulé des propositions «en vue d'atténuer ces difficultés le plus possible».

Par exemple, les employés mutés à un poste inférieur garderaient dorénavant le même salaire pendant une période de cinq ans, à moins qu'ils ne soient rétablis dans leurs anciennes fonctions entre-temps. S'ils devaient déménager, les frais de transport seraient largement compensés; ceux qui devraient être congédiés recevraient un préavis suffisamment long, période pendant laquelle ils toucheraient leur salaire et pourraient voyager gratuitement pour chercher du travail; des versements substantiels leur seraient en outre versés pour leur permettre de se réinstaller, dont une somme globale fondée sur la durée de leur service et des versements hebdomadaires proportionnés à la durée de leur service et à leur âge.

Comme ces mesures ne faisaient évidemment pas l'affaire des cheminots britanniques, une date a été fixée pour la grève en protestation des suppressions d'emploi prévues.

La grève a été contremandée à la suite de négociations et une nouvelle offre relative au personnel excédentaire a résulté dans la conclusion d'un accord sur les points suivants.

Vous vous souvenez peut-être que la grève devait avoir lieu en avril, au Royaume-Uni. Il y a donc eu d'autres pourparlers et des dispositions ont été prises en vue d'accorder des délais plus longs.

Les employés mutés à un niveau inférieur retiendraient indéfiniment leur ancien salaire, et non pendant cinq ans seulement; les employés déplacés jouiraient indéfiniment, et non pendant cinq ans seulement, de la faculté de voyager; les hommes qui travaillent loin de chez eux bénéficieraient d'une indemnité de logement plus élevée. En outre, la Commission étudierait la proposition des syndicats concernant les hommes âgés de soixante ans et plus ou comptant 40 ans ou plus de service et dont l'emploi était supprimé ou qui travaillaient dans des régions où il y avait un excédent de personnel; ils devraient avoir la permission de se retirer prématurément et recevoir leur salaire de base jusqu'à la date de leur retraite.

Si les membres du Comité n'ont pas d'autres questions à poser, j'aimerais seulement demander que nous ayons l'occasion d'une réfutation après avoir entendu les représentants des chemins de fer.

M. RIDEOUT: J'aimerais tirer un point au clair à l'intention de ceux qui ne le connaissent pas trop bien. Auparavant, je ferai une petite digression. M. Fisher a affirmé que les chemins de fer accordent le transport des meubles et effets ménagers. Certains sont peut-être d'avis que les chemins de fer sont très généreux en l'occurrence. C'est une fausse impression, à mon avis. Je réitère qu'on ne s'occupe pas de fournir des wagons couverts à ces hommes. Quand il y a des changements, le personnel itinérant est déplacé d'après l'ancienneté; s'ils doivent aller, mettons de Moncton à Saint-Jean, un wagon couvert commun est mis à leur disposition pour qu'ils puissent déménager leurs effets ménagers.

M. RYAN: Est-il possible de spécifier si ce privilège est accordé dans une division, mais non en dehors?

M. RIDEOUT: Non, il ne s'agit pas d'un privilège à l'intérieur ou à l'extérieur d'un district. Je ne crois pas qu'on déménage les meubles par chemin de fer dans le district n° 2, dans la province de Québec. M. Gibbons s'y connaît peut-être mieux que moi. Je ne crois pas que les chemins de fer paient le transport des effets d'un employé qui déménage de Charny à Brockville.

M. GIBBONS: Je fais très respectueusement remarquer que ce serait là une très bonne question à poser aux représentants des chemins de fer, lorsqu'ils seront ici.

M. FISHER: Il est indubitable que le personnel de la direction des chemins de fer jouit de ce privilège quand il déménage.

M. GIBBONS: C'est exact, on le trouve dans les registres.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, veuillez continuer.

M. GIBBONS: C'est cela, à une exception près. Je désire signaler l'accord de Washington relatif à la protection de l'emploi, mai 1936, qu'on trouve dans le compte rendu de la dernière réunion, fascicule n° 4. Je ne veux pas que les membres du Comité aient une fausse impression. Il s'agit d'une entente conclue ainsi que vous pouvez en juger par les signatures apposées au bas, dans l'annexe, et je vous ferais remarquer qu'en plus de l'accord de Washington, une loi sur les transports autorise la Commission du commerce inter-États, laquelle est l'équivalent de la Commission des transports du Canada, à se servir de l'accord relatif à la protection de l'emploi lorsqu'il s'agit de fusionner, d'unifier ou d'abandonner des lignes. N'ayez donc pas l'impression que les États-Unis n'ont aucune loi à cet égard. Merci.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. ROCK: Monsieur le président, j'aimerais faire rectifier le compte rendu. Dans le fascicule n° 4, trois pages avant les appendices (p. 147 de la version anglaise), on m'attribue certaines déclarations qui ne sont pas de moi. Je crois qu'il s'agit de M. Watson, de Châteaguay-Huntingdon-Laprairie. Je me reporte aux mots: «Reconnaissez-vous que vous négociez avec eux la clause qui leur accorde leurs droits de gestion?» Je n'ai pas pris part à cette discussion, à ce qu'il me semble. De là en descendant il faudrait faire un changement: au lieu de «M. Rock», il faudrait insérer «M. Watson (Châteaguay-Huntingdon-Laprairie)».

Le PRÉSIDENT: A la page en question, après M. Kelly, on devrait lire «M. Watson (Châteaguay-Huntingdon-Laprairie)»? Très bien, et tout le reste?

M. ROCK: De là, il faudrait changer et mettre «M. Watson (Châteaguay-Huntingdon-Laprairie)» au lieu de «M. Rock».

Le PRÉSIDENT: Très bien. Y a-t-il d'autres questions?

M. REGAN: Je propose que nous ajournions et que nous réunissions les gens des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, la période de questions est finie. Vous n'aurez pas besoin de revenir tant que nous ne déciderons pas de siéger pour entendre l'association des chemins de fer. Je vous ferai remarquer que la conférence fédérale-provinciale se tiendra ici la semaine prochaine; toutes les pièces seront occupées et nous n'aurons pas l'interprétation simultanée. Si de plus, nous voulons permettre à ces gens de se préparer, je propose que nous fixions au 3 décembre la date de la réunion. Je vois que M. Beaulé demande la parole.

M. BEAULÉ: Quelques mots avant que M. Gibbons parte. Je crois qu'on a présenté un amendement qui n'a pas encore été débattu. Que pensez-vous de l'amendement soumis par les syndicats? Devons-nous le discuter? Les membres du Comité désirent-ils l'accepter ou le rejeter?

M. FISHER: Quel amendement?

M. BEAULÉ: L'amendement dont il a été question dans le mémoire qu'on nous a présenté à la première réunion du Comité.

M. REGAN: Parlez-vous du bill 15?

M. BEAULÉ: En effet.

M. REGAN: Eh bien, cela ne se fait pas en comité.

M. FISHER: Monsieur le président, nous étudions le sujet du bill et non le bill ou l'énoncé du bill. Les syndicats ferroviaires ont critiqué le projet de

loi. Les divergences d'opinions à cet égard ne relèvent pas précisément de nos délibérations dans le moment. La question pourrait revenir sur le tapis quand nous parlerons du projet de loi même, après avoir entendu l'association des chemins de fer et d'autres témoins.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, vous saisissez maintenant que nous ne traitons que du sujet. Après avoir entendu tous les témoins, y compris ceux de l'association des chemins de fer, nous reviendrons à votre proposition lorsque nous formulerons les recommandations.

M. ROCK: Il me semble, monsieur le président, que vous vous chargez de la traduction. Vous semblez avoir oublié qu'il y a un système d'interprétation qui fonctionne dans le moment.

Le PRÉSIDENT: C'est exact. Merci.

M. FISHER: Monsieur le président, d'après l'Orateur de la Chambre, il semble que la présente session se terminera avant Noël. Les anciens députés connaissent la traditionnelle bousculade d'une fin de session et savent qu'il nous faut assister à des séances de comité tenues à la dernière minute. Je commence à m'inquiéter, car je me demande si nous pourrions mener à bonne fin notre étude de ce bill. Je demanderais à mes collègues de discuter la proposition que je leur expose immédiatement.

Je ne me plains pas de la lenteur des travaux du présent Comité pas plus que je n'exprimerai de grief s'il est convenu que les délibérations se poursuivront pendant la prochaine session. Si la session prend fin avant Noël et qu'une nouvelle session commence après Noël, la façon normale de procéder est de commencer avec un bill semblable et de refaire tout le travail que nous avons accompli pendant la session précédente. Au début d'une session, il y a un nouveau *Feuilleton*. Le mandat de notre Comité au sujet du bill que nous étudions actuellement ne vaudrait plus. Mes collègues sont-ils d'accord que, si nous n'avons pas le temps de terminer l'étude de ce bill avant la clôture de la session, tous les témoignages et toutes les délibérations qui ont été consignés servent au Comité qui sera chargé d'étudier ce bill ou un bill semblable au cours de la prochaine session? Pourrions-nous déterminer maintenant si la proposition agréée à tous les partis représentés à la Chambre des communes et nous entendre pour que le sujet, les témoignages et toutes les discussions en la matière soient repris lors de la prochaine session. Il me semble important d'étudier la proposition maintenant, car, à l'allure où vont les travaux, il se pourrait fort bien que nous ne terminions pas notre étude assez tôt pour présenter un rapport à la Chambre.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Monsieur le président, je ne suis pas convaincu que le Comité soit autorisé à prendre les mesures que propose M. Fisher.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous ayons cette autorité.

M. FISHER: Monsieur Howe, à mon avis, le Comité a toute la compétence voulue en la matière. Je propose que nous nous entendions avec le gouvernement, le ministre et tous les partis pour que, si le cas que j'ai mentionné se présente, au début de la prochaine session l'une des premières questions inscrites au *Feuilleton* soit que le sujet de ce bill soit renvoyé à notre comité, que le mandat de ce dernier soit le même et, en outre, que tous les témoignages obtenus au cours de la session précédente soient considérés comme appropriés à nos fins.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fisher, nous devons présenter un rapport intérimaire à la Chambre des communes; la Chambre nous accordera peut-être alors plus d'autorité pour poursuivre nos travaux à la prochaine session.

M. FISHER: Oui, monsieur le président, si notre rapport intérimaire renferme une proposition dans ce sens et si tous les membres du Comité sont d'accord, le comité directeur décidera de cette question.

M. ROCK: Monsieur le président, M. Fisher est député depuis un bon bout de temps.

Une VOIX: Trop longtemps.

M. ROCK: Peut-être trop longtemps, mais il connaît les formalités relatives aux comités dans tous leurs détails. Peut-être pourrait-il nous expliquer ce qui arrive lorsqu'une session prend fin et qu'une nouvelle session commence. Advenant que la session se termine avant Noël et qu'une nouvelle session commence en janvier ou en février, quel serait le sort du bill de M. Fisher? Devrait-il le présenter de nouveau?

M. FISHER: Le bill devrait être présenté de nouveau et il participerait à la loterie. On lui accorderait peut-être la priorité.

M. ROCK: Monsieur Fisher, si la situation se présente et que les membres du Comité acceptent que les témoignages qui ont été entendus au cours de la présente session fassent l'objet de nos délibérations au cours de la prochaine session, croyez-vous qu'il pourra en être ainsi? Appartient-il au Comité de prendre une décision de ce genre?

M. FISHER: C'est une décision qui relève de la compétence de la Chambre des communes et du non du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je viens de dire qu'elle est du ressort de la Chambre des communes. Nous devons préparer un rapport provisoire; peut-être pourrions-nous accepter la proposition de M. Fisher.

M. FISHER: La Chambre des communes peut agir à son gré, mais non l'individu.

M. REGAN: Monsieur le président, après avoir écouté cette intéressante discussion, je pense que M. Fisher a présenté un argument valide. Toutefois, il me semble que nous devrions commencer par entendre les représentants de l'association des chemins de fer et nous hâter à abattre le plus de besogne possible avant la fin de la présente session. Je proposerais que, étant donné que nous arrivons au terme de la présente session, nous étudions et discutons la recommandation de M. Fisher, nous communiquions avec les divers partis et que nous en arrivions à une entente à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Ma proposition vous agréera peut-être. Réunissons-nous de nouveau le 3 décembre et invitons les parties intéressées à se présenter devant notre Comité à cette date. La semaine prochaine se tiendra la conférence fédérale-provinciale. On pourrait peut-être présenter une motion à ce sujet?

M. HOWE (*Wellington-Huron*): A part le bill, quelles sont les affaires dont le Comité est saisi, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous devons étudier le bill S-40.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Ce bill se rapporte à un pipe-line, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. FISHER: L'étude de ce bill sera passablement compliquée. Je crois savoir qu'il y a un autre bill parrainé par M. Rouleau au sujet d'un pont.

Le PRÉSIDENT: Ce bill n'a pas encore été déféré au Comité.

M. FISHER: A quel comité sera-t-il renvoyé?

Le PRÉSIDENT: A notre Comité.

M. FISHER: En êtes-vous sûr, monsieur le président? Les bills antérieurs de ce genre où il est question des eaux navigables ont toujours été déferés à notre comité.

Le PRÉSIDENT: Je n'en suis pas convaincu.

M. FISHER: J'aimerais tirer cette affaire au clair, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Notre secrétaire me dit qu'étant donné que le bill se rapporte à une société, il sera déféré au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

M. FISHER: Notre comité a été saisi d'autres bills de ce genre.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): De quel bill s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous étudions cette question trop tôt puisque le bill n'a encore été déféré à aucun comité. Ce bill sera présenté à la Chambre des communes jeudi. Il est évident que nous ne devons pas examiner cette question maintenant.

M. ROCK: On a demandé quel comité étudiera ce bill.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que notre comité sera saisi de ce bill, mais nous le saurons définitivement jeudi.

Acceptez-vous que nous reprenions l'étude du bill C-15 le 3 décembre?

Des VOIX: Volontiers.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un voudrait-il présenter une motion à ce sujet?

M. FISHER: Je présente une proposition en ce sens, monsieur le Président.

M. REGAN: J'appuie la proposition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition?

La motion a été adoptée.

(La motion est adoptée.)

M. Gibbons voudrait ajouter quelques mots.

M. GIBBONS: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je désire vous remercier de la patience que vous avez témoignée et des questions que vous avez posées. Nous espérons évidemment que votre recommandation nous sera favorable.

Je vous remercie.

M. GREENE: Monsieur le président, au nom des membres du Comité, je tiens à remercier M. Gibbons et ses collègues de nous avoir présenté leurs témoignages d'une façon très équitable, instructive et lucide, ce qui nous a été très utile. Je suis un nouveau membre du Comité et j'ai remarqué que vous avez présenté vos témoignages d'une façon excellente; j'espère que d'autres témoins pourront atteindre l'excellente norme que vous avez établie.

M. FISHER: Très bien!

M. FOY: Je propose que nous levions la séance.

M. BERGER: J'appuie la proposition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'au 3 décembre.

## APPENDICE F

Case postale 642, Biggar (Sask.)  
le 4 novembre 1963.

Le président du Comité permanent des chemins  
de fer, canaux et lignes télégraphiques  
Chambre des communes  
Ottawa

Monsieur,

Nous, les soussignés, employés des chemins de fer Nationaux du Canada, nous vous demandons et vous prions d'accorder votre entier appui à la modification de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, comme le Comité national de la législation des Fraternités internationales de travailleurs ferroviaires vous le recommande dans le mémoire qu'il a présenté récemment à votre Comité.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le président du Comité de la législation de la  
Saskatchewan,  
Fraternité des mécaniciens de locomotives,  
V. H. McEachern.

*(Quarante-sept signatures figurent sur le manuscrit original déposé au Service des comités et des bills d'intérêt privé.)*

## APPENDICE G

SYNDICATS ASSOCIÉS DE CHEMINOTS  
(PERSONNEL ITINÉRANT ET PERSONNEL SÉDENTAIRE)

100, avenue Argyle  
Ottawa (Ontario)  
le 6 novembre 1963.

Aux membres du Comité permanent des  
chemins de fer, canaux et lignes  
télégraphiques

Honorables députés,

Le compte rendu des délibérations du Comité indiquent que le Comité se compose de 60 députés.

Il est bien compréhensible qu'étant donné que plusieurs d'entre vous font partie de plusieurs comités, vous n'avez pas tous été présents aux séances au cours desquelles nous avons présenté notre exposé au sujet de la modification de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

C'est pourquoi nous vous adressons la présente et nous vous prions d'appuyer individuellement la modification que nous proposons d'apporter à la loi. De plus, comme plusieurs n'ont pu assister aux séances, nous croyons que vous aimeriez peut-être débattre certaines questions avec les membres de notre comité afin de les tirer au clair; soyez assurés que nous nous ferons un plaisir de vous rencontrer lorsque vous le jugerez à propos.

Veuillez agréer, honorables députés, l'expression de nos sentiments distingués.

Les syndicats associés des cheminots.  
par A. R. Gibbons.

## APPENDICE H

## TÉLÉGRAMME

WINNIPEG (MAN.), le 10 novembre 1963.

M. P. Boulanger, député, président  
Comité permanent des chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques  
Chambre des communes, Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Le Comité de la législation du Manitoba, des Fraternités internationales des travailleurs ferroviaires, vous adresse, par la présente, une pétition à l'appui des fraternités des travailleurs ferroviaires qui demandent que des modifications soient apportées à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

Nous désirons attirer votre attention sur la situation qui existe au Canada où la main-d'œuvre traverse un moment critique par suite de l'automatisation.

Nous estimons qu'il appartient et qu'il incombe aux dirigeants de maintenir le chômage à son minimum. Nous croyons fermement qu'on doit maintenir dans la loi sur les chemins de fer un article 182 modifié, afin que les dirigeants ne se dérobent pas à leur responsabilité en matière d'indemnisation du personnel qui doit être déplacé et réaffecté à un autre emploi en raison de la ligne de conduite de la société ferroviaire. Nous sollicitons donc votre appui le plus sincère à la cause des changements que les Fraternités ont proposés à l'égard de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

Nous vous remercions de l'attention que vous apporterez à notre requête et nous vous prions d'agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

G. A. Neil, président, 1302 Valour Road,  
Winnipeg 3.

Le Comité de la législation du Manitoba,  
Fraternités internationales des travailleurs  
ferroviaires.

La Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de  
locomotives.

La Fraternité des mécaniciens de locomotives.

La Fraternité des agents de train.

La Fraternité des travailleurs de l'entretien de  
la voie.

L'Ordre des télégraphistes de chemins de fer.

## APPENDICE I

ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER  
NATIONAUX DU CANADA  
VICTORIA (C.-B.), Succursale n° 6

J. Leary  
2508 Eastdowne Rd.  
Victoria (C.-B.)  
le 14 novembre 1963.

Monsieur le président  
Comité des chemins de fer  
Ottawa (Ontario)

Monsieur,

Même si ma lettre ne porte pas une adresse très précise, j'ose croire qu'elle parviendra éventuellement à son destinataire.

On a prié le soussigné de se renseigner au sujet de la caisse de retraite des chemins de fer Nationaux du Canada, notamment sur la question suivante.

S'agit-il d'un fonds de fiducie où un montant maximum a été fixé et où les intérêts, dépassant un montant maximum, sont remboursés aux pensionnés augmentant ainsi leur pension? Certains de nos membres semblent avoir cette impression.

Auriez-vous l'obligeance de me faire connaître comment fonctionne cette caisse et de m'adresser un exemplaire de la loi en vertu de laquelle cette caisse de retraite a été instituée. S'il vous est impossible de m'en faire parvenir un exemplaire, veuillez me dire où je pourrais m'en procurer un.

Nous nous efforçons, comme nous l'avons fait au cours des cinq dernières années, d'obtenir une pension plus élevée pour ceux qui se sont retirés alors que les pensions étaient restreintes, qui ont travaillé pendant les années si souvent appelées les «tristes années 30» et dont la pension est honteusement insuffisante pour leur permettre de vivre.

Nous ne sommes pas au courant de la loi en vertu de laquelle ce régime de retraite a été institué; nous n'avons à notre disposition que la brochure publiée par les chemins de fer Nationaux du Canada, laquelle renferme des renseignements quant à la façon dont les pensions sont accordées mais ne fournit ni le préambule de la Loi ni aucun autre renseignement pertinent.

Si cette lettre est adressée au mauvais ministère ou comité, auriez-vous l'obligeance de la transmettre au ministère ou comité compétent.

Nous vous remercions à l'avance de la réponse que vous voudrez bien nous faire parvenir et nous vous prions d'agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

J. Leary, secrétaire,  
Association des pensionnés des chemins  
de fer Nationaux du Canada.



CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT  
DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES  
Fascicule 6

---

SÉANCES DU MARDI 3 DÉCEMBRE 1963

---

Concernant le  
SUJET TRAITÉ DANS LE BILL C-15, INTITULÉ:  
Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer  
(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

*Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. W. T. Wilson, vice-président, direction du personnel et des relations ouvrières; M. J. W. G. MacDougall, C.R., solliciteur général.

*Des chemins de fer du Pacifique-Canadien:* M. R. A. Emerson, vice-président; M. J. A. Wright, C.R., solliciteur général; M. Keith Campbell, de la division du personnel.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1964

29543-6-1

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison	Godin	McBain
Armstrong	Granger	Muir ( <i>Cap-Breton-</i> <i>Nord et Victoria</i> )
Asselin ( <i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i> )	Greene	Nielsen
Balcer	Grégoire	Nixon
Basford	Guay	Orlikow
Beaulé	Gundlock	Pascoe
Béchar	Horner ( <i>Acadia</i> )	Rapp
Bélanger	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Regan
Bell	Jorgenson	Rhéaume
Berger	Irvine	Rideout
Cameron ( <i>Nanaimo-</i> <i>Cowichan-Les Îles</i> )	Kennedy	Rock
Cantelon	Lachance	Ryan
Cowan	Lamb	Rynard
Crossman	Laniel	Smith
Crouse	Leboe	Stenson
Émard	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Tucker
Fisher	Macaluso	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Foy	MacEwan	Watson ( <i>Châteauguay-</i> <i>Huntingdon-Laprairie</i> )
Gauthier	Mackasey	Webster—60.
	Matte	

(Quorum 15)

*Secrétaire du Comité,*  
Dorothy F. Ballantine.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 4 décembre 1963.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité recommande que son quorum soit réduit de 15 à 10 membres et que l'application de l'article 65(1) b) du Règlement soit suspendue à cet égard.

*Le président,*  
PROSPER BOULANGER.



## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 3 décembre 1963.

(9) \*

Le Comité permanent des Chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit ce matin à 10 heures et 20 minutes, sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Beaulé, Berger, Boulanger, Cowan, Crossman, Crouse, Gauthier, Godin, Horner (*Acadia*) Howe (*Wellington-Huron*) Lamb, Matte, McBain, Orlikow, Pascoe, Regan, Ryan, Rynard, Smith, Tucker, Webster—(21).

*Aussi présents:* De la *Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien:* M. R. A. Emerson, vice-président; M. J. A. Wright, C.R., avocat général; M. J. E. Paradis, C.R., avocat; M. John C. Ames, vice-président adjoint; MM. Keith Campbell et Jack Ramadge, section du personnel. De la *Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. W. T. Wilson, vice-président, personnel et relations ouvrières; M. J. W. G. MacDougall, C.R., avocat général; M. A. J. Bates, directeur des relations industrielles (recherche); M. E. L. Murray, agent des relations ouvrières; M. B. D. Brisson, analyste de la recherche; M. R. Boudreau, avocat.

Le Comité reprend l'examen du bill C-15, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

Selon ce qui a déjà été décidé, ce qui est cité ci-dessous et paraît comme Appendice est considéré comme étant lu. (*Voir appendice J*):

Lettre de M. Erwin F. Schmidt, Secrétaire correspondant de la Lodge n° 597, *Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, Winnipeg, Manitoba.*

M. Emerson et M. Wilson sont interrogés, secondés par M. MacDougall et M. Wright.

La séance est levée à midi et 10 minutes.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(10)

Le Comité se réunit à 3 h. 55 de l'après-midi sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Addison, Armstrong, Beaulé, Berger, Boulanger, Crossman, Crouse, Emard, Fisher, Gauthier, Godin, Guay, Horner (*Wellington-Huron*), Irvine, Lachance, Lamb, Matte, McNulty, Nixon, Orlikow, Regan, Rideout, Ryan, Tucker—(25).

*Aussi présent:* M. Charles Cantin, député, secrétaire parlementaire du Ministre des Transports.

*Aussi présents:* Les mêmes qu'à la séance du matin.

---

\* La séance n° 8 a rapport à l'examen d'un bill privé (S-41) dont les délibérations ne sont pas imprimées.

Le Comité reprend l'examen du bill C-15, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

M. Emerson et M. Wilson sont questionnés, secondés par M. Campbell.

A 4 h. 50 de l'après-midi, le président quitte la salle pour se rendre à la séance de la Chambre, et le vice-président, M. McNulty, occupe le fauteuil.

Les membres continuent l'interrogatoire des témoins.

A 5 h. 5 du soir, M. Lamb fait remarquer au Comité qu'il n'y a pas le quorum. Sur ce, le Comité suspend la séance pour cinq minutes afin de rétablir le quorum.

Sur la motion de M. Ryan, avec l'appui de M. Beulé,

*Il est décidé:* Que le Comité se réunit à 8 h. 15 du soir.

M. Beulé propose, avec l'appui de M. Gauthier, qu'on réduise le quorum du Comité de 15 à 10 membres. Le vice-président ne met pas la motion aux voix, et il ajourne la séance à 5 h. 45 pour permettre aux membres de participer au vote de la Chambre.

## SÉANCE DU SOIR

(11)

Le Comité se réunit à 8 h. 15 du soir sous la présidence de M. Prosper Boulanger.

*Présents:* MM. Armstrong, Beulé, Boulanger, Cameron (*Nanaïmo*), Crossman, Emard, Fisher, Gauthier, Howe (*Wellington-Huron*), Lachance, McNulty, Orlikow, Regan, Rideout, Ryan, Tucker—(16).

*Aussi présents:* Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'examen du bill C-15, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

Le président met aux voix la motion de MM. Beulé et Gauthier, laquelle n'a pas été mise aux voix dans la séance de l'après-midi, et qui propose la réduction du quorum du comité de 15 à 10 membres. La motion est adoptée par 10 voix contre 2.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins.

A 10 h. 10 du soir le Comité s'ajourne au mardi 10 décembre. Les témoins sont priés d'être présents à la prochaine séance.

*La secrétaire du Comité,*  
Dorothy F. Ballantine.

## TÉMOIGNAGES

MARDI 3 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, maintenant nous sommes en nombre. Je désire d'abord vous présenter notre nouvelle secrétaire, M<sup>lle</sup> Ballantine.

Nous reprenons maintenant l'examen du bill C-15, loi tendant à modifier la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

Aujourd'hui nous recevons l'association des chemins de fer. Le premier et principal témoin est M. R. A. Emerson qui est le porte-parole principal de l'association des chemins de fer. Il est le vice-président du Pacifique-Canadien. Sont également présents et représentant le Pacifique-Canadien, M. J. A. Wright, C.R., avocat général; M. J. E. Paradis, C.R., avocat; M. John C. Ames, vice-président adjoint et MM. Keith Campbell et Jack Ramadge de la section du personnel.

Représentant le Canadien-National, nous avons M. Wilson, vice-président de la section du personnel; M. G. W. G. MacDougall, C.R., avocat général; M. Bates, directeur des relations industrielles; M. Murray, agent des relations industrielles; M. Brisson, analyste (recherche) et M. Boudreau, avocat.

Tous ces messieurs sont ici à titre de témoins. Je pense que nous devons d'abord commencer par nous assurer que vous avez tous le rapport que nous a lu M. Richardson, il y a quelques semaines.

Le Comité est prêt à recevoir des questions ou bien des dépositions spéciales dans le cas où un témoin aurait quelque chose à ajouter à son dernier témoignage.

M. R. A. EMERSON (*vice-président, Chemins de fer du Pacifique-Canadien*): Monsieur le président, nous n'avons rien à ajouter pour le moment et nous sommes prêts à répondre aux questions.

M. BEULÉ (*Interprétation*): Je voudrais faire remarquer que le Comité s'est réuni plusieurs fois pour délibérer sur ce projet de loi C-15 et les débats tournent toujours autour des trois mêmes questions; quelle somme est en jeu, quelles régions sont affectées et quels changements peuvent survenir dans le proche avenir? Nous avons ici, ce matin, des représentants des compagnies de chemins de fer et des associations des chemins de fer. Je ne sais quel témoin voudra bien répondre à ma question, mais nous devons avoir une réponse à ces trois questions, c'est-à-dire: à quels changements doit-on s'attendre dans les deux années à venir, quel secteur sera le plus affecté et quelle somme est en jeu? Si ces questions restent sans réponse, il n'y a plus rien à discuter. Ce Comité a tourné, bien assez longtemps, autour de ce projet de loi pour revenir toujours aux mêmes questions.

M. EMERSON: Monsieur le président, nous désirons aider ce Comité autant que possible sur ces trois questions aussi bien que sur toute autre matière. Mais je crains que les questions posées par M. Beulé ne soient de celles auxquelles il n'y a pas de réponses faciles ou toutes faites. Si je puis m'exprimer ainsi, il faudrait scruter l'avenir afin de percevoir ce qui n'est pas perceptible. Pour éclaircir ce que viens de dire, en voyant les nombreux changements survenus au Canada et leurs répercussions sur les chemins de fer pendant les dix années passées, peut-on prévoir si les changements qui vont s'effectuer pendant

les dix années à venir seront de la même envergure? Je crois qu'il est hors de notre pouvoir, à tous, d'essayer de faire de telles prédictions? Laissez-moi vous expliquer ceci. Beaucoup, je le maintiens, dépend des messieurs ici présents et de leurs collègues au Parlement. Dans les dix dernières années nous avons vu, au Canada, la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, qui a coûté de grosses sommes au trésor public, afin de fournir de nouvelles facilités de transport qui inévitablement ont été une cause de perte de trafic pour les chemins de fer. Durant la même période et au coût de 700 millions, je crois, nous avons vu la construction de la route transcanadienne qui, en desservant un vaste territoire, causa aussi une perte de trafic. Et enfin, durant cette même période, nous avons vu la construction de nombreux et vastes terrains d'aviation dans tout le Canada, et le développement des facilités de transport aérien. Ces faits ont provoqué, à des degrés différents, une diminution de trafic sur les lignes ferroviaires et la conséquence logique est l'élimination possible ou le double emploi (si je puis me servir de cette expression) de certaines lignes de chemins de fer.

Un autre point sur lequel je dois insister: je ne vois personne qui puisse prédire quel sera dans l'avenir la marche des affaires des chemins de fer: la hausse du prix de la main-d'œuvre, soit en terme de salaires ou de bénéfices supplémentaires, aura le résultat inévitable de forcer la hausse des tarifs des chemins de fer, à un niveau qui les poussera hors du marché. Le coût de ces services est plus élevé que ce qu'ils rapportent.

Ces deux facteurs qui me viennent à l'esprit sont les plus directs et immédiats et c'est pour ces raisons qu'il est impossible de prédire les changements qui peuvent survenir dans les dix prochaines années.

Il y a aussi deux autres facteurs (et ne considérez pas que la liste soit complète) qui, vous le verrez facilement, obscurcissent l'avenir. D'abord, quel sera le développement du Canada et dans quel sens notre industrie et notre économie vont-elles évoluer dans les dix prochaines années? Cela aura sa répercussion sur le transport des marchandises et des individus dont nous sommes un des voituriers. Ensuite, l'évolution technique, et je parle des chemins de fer, et sa répercussion sur l'embauche.

Pour passer à la question suivante, si vous permettez, quelles seront les régions les plus affectées: peut-être l'unique indication se trouve-t-elle dans le rapport sur les transports présenté par la Commission royale MacPherson. Ce rapport indique, indirectement, que les régions des Prairies seront sans doute les plus touchées par l'abandon de plusieurs lignes subsidiaires de chemins de fer. Je trouve que l'interprétation que l'on doit donner à ce rapport est la suivante: les Prairies ne seront pas les seules régions affectées, mais elles seront probablement affectées dans une plus grande mesure que les autres régions, généralement parlant.

Nous arrivons à la troisième question que vous aviez citée la première, je crois (j'ai inversé l'ordre) concernant les capitaux en jeu. Je regrette beaucoup, mais je pense qu'il est tout à fait impossible de faire une approximation. Je pense que la somme pourrait être très importante, mais quelle qu'elle soit, je soutiens que l'estimation sera fautive, en principe, et par conséquent, qu'il en coûte 1 dollar ou 1 million de dollars, la modification de ce bill, comme proposée, serait erronée en principe et ne devrait pas être adoptée.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Je remercie M. Emerson pour sa réponse mais, premièrement, je sais parfaitement bien que les chemins de fer étudient leurs projets deux, trois ou même quatre ans avant de les mettre à exécution. Je sais qu'à l'heure actuelle, des projets d'avenir sont à l'étude. Il est vraiment facile de nous faire savoir quelles régions seront affectées. Je me rends compte que prendre des décisions concerne les compagnies seulement, mais elles pourraient nous donner ces renseignements. Deuxièmement, supposons que le

Parlement vote ce projet de loi, dans ce cas une certaine somme sera mise en jeu. Comment cela se présentera-t-il? Sous forme de paiements aux compagnies? Vont-elles nous demander des subventions? Ou bien, verrons-nous les compagnies augmenter les tarifs-marchandises ou le tarif-voyageurs?

M. EMERSON: Monsieur le président, ainsi que monsieur Beaulé l'a dit, évidemment les chemins de fer établissent leurs projets à l'avance, mais nous ne considérons que les plans pour lesquels nous pouvons percevoir l'avenir. Ainsi que je l'ai dit, il y a quelques instants, nous ne considérons pas les projets qui sont pour un avenir très lointain. Il est possible que nous ayons à considérer des projets spécifiques demandant deux, trois ou quatre années de prévisions. Beaucoup d'autres sont à court terme et demandent une décision à bref délai de quelques mois. Je le répète, nous voulons vous aider autant que possible, mais le problème tout entier, dans sa forme présente, est tellement entremêlé de facteurs complexes et difficiles que je vous assure, monsieur, qu'il est tout à fait impossible pour une personne ou un groupe de personnes, quel que soit le délai, de formuler une réponse comme celle que vous demandez.

Quant à la question suivante au sujet de la somme requise et de sa provenance, je peux y répondre de cette façon-ci: le projet de loi, ou la modification proposée à la Loi sur les chemins de fer, rendrait responsable de certains paiements les compagnies de chemins de fer, et par conséquent les compagnies fourniraient l'argent nécessaire et en feraient bénéficier les employés d'autant. Certes, le bill ne dévoile pas où les compagnies obtiendraient cet argent. On peut concevoir, en termes généraux, que cette somme proviendra des augmentations de tarifs sur les marchandises ou les voyageurs, advenant que les conditions de la concurrence le permettent. Il se peut fort bien, d'autre part, que les propriétaires des chemins de fer fournissent la somme de leur propre poche. C'est, sans aucun doute, le cas des actionnaires des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ou des contribuables du Canada.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): La raison pour laquelle je pose ces questions est, en partie, que je veux agir comme l'avocat du diable, afin d'obtenir les informations pour le Comité.

J'ai une dernière question à poser. Tout en remerciant M. Emerson pour sa réponse, j'aimerais bien savoir ce que le Pacifique-Canadien pense du bill C-15.

M. EMERSON: Monsieur le président, je peux répondre à cette dernière question en peu de mots. Je n'en pense pas grand-chose. Cependant, nos raisons ont été décrites en grand détail dans les exposés de l'Association des chemins de fer du Canada, dont le Pacifique-Canadien est membre et nous sommes en accord complet avec cet exposé. Je peux en dire autant que vous le voudrez, mais vous avez tout sous les yeux.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, mes questions vont être simples et courtes. Je voudrais pour ma première question parler des abandons de lignes. N'est-ce pas un fait, dans le cas des abandons, que la Commission des transports doit entendre la cause et que les chemins de fer doivent payer ce que la Commission jugera juste et équitable aux parties intéressées.

Le PRÉSIDENT (*Interprétation*): Puis-je dire un mot à l'intention de nos collègues distingués, membres de ce Comité, qui parlent français? Ne trouvez-vous pas qu'un moyen d'épargner le temps du Comité serait de ne pas traduire mot par mot, mais simplement, quand vous ne comprenez pas un mot en particulier, ou une phrase, de me faire signe de la main si vous voulez, ou bien préférez-vous continuer avec la traduction entière?

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Monsieur le président, je vous ferai remarquer que si nous n'avons pas l'avantage de la traduction simultanée dans ce Comité, nous qui parlons français ne devrions pas être ceux qui doivent en souffrir.

Le PRÉSIDENT: J'essayais seulement de faciliter les choses.

M. EMERSON: Monsieur le président, à propos de la dernière question, M. Horner a tout à fait raison de dire que dans le cas d'abandon d'une ligne de chemins de fer, la compagnie doit d'abord faire une demande à la Commission des transports pour être autorisée à abandonner une ligne et pour notifier les parties intéressées. La Commission, en temps voulu, fixera la date d'une audition, si nécessaire, à laquelle les chemins de fer et toutes les parties intéressées présenteront leurs vues. La Commission peut instituer sa propre enquête sur l'affaire en question. Enfin, après en avoir dûment délibéré, la Commission publiera une ordonnance approuvant ou désapprouvant l'abandon, ou bien l'approuvant sous conditions. Autant que je puisse me souvenir, il n'y a pas eu d'ordonnance concernant le même genre de paiement que celui envisagé par les chemins de fer dans ce projet de loi. Cependant, je dois faire remarquer que le fait que les chemins de fer sont une industrie réglementée, et le fait même qu'ils sont tenus à cette procédure qui prend beaucoup de temps à la Commission des transports est vraiment très avantageux pour les employés. Dans n'importe quelle affaire industrielle, si on arrivait à la conclusion qu'une certaine exploitation ou un certain service n'était pas rémunérateur, et ne se prêtait pas à une amélioration future, on les abandonnerait ou les discontinuerait tout de suite. Cependant, en vertu du fait que les chemins de fer sont industrie réglementée, cela impose un long intervalle entre le moment où l'idée d'abandon est formulée et son exécution.

A titre d'exemple, laissez-moi vous raconter ce qui est arrivé récemment dans le cas d'abandon d'une ligne desservant les passagers par le Pacifique-Canadien. Cet abandon devait aussi être approuvé par la Commission des transports. Il s'agissait de notre service-voyageurs traversant le sud de la Colombie-Britannique d'un endroit nommé *Spences Bridge*, qui est sur le continent à environ 200 milles à l'est de Vancouver, jusqu'à *Lethbridge* et *Medicine Hat*. En septembre 1961, la compagnie entreprit une étude visant à déterminer la rentabilité de cette ligne et le rapport entre le coût d'opération et les revenus. Cette étude prit un temps considérable parce que forcément toutes les données ont été soumises à la Commission des transports et à cause de cela ont été préparées avec bien plus d'explications et de détails qu'il aurait fallu à une entreprise commerciale privée qui aurait fait sa propre évaluation, aurait pris une décision et l'exécuterait sans délai. Nos déterminations sont toujours sujettes à controverse, examinées au tamis et mises à l'épreuve par la Commission des transports et, par conséquent doivent être préparées d'une façon bien plus détaillée, ce qui prend beaucoup plus de temps. Néanmoins, voici un abandon de service auquel nous songions depuis septembre 1961. Nous avons dû en faire un exposé afin de le soumettre à la Commission des transports en juin 1962. Et en octobre 1963, un an et quelques mois plus tard, durant lesquels les témoins ont été entendus, les délibérations faites et les enquêtes sur place des régions qui seront affectées, ont eu lieu, finalement la Commission donna l'autorisation de cesser l'exploitation de la ligne mais pas avant janvier 1964.

Eh bien! voici une demande que nous avons conçue en septembre 1961, qui a été soumise à la Commission en juin 1962 et qui enfin a été autorisée, mais pas avant janvier 1964. Naturellement dans l'intervalle le service a continué. Cela a coûté (et je n'ai pas ici les chiffres exacts) une perte de l'ordre de \$500,000 par an, en excédent des dépenses sur les revenus. Pendant tout ce temps, bien entendu, les employés ont joui d'une protection entière puisqu'ils ont continué le service comme d'habitude.

M. HORNER (*Acadia*): Je voudrais poser une autre question monsieur le président. Il me semble que vous avez affirmé, monsieur, que la Commission n'a jamais donné l'ordre de payer des indemnités. Je parle de l'abandon de lignes.

Quel était donc le cas du récent abandon de lignes au sud-est de la Saskatchewan, il y a un an ou deux? Je crois qu'il s'agissait des chemins de fer du National-Canadien ayant une ligne parallèle à celle du Pacifique-Canadien. Y a-t-il eu un accord entre les chemins de fer et les commerçants intéressés dans la ville desservie par cette ligne?

M. EMERSON: Peut-être monsieur MacDougall pourrait-il répondre à cette question.

M. G. W. G. MACDOUGALL, C.R. (*Conseiller juridique du National-Canadien*): En réponse à la question posée par M. Horner, quoique je me sois beaucoup occupé des demandes d'abandon du National-Canadien durant les dix dernières années, je ne suis pas au courant de celle dont vous avez parlé et je ne connais absolument aucun cas où des arrangements ont été faits avec les municipalités, ou entre les chemins de fer, ayant pour but de partager ou de payer les dépenses d'indemnisation de ce genre. Dans la procédure normale, la Commission considère d'une part, le fardeau qui pèse sur le chemin de fer et d'autre part le préjudice causé au public, c'est-à-dire nos employés, les commerçants et la population desservie par les chemins de fer. Elle pèse ces deux facteurs afin de voir si l'autorisation d'abandon doit être donnée ou non; je ne connais aucun cas où des indemnités ont été payées ou des arrangements faits.

M. HORNER (*Acadia*): N'est-ce pas un fait qu'au début du développement de l'Ouest canadien, les compagnies de chemins de fer incitaient les gens à s'établir dans les localités qui se formaient le long de leurs lignes?

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas que je sois d'accord avec cette affirmation.

M. HORNER (*Acadia*): Il y a encore plusieurs localités dans l'Ouest canadien qui se sont formées le long des chemins de fer.

M. MACDOUGALL: Les chemins de fer ont encouragé l'établissement des communautés dans l'Ouest.

M. HORNER (*Acadia*): Ne pensez-vous pas que les sociétés ferroviaires ont une responsabilité morale envers la population qu'elles ont ainsi attirée?

M. EMERSON: J'aimerais faire quelques observations sur cette question. Certainement, les chemins de fer dans l'Ouest du Canada ont été construits pour développer le pays. Et sans doute la construction a incité les individus à venir et à peupler l'Ouest, mais cela a bien changé depuis.

M. ORLIKOW: N'oublions pas ce qui s'est passé avant!

M. EMERSON: Depuis le développement des agglomérations autour des chemins de fer, divers organismes gouvernementaux ont construit des réseaux routiers étendus, ce qui a diverti une part importante du trafic des chemins de fer. Je suis né dans ce coin du pays, aussi je le connais bien. J'y ai vécu plusieurs années. Je me souviens du temps où presque toutes les lignes subsidiaires avaient un train de passagers deux fois par jour, et même davantage à l'occasion, quelquefois moins, et les gens voyageaient. Ils avaient chaque jour un train de marchandises qui transportait toutes sortes de denrées, dans un sens comme dans l'autre. Tout cela est fini. On voyage maintenant en auto, les marchandises sont transportées par camions et ce qui reste pour les chemins de fer c'est le transport des denrées en grosses quantités comme le grain, quelquefois le pétrole. Même cela diminue rapidement à cause des conduites de gaz et de carburants liquides.

Puis-je ajouter encore ceci. Évidemment, cela s'écarte du sujet principal, si je puis dire, du projet de loi. Il ne s'agit pas dans le bill d'indemniser les communautés mais bien d'indemniser les employés, ce qui est tout à fait différent.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question au sujet des employés et des intentions initiales de la Loi sur les chemins de fer, à l'article 182. Convenez-vous que jusqu'à un certain point nous sommes tous ici pour éclaircir, du moins nous l'espérons, l'article 182? Convenez-vous que l'article 182, dans sa forme actuelle, demande que les chemins de fer aient, à un certain degré, des obligations envers les employés, en cas d'abandon de lignes terminus ou divisionnaires?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Horner, avez-vous d'autres questions, ou bien désirez-vous recevoir une réponse à cette question maintenant?

M. HORNER (*Acadia*): M. Emerson peut répondre à ma question maintenant, mais j'ai une autre question qui suivra.

M. EMERSON: Monsieur le président, en ce qui concerne la question sur l'interprétation de l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer dans sa forme actuelle, je ne veux pas me trouver dans la position très gênante d'un ingénieur essayant d'interpréter la loi, aussi avec votre permission, je vais demander à mon collègue, M. Wright, qui est le conseiller juridique du Pacifique-Canadien, de s'en occuper.

M. J. A. WRIGHT, C.R. (*Conseiller juridique du chemin de fer Pacifique-Canadien*): Je ne sais vraiment pas s'il m'appartient d'interpréter cet article de la loi pour le Comité. La Loi sur les chemins de fer a été l'objet d'interprétations par la Commission des transports et par la Cour suprême du Canada. Le cas de l'abandon de la ligne de Cornwall par le *New York Central* a déjà été étudié par le Comité. Dans ce cas, on a soutenu que l'article ne s'appliquait pas à cette situation particulière puisqu'il s'agissait de la ligne entière. Cela ne s'appliquait pas, mais certes, il n'y a pas de doute qu'il est applicable à d'autres situations qui peuvent surgir et où il n'est pas question d'abandon total.

M. HORNER (*Acadia*): Vous affirmez, monsieur, que jusqu'à un certain point l'article 182 s'applique quand il n'y a pas d'abandon total. Notre tâche est d'éclaircir l'article 182. Je veux parler de l'abandon d'un point divisionnaire à *Big Valley*, Alberta, vers 1920. Ce cas a servi et sert encore d'exemple démontrant comment les Chemins de fer peuvent contourner l'article 182. Ceci étant établi, la raison d'être de ce Comité est d'éclaircir cet article. Les Chemins de fer admettent être quelque peu responsables sous l'article 182; nous devons faire en sorte qu'il soit impossible aux chemins de fer de contourner l'article 182 dans son intention réelle. J'espère que vous admettez avec moi que le procédé adopté par le Pacifique-Canadien concernant *Big Valley* (point divisionnaire) entre 1926 et 1929 environ s'écartait des intentions exposées dans l'article 182.

M. EMERSON: Monsieur le président, puisque *Big Valley* n'est pas, et n'a jamais été, sur la ligne du Pacifique-Canadien, je ne suis pas au courant des circonstances et ne peux évidemment pas répondre à cette question. Je crains que M. Horner ne se soit mépris.

M. HORNER (*Acadia*): Avons-nous ici un représentant du National-Canadien qui pourrait nous parler de cela?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons six représentants du National-Canadien.

M. MACDOUGALL: Oui, monsieur le président. Ainsi que M. le président l'a dit il y a un moment, M. Wilson le vice-président du National-Canadien est présent, et moi-même, l'avocat général, je suis ici pour aider le Comité. Pour parler de *Big Valley* et de ce qui date des années vingt, *Big Valley*, si je me souviens des circonstances de cette période, était un point terminus important. Selon la pratique routinière des chemins de fer, les employés étaient déplacés plusieurs fois d'un point à un autre. Des employés ont été retirés de *Big Valley*, le nombre en était assez grand. Cependant, le point en question n'a pas été

fermé comme terminus, et l'affaire de *Big Valley* à laquelle vous faites allusion, monsieur, est que dans cette circonstance l'article 182 n'a pas été appliqué aux employés qui avaient quitté *Big Valley*. La Commission des transports s'occupa du cas et de la demande faite par les employés aux fins d'appliquer l'article 182. La Commission a soutenu que l'article ne s'appliquait pas, parce que la loi (dans le texte actuel) se rapportait spécifiquement à la fermeture complète d'un point, soit divisionnaire soit terminus. Ils ont dit que puisque les chemins de fer ne cessaient pas entièrement d'y fonctionner la loi n'était pas applicable.

Malheureusement, au cours des années, on a dit que les chemins de fer avaient essayé de contourner l'article 182, et cela parce qu'ils avaient retiré nombre d'employés et que peu de personnel était demeuré. Je ne peux pas donner mon opinion sur la politique de la direction de la compagnie à cette période. Le fait est que plusieurs employés sont demeurés. La Commission a examiné le cas et a trouvé que l'article ne s'appliquait pas. Pour comprendre cette décision vous devez vous rappeler que l'article 182 n'a pas été inclus dans la Loi sur les chemins de fer comme un code pour donner une protection générale à tous les employés.

Si vous considérez le jugement de la Cour suprême du Canada, où le développement historique de l'article 182 est analysé, vous verrez que c'est une pièce bigarrée, où il est dit d'abord que la compagnie ne doit pas apporter de changement, modification ou déviation aux chemins de fer avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181; il traite ensuite de plans, profils et documents variés qui expliquent ce que sont les changements ou les déviations. A la suite d'un petit incident, on a ajouté quelques mots à cet article, et la Cour suprême du Canada a trouvé que l'intention était d'essayer de parer à une situation où, dans le cas de changement ou modification de service, un point important, soit terminus ou divisionnaire, était transféré parce que les chemins de fer décidaient que leur exploitation serait plus efficace si les méthodes étaient changées. Un libellé a été ajouté afin que les employés n'aient pas à souffrir en ces circonstances et que ceux qui seraient déplacés reçoivent une indemnité. Ceci me semble parfaitement logique. Cependant, on a voulu considérer que ce code devrait être en vigueur pour tous les employés quand ils sont déplacés quand les chemins de fer décident de changer leurs méthodes d'exploitation. Cela n'a jamais été l'intention. L'intention était d'atténuer le grave problème provoqué par un changement ou une déviation d'une ligne supprimant l'activité de tout un terminus ou de tout un point divisionnaire. Telle a été la décision de la Commission dans le cas de *Big Valley*.

La question d'obligation morale est une autre affaire; mais l'obligation légale a été décidée par la Commission et les jugements de la Cour suprême du Canada qui ont bien expliqué qu'il n'a jamais été question d'en faire un code.

M. HORNER (*Acadia*): Combien de fois la Commission a-t-elle ordonné le paiement d'indemnités selon l'article 182?

M. MACDOUGALL: Monsieur le président, la réponse directe à la question de M. Horner est que, autant que je sache, aucune demande aux termes de l'article 182 n'a été présentée à la Commission durant mon exercice, excepté celle déjà mentionnée venant du *New York Central*, qui a été envoyée à la Cour suprême du Canada. Cela ne veut pas dire qu'aucune indemnité n'a été payée aux termes de l'article 182. Il y a de nombreux cas où nous avons pris soin des employés, quoique pas dans les termes du libellé textuel de l'article 182, libellé qui d'ailleurs est de nature générale et qui indique que la Commission peut décider du montant de l'indemnité qui devrait être versée. Le fait est que les Chemins de fer peuvent prouver, avec beaucoup d'exemples à l'appui, comment ils ont protégé leurs employés quand des changements ont eu lieu.

J'aimerais que M. Wilson, qui est ici, nous parle de ces cas d'abandon, dont vous avez parlé tout à l'heure, et qu'il vous dise ce que nous faisons dans les situations où beaucoup d'employés sont touchés comme, par exemple, quand des employés ont été délogés à la suite de la fermeture de certains ateliers à Moncton. Il s'agissait d'un problème spécial, causant de sérieux ennuis, des dépenses et des difficultés à nos employés, à cause de changements de condition de travail, et nous l'avons résolu. La question d'abandon de lignes, qui, je sais, est inquiétante surtout pour la population de l'Ouest canadien, a été examinée en détail par le National-Canadien, qui a plus de lignes opérant à perte et envoie plus de demandes à la Commission que le Pacifique-Canadien. Nous avons fait un examen minutieux et j'aimerais que M. Wilson accepte de nous en parler et de vous dire quelles répercussions nous prévoyons.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre M. Wilson à l'instant?

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais bien entendre M. Wilson nous parler des abandons.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre M. Wilson tout de suite, ou désire-t-il d'abord poser d'autres questions? Monsieur Horner?

M. ORLIKOW: Je suis sûr que M. Wilson ne peut répondre à toutes les questions à la fois. C'est aussi bien de le prier de répondre aux questions déjà posées il y a quelques instants.

M. MACDOUGALL: Ma suggestion n'était pas que M. Wilson fasse un résumé. Ce n'était pas mon intention. Je pensais qu'il pourrait expliquer quelle est la position exacte du National-Canadien dans le contexte du problème d'abandon des lignes, et quelles sont nos prévisions sur les moyens à employer pour le résoudre. C'est une explication d'ensemble sur ce point spécifique.

M. W. T. WILSON (*vice-président, Personnel et relations ouvrières des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, je peux dire que le National-Canadien fait siennes plusieurs observations faites par M. Emerson, le vice-président du Pacifique-Canadien, au début de cette séance. Je voudrais aussi faire remarquer ce que M. Beaulé avait dit: qu'il est d'usage de faire de vastes projets touchant les changements d'opérations, les ateliers, les abandons de lignes et autres changements du même genre. La compagnie a profondément réfléchi aux problèmes et a même établi des directives de procédure en cas de déplacements des employés, quand il y a abandon. Ces directives ont été approuvées par notre conseil d'administration et ont été publiées.

M. Gordon a extrait de nombreuses citations choisies dans ces directives, j'ai ici plusieurs de ces directives. Nous voyons le problème comme ceci; nous ne trouvons pas que, à titre de bons employeurs, il est nécessaire pour nous d'être contraints par une loi de faire ce que tout bon employeur doit faire pour ses employés. Par exemple, prenons le cas des ateliers de réparation des locomotives, à Stratford, qui sont devenus superflus. Ces ateliers, équipés pour la reconstruction et la réparation des locomotives à vapeur, sont devenus superflus avec la venue des diesels. Notre objectif est de prévenir à l'avance, autant qu'il est en notre pouvoir, la population, les employés, les commerçants et tous les intéressés, avant d'apporter un changement. A Stratford l'avis a été donné 5 ans à l'avance, dans certains cas. En même temps, avec l'aide de notre division industrielle, nous nous sommes efforcés de trouver un autre employeur, sous la raison sociale de Cooper-Bessemer Limitée. Les gens sont venus à Stratford et ont loué, à taux très avantageux, une partie de nos ateliers. Nous nous sommes mis d'accord, en collaborant et en coopérant avec les syndicats et associations, pour permettre aux employés du National-Canadien de travailler pour la compagnie Cooper-Bessemer, avec la promesse de devenir des employés de cette compagnie, si leur entreprise était couronnée de succès. La semaine dernière la compagnie Cooper-Bessemer a pris avantage

de l'option d'achat, dans notre contrat, pour acquérir la propriété entière de Stratford et aujourd'hui 80 p. cent de leurs employés sont des anciens employés du National-Canadien. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain; pour mener la chose à bien, cela a demandé une étude approfondie et beaucoup de préparations, de la part de nos services du contentieux et du personnel ainsi que la coopération des syndicats et associations. Je considère ceci un bon exemple de ce qui a été accompli et devrait être accompli, sans qu'il en soit contraint par la loi, par un bon employeur, dans l'intérêt de ses employés, qui sont en instance de perdre leur emploi ou dont les services deviendraient superflus.

Un autre exemple concerne la ville de Moncton, où l'on a décidé qu'il serait plus efficace de faire les réparations de wagons dans nos ateliers de Pointe-St-Charles à Montréal, et aussi à Winnipeg. Nos employés ont été avisés longtemps d'avance, et nous avons offert à des employés de diverses professions de les transférer à Winnipeg à nos frais. Nous avons envoyé des équipes d'agents de placement pour interviewer les employés, afin de décider lesquels d'entre eux partiraient ou ne partiraient pas. Enfin le déménagement a eu lieu. Certains, bien enracinés dans Moncton, ont décidé d'y demeurer; d'autres ont accepté de partir. Des ameublements entiers ont été déménagés de porte à porte et à nos frais. Les employés ont voyagé en wagon-lit; nous avons été jusqu'à mettre le wagon-lit sur une ligne adjacente pour que nos employés l'occupent et y dorment s'ils le désiraient, avant que le wagon soit attaché au train durant la nuit. Leurs repas et leurs salaires ont été payés, leurs bagages transférés à Montréal. On les a accueillis à Winnipeg et on les a aidés à placer leurs meubles dans leurs maisons. Le déménagement ne leur a causé que très peu d'ennuis. Les fraternités, une en particulier, nous ont félicités par écrit de la façon dont tout cela a été organisé.

Je vous raconte ces faits pour démontrer que si des employeurs de l'envergure du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sont à la hauteur de leurs responsabilités il n'est pas nécessaire de les forcer par une loi à faire ce que tout employeur normal doit faire.

Le PRÉSIDENT: C'est avec plaisir que je prie le Comité et les témoins d'accueillir un visiteur distingué qui est parmi nous ce matin. Je veux parler de M. Lamoureux, notre Orateur suppléant, un ex-membre du Comité des chemins de fer.

M. WILSON: Monsieur le président, à propos de Stratford, le nombre des employés impliqués était de 500 au début, c'est-à-dire quand il est devenu évident que les ateliers de Stratford allaient devenir superflus. La semaine passée quand la Cooper-Bessemer Limitée eut exercé son option et acheté notre propriété afin d'agrandir ses facilités pour fabriquer l'équipement lourd, ce nombre était tombé à 180. Par l'application du principe de l'ancienneté et aussi à cause des autres moyens que nous avons pris pour aider ces employés, je suis sûr que parmi ceux qui désirent un autre emploi très peu en seront privés.

Au sujet des abandons de lignes, dans différentes parties du pays, on semble penser que, lorsque les chemins de fer demandent l'autorisation d'interrompre le service sur certaine ligne, immédiatement un grand nombre d'employés vont être congédiés. Ce n'est pas du tout ce qui arrive. Par exemple, nous avons étudié particulièrement les demandes pour abandon des lignes en Saskatchewan et dans la région de l'Assiniboine. Cette affaire est dans les dossiers de la Commission des transports et nous connaissons le chiffre exact des employés impliqués. J'ai leurs noms, leur âge, la durée de leur service, l'endroit d'où ils viennent et quels peuvent être leurs droits d'ancienneté. Dans certains cas le droit d'ancienneté est très limité, dans d'autres il est très libéral. Cela dépend d'arrangements spéciaux que nous avons dans nos accords avec un syndicat donné.

Pour revenir à ce que M. Horner a dit, il y a un ou deux mois dans ce Comité, lorsqu'il a observé que nos difficultés étaient causées en partie par le grand nombre de syndicats, je dirai que nous avons 35 syndicats dans le National-Canadien et dans beaucoup de cas les dispositions relatives à l'ancienneté sont assez étroites. Cependant, dans le cadre général, et si les demandes d'abandon en Saskatchewan et dans la région de l'Assiniboine sont autorisées, nous sommes sûrs que le cas des 600 employés en jeu aura été résolu par le droit d'ancienneté, par nos démarches et aussi par la retraite à la limite d'âge. Nous parlons d'abandon, mais ce n'est pas pour la semaine prochaine ni pour l'année prochaine; si ce que nous considérons comme devant découler de l'application de la loi, quelle qu'elle soit, qui découlera de la Commission royale MacPherson, il est probable que ces abandons seront échelonnés sur une période de dix à quinze ans. Dans ce cas nous avons toutes les raisons de croire que nous aurons pratiquement pris soin des 600 employés dans une période de 5 ans par l'usure normale. Si bien qu'il se pourrait que nous ayons besoin, dans certains cas, d'embaucher du personnel plutôt que de nous trouver en butte avec une mise à pied en masse, si nous continuons d'exploiter ces embranchements. Cela peut être et a été documenté. On peut toujours trouver un jeune homme quelque part, qui se plaint d'être dans des circonstances pénibles.

M. ORLIKOW: Pas un seul homme, mais des milliers.

M. WILSON: Je crois avoir mentionné le nombre de 600, en parlant des employés, à propos des demandes d'abandon dans la Saskatchewan et à plusieurs endroits au Manitoba. Ils ne sont pas des milliers. Je suis prêt à affirmer que l'usure normale, à elle seule, aura pris soin de la grande majorité de ces employés, dans l'espace de cinq ans.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'essaierai de poser des questions courtes. Il me semble que la compagnie expose deux idées différentes: tout d'abord, adopter ce projet de loi représente une sorte de pénalité que l'on n'impose pas à d'autres industries; ensuite, la compagnie prend déjà toutes les mesures pour protéger ses employés. Ce sont ces deux énoncés que nous devons envisager.

Eh bien! aujourd'hui, les représentants de la compagnie, dans leur exposé et autrement, affirment qu'ils sont de bons employeurs puisqu'ils prennent soin de leurs employés ainsi que l'on voit dans les deux cas déjà décrits. Je ne vais pas dire qu'ils n'essaient pas, ni qu'ils peuvent garder les gens indéfiniment. D'autre part, je trouve que le Comité a le droit de savoir le nombre de cas où la compagnie n'a rien fait pour ses employés. Nous avons entendu ce qui a été dit de Moncton et de Stratford. C'est très bien; cependant, il n'en est pas moins vrai qu'il y a beaucoup d'autres cas. Par exemple, prenons un métier, celui de machiniste. Si j'ai bonne mémoire, il y avait 15,000 machinistes au Canada vers 1945. Maintenant ce chiffre est réduit à environ 5,000. Le fait est qu'à Brandon, Rivers, Wainwright, Jasper, Penticton, Revelstoke, Medicine Hat et Calgary (ceci dans l'Ouest seulement) où vous aviez, autrefois, de grands ateliers employant de nombreux machinistes, vous n'avez maintenant que très peu de personnel. Ces employés ont-ils été indemnisés pour leur déplacement, s'ils ont été transférés, ou s'ils ont été congédiés? J'aimerais le savoir.

De même, à Sioux Lookout et à de nombreuses autres localités dans l'Ontario-Ouest où vous avez mis des diesels en opération, les employés ont été déplacés. Mécaniciens, employés des trains et autre personnel ont été transférés de Sioux Lookout à Winnipeg. Ont-ils été indemnisés pour leur déplacement, ou pour la perte occasionnée parce qu'ils n'ont pas pu vendre leur maison ou l'ont vendue à trop bas prix?

La compagnie propose sérieusement que la tête de ligne ne soit plus située à Winnipeg mais à Melville, ce qui veut dire muter du personnel à cet endroit. Qui va payer pour cela?

Le PRÉSIDENT: Par considération pour le témoin, je propose que vous posiez une question d'abord et qu'après sa réponse vous posiez la question suivante. Vous avez, d'un trait, posé trois questions et fait un discours.

M. ORLIKOW: Ce n'est vraiment qu'une question avec explications.

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous donner une réponse maintenant, monsieur Wilson?

M. ORLIKOW: J'ai terminé.

M. WILSON: Monsieur le président, la répercussion sur les machinistes et le personnel des ateliers a été grande. M. Orlikow a fait allusion à ce qui est arrivé comme suite à la diesellisation. Ces faits sont passés dans l'histoire. Ces choses sont arrivées il y a quelque temps. J'ai compris que le Comité considérerait une réponse à la question posée de temps en temps sur les répercussions auxquelles on peut s'attendre pour l'avenir. En ce moment nous embauchons des machinistes et nous ne pouvons en engager assez. Nous avons fait des offres d'emplois aux machinistes partout où nous les embauchons.

Au sujet des lignes directes dont parlait M. Orlikow et qui sont interrompues temporairement, nous allons, à Jasper, dans l'Ouest, avoir des lignes directes vers l'est par Edson à Edmonton et ainsi de suite. Pas un seul terminus d'attache n'a été affecté par les lignes directes. Nous avons éliminé les points de retour. Il est possible que quelques employés du service roulant habitaient aux points de retour et non pas au terminus d'attache. Par conséquent ils faisaient la navette. Cependant il y a très peu d'employés qui peuvent prétendre qu'à cause de ces sous-divisions agrandies et de ces sous-divisions sans arrêt leur ville a été éliminée et qu'ils ont dû vendre leur maison et aller résider ailleurs. Cela n'est pas vrai.

On nous a parlé de cas où, à cause de changements dans l'exploitation des chemins de fer, des employés ont été, grâce à leur ancienneté, mutés à un autre endroit. Ceci est prévu dans les contrats collectifs, quand un homme sollicite volontairement un emploi à un endroit éloigné. Quelques-uns d'entre eux se considèrent très fortunés de jouir de leur ancienneté et de pouvoir garder leur emploi à un endroit éloigné. Cependant je trouve que la situation entière a été déformée en ce qui concerne la désorganisation des agglomérations dans l'Ouest, résultant des lignes sans arrêt proposées par le National-Canadien.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, il est vraiment très facile de dire que ce qui est passé est de l'histoire ancienne et qu'ainsi nous n'avons plus à en parler. Néanmoins nous devrions peut-être penser à des cas individuels. Je peux dire aux gens du National-Canadien, s'ils ne le savent pas déjà, que je peux les emmener à Winnipeg et leur montrer des centaines de gens avec dix ou quinze ans de service au National-Canadien et qui, dans leur quarantaine, ont été mis à pied. Je crois qu'il est important de regarder en arrière, parce que si la diesellisation est déjà un fait accompli, il y a d'autres programmes en vue. Quel effet produira la construction d'une gare de marchandises comme celle de Symington? Les employés actuels en souffriront-ils? Quel effet le plan de l'organisme central aura-t-il sur les employés? Va-t-on supprimer la moitié du personnel dans l'industrie des télécommunications? Les employés sont très inquiets. Si cela arrive, est-ce que les chemins de fer vont s'en tirer en disant que cela fait partie des changements technologiques et qu'ils n'y peuvent rien? Sont-ils prêts, au contraire, à faire quelque chose? Sinon, je considère que ce projet de loi est nécessaire.

M. WILSON: Ce que je m'efforce de faire comprendre à ce Comité, c'est que les chemins de fer sont de bons employeurs qui font face à leurs responsabilités. M. Orlikow dit qu'il pourrait m'emmener à plusieurs endroits de Winnipeg où des centaines d'employés ont été congédiés alors qu'ils étaient encore dans la quarantaine. Aujourd'hui nous faisons des efforts pour corriger cette situation. Par contre, je peux vous emmener à plusieurs endroits de Winnipeg, de Moncton et de Montréal où un homme au service du National-Canadien depuis 40 ans est mis à pied parce que, vu les restrictions des syndicats de métiers spécialisés et des accords sur l'ancienneté, nous n'avons pu le muter à une distance de 50 pieds pour prendre la place d'un employé qui n'avait que deux ans de service. Durant leurs dernières négociations, les chemins de fer et les syndicats ont accepté la recommandation, adoptée à l'unanimité par le Comité de conciliation, de former une caisse de protection de l'emploi. Le but était de supprimer, sinon entièrement du moins partiellement, les inconvénients dont avaient à souffrir les employés du service roulant (c'est-à-dire, les machinistes, les ouvriers des ateliers, ceux des messageries ainsi que les télégraphistes et le personnel des sections et les sédentaires.)

Nous contribuons à cette caisse, pour environ 59,000 employés sédentaires que nous avons au Canada, 1c. pour chaque heure payée; non pas une heure de travail mais une heure payée. Le fonds de cette Caisse, à la fin de 1963, s'élèvera à peu près à un million et quart de dollars. Les fonds sont utilisés pour payer les indemnités de fin de service et pour prestations supplémentaires d'assurance-chômage. Selon les termes de l'accord principal, les indemnités de fin de service devaient être payées aux employés licenciés définitivement. L'énoncé était: donner des prestations supplémentaires d'assurance-chômage à ceux qui sont mis à pied ou peuvent être réembauchés. Les négociations ne sont pas terminées, et pas un cent n'a été déboursé.

Au National-Canadien, ces fonds à eux seuls atteindront un million et quart de dollars à la fin de cette année. Cette somme est disponible à ces fins. On peut comprendre qu'un ouvrier spécialisé qui est mis à pied hésite à reprendre le travail sous les ordres d'un ouvrier embauché il y a seulement deux ans. Cependant cela nous représente comme de mauvais employeurs. On dit: «Comment permettez-vous cela? Un homme qui a quatre ans de service est congédié et un autre qui n'a que deux ans de service continue à travailler?» Nous n'y pouvons rien pour le moment. Quant aux milliers d'employés des messageries, nous avons vu des situations où le personnel des messageries confiné au bout d'un hangar et celui des marchandises confiné à l'autre bout, étaient séparés par la ligne d'ancienneté. Si bien qu'un homme des marchandises ne pouvait demander un emploi aux messageries. Nous avons à embaucher de nouveaux venus pour les messageries et en même temps nous devons mettre à pied les hommes des marchandises qui avaient de longues années de service. Enfin nous avons discuté, avec les syndicats en question, et nous avons inclus des ententes et élargi le champ de l'ancienneté afin que ces hommes aient plus d'occasions d'emploi, moins de possibilités de mise à pied à présent et à l'avenir.

M. BEAULÉ (*Interprétation*): Monsieur le président, je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé propose l'ajournement. Je désire rappeler au Comité que nous avons encore deux témoins: M. Matte et M. Regan. Les membres voudront bien être à l'heure car nous avons 7 séances de Comité pour cet après-midi.

La séance, cet après-midi, se tiendra dans la pièce 307 à l'édifice de l'Ouest.

La séance est levée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 3 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Ce matin, à la levée de séance, M. Orlikow avait encore une question à poser, je crois.

M. ORLIKOW: Plusieurs questions. Est-ce que M. Wilson pourrait être plus précis qu'il n'a été, à propos des mesures prises envers ces catégories de travailleurs, dans le cas typique que j'ai cité juste avant l'ajournement; c'est-à-dire les travailleurs mis à pied à la suite du programme de diesellisation, ainsi de suite. A part les deux cas de la Saskatchewan, y avait-il un genre de compensation, quand une personne était mise à pied?

M. WILSON: Monsieur le président, dans ce temps-là, il n'y avait pas de programme de rémunération pour les employés licenciés. Il y avait une clause, dans l'accord sur les salaires, qui leur permettait d'exercer leur droit d'ancienneté si c'était possible, et d'être mutés dans une autre localité où, grâce à leur ancienneté, ils pourraient être employés. C'était là les conditions générales qui ont existé dans les chemins de fer dès leur établissement dans ce pays.

Durant cette période nous avons plusieurs programmes de rééducation pour aider les travailleurs mis à pied à se rendre utilisables dans d'autres emplois. Nous avons beaucoup accompli dans ce sens. Je ne me souviens plus quand, ni par qui, mais il me semble qu'un membre de ce Comité a affirmé, il y a un ou deux mois, que les chemins de fer n'avaient aucun programme de formation.

M. BEAULÉ: Dans ce Comité-ci?

M. WILSON: Oui. Est-ce que je me trompe?

M. BEAULÉ: Je n'ai jamais entendu cela.

M. WILSON: Dans ce cas, je retire cette remarque; cela a dû se passer dans un autre Comité. Cependant, je veux que l'on sache que notre programme de formation était un des plus étendus lorsqu'il a fallu préparer les employés, afin qu'ils soient capables de prendre charge des locomotives, quand les locomotives à vapeur ont été remplacées par les diésels au National-Canadien et au Pacifique-Canadien et sur tous les réseaux du Canada. Nous avons eu une grande variété d'autres programmes de formation.

Dans le cas mentionné par M. Orlikow, il n'y avait pas de programme établi pour indemniser ou rémunérer les employés mis à pied.

En plus, puis-je dire qu'au National-Canadien (et il se peut que M. Emerson ait les chiffres pour le Pacifique-Canadien) nous avons formé 11,000 employés en vue d'occuper des métiers nouveaux par suite du programme de diesellisation. M. Orlikow a parlé des licenciements dans plusieurs localités depuis Winnipeg jusqu'à Penticton; cela s'est fait graduellement, durant une période de 7, 8 ou 9 ans. Le programme de diesellisation n'a pas été accompli en une semaine, loin de là; c'était un programme de longue haleine. On a traité ces cas de mise à pied aussi bien que possible. Compte tenu de ce que nous avons, au National-Canadien, 12,500 hommes qui prennent leur retraite chaque année, il y a beaucoup d'occasions d'emplois pour les hommes qui ont reçu une formation. Il y a assez d'occasions pour satisfaire la plupart, s'ils le désirent.

M. EMERSON: M. Wilson a mentionné le Pacifique-Canadien. Bien, je n'ai pas ici le nombre des employés en formation, qui ferait pendant aux 11,000 employés dont il a parlé; cependant, dans les localités qu'a mentionnées M. Orlikow, j'en choisis une, que je veux donner comme exemple pour expliquer ce qui est arrivé dans le cas particulier du programme de diesellisation. C'est

Revelstoke, en Colombie-Britannique, que quelques-uns d'entre vous connaissent. Au temps des locomotives à vapeur, Revelstoke était un terminus très important, pour réparer, entretenir et ravitailler tous les genres de locomotives, les plus lourdes dans les réseaux, utilisées dans les montagnes vers l'est ou vers l'ouest de Revelstoke. Dans cette région, la diesellisation a commencé après 1952. Du temps des locomotives à vapeur, 151 employés travaillaient à Revelstoke; c'était avant avril 1952. La locomotive diésel est une machine bien différente. Revelstoke est devenu un point de ravitaillement et un point de retour pour certaines locomotives, mais non plus un point où les locomotives étaient réparées et entretenues. Ainsi, durant 5 ans, d'avril 1952 à avril 1957, environ les deux tiers du personnel ont cessé de travailler dans les ateliers de Revelstoke, c'est-à-dire 105 sur 151. Sur ces 105 employés, 52 ont reçu des offres d'emploi dans leur spécialité à Revelstoke; 52 ont reçu des offres d'emploi semblables dans d'autres localités et 44 d'entre eux ont accepté, alors que 8 ont refusé; 15 employés ont été transférés dans d'autres services de la compagnie, 31 ont préféré donner leur démission, y compris les 8 qui ont refusé le transfert, 15 ont été mis à pied, dont 5 avaient moins de 2 ans de service, 5, de 1 à 10 ans, et 5, plus de 10 ans de service. Voilà ce qui est advenu durant une période de 5 ans.

Voilà donc le tableau pour le Pacifique-Canadien. La situation décrite par M. Wilson ce matin ne s'est pas présentée. Si des changements doivent se faire, l'usage général d'après notre ligne de conduite est de les effectuer graduellement, afin d'amoindrir les répercussions sur l'individu et son adaptation nécessaire.

Tout comme M. Wilson, je sais les difficultés que posent la complexité des contrats de travail et la complexité des métiers qui sont en cause. Nous avons au Pacifique-Canadien 223 conventions collectives avec 31 organisations différentes et ces accords comprennent les classifications d'ancienneté. Ainsi que l'a dit M. Wilson, il y a le problème que posent l'âge de la retraite et celui qui consiste à former des gens à des métiers nouveaux dans la même localité ou dans d'autres; tout cela est rendu très difficile à cause des ententes collectives.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je veux poser quelques questions, mais je ne veux pas empêcher d'autres membres de parler. Puis-je poser deux questions? Ensuite, vous pourrez mettre mon nom au bas de la prochaine liste. Pour commencer, ces messieurs représentant les deux chemins de fer ont dit qu'ils s'en remettent beaucoup à la venue normale de l'âge de la retraite, grâce à laquelle assez peu de travailleurs auront à subir des inconvénients. Je ne partage pas cet avis. L'autre raison citée, concernant leurs difficultés, est le manque de souplesse qu'occasionnent les syndicats de métiers et la signature d'ententes séparés. Les chemins de fer ont-ils songé à offrir aux syndicats d'employés ferroviaires un programme en vertu duquel, si les syndicats pouvaient assurer le transfert d'un employé d'un métier syndiqué à un autre, les chemins de fer garantiraient qu'à partir de ce moment-là jusqu'à celui de l'âge de la retraite, ils ne mettraient à pied que peu d'employés ayant plus de 5 ans de service? D'après moi, cela serait une offre concrète et pratique. Si les syndicats n'acceptent pas cette offre, du moins les compagnies auront fait le geste.

M. EMERSON: Pour ce qui est de l'arrivée à l'âge de la retraite, il doit y avoir un malentendu, puisque la chose est notable et que le roulement de la main-d'œuvre est important, si l'on considère une période de temps donné. On a parlé ici de la diminution des emplois sur les chemins de fer canadiens. Sur ce chapitre, j'ai recueilli quelques chiffres qui s'appliquent particulièrement au Pacifique-Canadien. On peut supposer qu'une situation semblable existe pour le National-Canadien. De toute façon, en 1952, dans l'ensemble de ses services, y compris les communications, le Pacifique-Canadien employait

environ 79,742 personnes, en chiffres ronds, 80,000. En 1962, ce chiffre était de 54,000. Donc, durant 10 ans, il y a eu une diminution de 25,627 employés, semblerait-il; mais, pendant cette période, les démissions, les mises à la retraite, les décès et les renvois ont dépassé le chiffre de 80,000. Ainsi les vrais chiffres sont: diminution 25,000 et nouveaux employés embauchés 63,386. Conséquemment, alors que les employés semblent avoir diminué de 25,600, nous avons en fait embauché 63,386 nouveaux employés.

M. ORLIKOW: Combien d'employés ayant de nombreuses années de service avez-vous congédiés?

M. EMERSON: Il va de soi que les chiffres sont énumérés seulement sous certains aspects. Les licenciements, qui n'arrivent que de temps à autres et à divers endroits, dépendent des conditions existantes. Au fond, les chemins de fer ne réglementent pas le transport. Prenons un exemple d'actualité: le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont beaucoup à faire pour transporter le blé destiné à l'exportation. Il n'y a aucun doute possible que, d'ici quelques mois, cette situation va changer et que le transport du grain va cesser graduellement. Dès que cela arrivera, il y aura licenciement et je ne vois aucun moyen de faire autrement.

Si, en posant ces questions, vous voulez dire que, quand un homme est embauché, il a également un emploi assuré pour la vie ou pour aussi longtemps qu'il le voudra, eh bien! messieurs, il faudrait bien examiner la question. Cela n'est pas vrai; on est dans l'erreur. En somme, nous sommes dans un pays libre. Nous en sommes fiers, nous le voulons ainsi et j'espère qu'il continuera d'en être ainsi. N'oublions pas que personne ne nie à qui que ce soit le droit de travailler ou de ne pas travailler comme il le désire. Et cela comprend le droit de changer d'emploi. On peut prendre sa retraite, démissionner et dire qu'on travaillera ailleurs quand on le voudra. Et n'oublions pas que naturellement ce qui est bon pour l'un est bon pour l'autre. Dans certains cas, si un patron est forcé de licencier des employés, il faut qu'il puisse le faire. Le libre choix est un privilège qui appartient aux deux parties. Si je puis revenir un instant sur ce qui a été dit, je mentionnerai que le personnel affecté à l'entretien, qui représente le genre d'employés dont nous parlions, a été augmenté considérablement à cause du trafic beaucoup plus actif des locomotives et des wagons. En fait, les ateliers principaux du Pacifique-Canadien ont vu leur effectif augmenter de 14.3 (disons 15 p. 100) du mois de mai au mois d'octobre 1963.

Une autre augmentation sensible était visible dans les petits ateliers d'entretien du matériel roulant. Cela fait partie de notre méthode de mise au point de nos travaux de réparation effectués en fonction du volume du transport.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je croyais avoir posé une question bien précise. J'ai demandé si les compagnies ferroviaires seraient disposées à dire aux syndicats qu'elles s'occuperont dans une grande mesure des questions de mises à pied. La question était bien explicite; mais elle n'a pas reçu de réponse. J'en deduis donc que les compagnies ne sont pas prêtes à faire quelque proposition que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Je regrette d'avoir à vous rappeler à l'ordre, car vous vous éloignez beaucoup de l'objet du bill C-15 qui est le sujet de nos délibérations.

M. EMERSON: Excusez-moi, monsieur le président; quand je me suis assis tantôt, je n'avais pas fini de parler, mais je ne l'ai pas dit; je donnais seulement la chance à l'interprète de me rattraper.

Quant à savoir si les compagnies ferroviaires sont désireuses de faire une proposition au sujet des problèmes d'ancienneté, cela semble être à l'ordre du jour, en un sens, et j'ai en mains l'entente principale intervenue entre les syndicats d'employés des services sédentaires et les compagnies ferroviaires concernant la caisse de protection de l'emploi. Permettez-moi de vous en lire un extrait:

On doit reviser et adapter les règlements relatifs à l'ancienneté (et d'autres règlements qui s'appliquent aux emplois compris dans les ententes collectives et individuelles) pour faciliter une mobilité raisonnable des travailleurs, afin que les employés ayant de longues années de service aient droit à la préférence quant aux divers emplois qu'ils sont capables de remplir.

Et ainsi de suite. Voici maintenant:

...pourvu, toutefois, que ces revisions et adaptations se fassent sans transfert de position d'employés; dans le cas de transfert, les employés auraient une voix, à moins d'accords mutuels préalables.

Autrement dit, ils conservent le pouvoir de veto prévenant toute possibilité de progrès dans ce domaine.

On m'a dit qu'une chose semblable est arrivée en 1958 dans les négociations avec les syndicats d'employés des services sédentaires. Je crois que, là aussi, on en est venu à une impasse.

Pour finir et pour répondre à la dernière question de M. Orlikow quant à savoir si les services de recherches des compagnies ferroviaires ont estimé les effectifs nécessaires du personnel pour les cinq prochaines années, je dirai que, pour ce qui est du Pacifique-Canadien, la réponse est non. Ensuite, c'est une chose impossible à accomplir pour les raisons semblables à celles qu'on a données à M. Beaulé ce matin.

M. Wilson: Pourrais-je dès maintenant ajouter quelques mots à ce que M. Emerson vient de dire?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WILSON: Je suis entièrement de l'avis de M. Emerson et j'insiste pour dire que, même si notre personnel des recherches tâche de prévoir le besoin de main-d'œuvre, durant les cinq à dix années qui suivront, il y a tellement d'éléments variables qui se présentent qu'il est impossible d'arriver à une conclusion précise. Ce matin j'ai parlé des études que nous avons faites relativement aux abandons de lignes et dont est saisie la Commission des transports. J'ai parlé spécialement de la Saskatchewan, la région de l'Assiniboine, et j'ai dit à la Commission que, dans le cas des lignes que nous demandons la permission d'abandonner, il y a 600 employés en cause. Ainsi que je l'ai dit ce matin, d'après les mesures législatives qui seront adoptées, s'il en est, par suite des recommandations de la Commission d'enquête McPherson, la rapidité avec laquelle la Commission décidera de nous accorder la permission de cesser le service sur ces voies importera beaucoup en l'occurrence. Encore une fois, ces 600 travailleurs auraient normalement presque tous atteint l'âge de la retraite; mais si les abandons sont graduels et s'échelonnent sur une période de 5, 6, 7, 8, 10 ou 12 ans, la répercussion sur le nombre des travailleurs ne peut être prévue d'une façon précise. Je pense que nous irions jusqu'à dire qu'il est bien possible qu'il y aura une réduction de la main-d'œuvre à cause de l'amélioration des techniques, de l'emploi d'outillage pour l'entretien des voies et des avantages plus grands que cette région retirera parce que le chemin de fer y a dépensé des dizaines de millions de dollars pour améliorer sa voie au moyen de travaux de drainage, de l'utilisation d'un meilleur ballast, de rails plus lourds, de traverses créosotées,

et le reste. Nous ne pouvons vraiment pas citer de chiffres pour l'année prochaine, pour dans deux ou cinq ans, au sujet de la réduction du personnel, quoique nous prévoyions que le pourcentage sera plutôt inférieur à ce qu'il a été depuis dix ans.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matte.

M. WILSON: Puis-je ajouter une ou deux choses sur le sujet de l'ancienneté. Le progrès a été considérable. Nous nous devons de noter que les négociations avec les diverses fraternités ont fait de grands progrès; la preuve en est dans l'élargissement du domaine d'application de l'ancienneté. Il y a beaucoup à faire, mais je n'aimerais pas donner l'impression que nous sommes ici en face d'une attitude stricte et rigoureuse, car cela ne serait pas juste.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une question à poser au sujet de l'ancienneté. Monsieur Wilson, à propos de l'ancienneté et de son application, si j'ai bien compris, les compagnies ferroviaires voudraient obliger les employés à jouir de leur droit d'ancienneté dans toute la région où elle s'applique?

M. WILSON: Mais oui; c'est ce qui arrive généralement. Il est certain que pour obtenir les paiements au titre de la caisse de sécurité d'emploi, il faut que l'employé ait établi son ancienneté.

M. HORNER (*Acadia*): En ce qui concerne l'ancienneté et l'élargissement du plan, j'ai l'impression que, en vertu de la nouvelle organisation des régions, le régime de l'ancienneté s'est étendu; de fait, la Colombie-Britannique est devenue une vaste région, pour ce qui est de l'ancienneté. Ce matin, vous avez parlé longuement de la générosité du National-Canadien envers ses employés, qui accepte de payer les frais de déménagement de son personnel profitant du droit d'ancienneté dans toute la région où l'ancienneté s'applique.

M. WILSON: Non.

M. HORNER (*Acadia*): Puis-je savoir pourquoi ce non?

M. WILSON: Premièrement, d'après moi, il n'est pas très juste de dire que toute la Colombie-Britannique, une partie de l'Alberta et la région des montagnes relèvent d'une même convention quant à l'ancienneté. Ce n'est pas cela du tout; quand un homme exerce son droit d'ancienneté (son droit de demander un emploi à un endroit éloigné), c'est une question de jugement pour lui, un droit qu'il peut exercer depuis que les employés de chemin de fer signent des contrats de travail. Il choisit d'aller dans une autre localité. Nous avons le droit de restriction quant aux choix seulement en ce qui a trait à la compétence.

M. HORNER (*Acadia*): Mais s'il ne va pas dans cette localité, il n'obtient aucune indemnité de fin d'emploi. Il doit y aller, afin de rester employé du chemin de fer.

M. WILSON: Il est engagé en vertu des clauses des ententes sur les salaires en vertu desquelles il travaille. Les conventions stipulent généralement qu'un homme doit exercer ses droits d'ancienneté. Naturellement, il peut accepter une mise à pied et ne pas faire de demande.

M. HORNER (*Acadia*): Les sociétés ferroviaires, grâce aux indemnités de fin d'emploi dans les négociations relatives aux salaires, laissent plus ou moins entendre qu'il est obligatoire que l'employé doit faire état de son ancienneté. Je m'en tiens à ce qui a été dit ce matin au sujet de l'ancienneté. En tant que bon employeur et considérant la situation des travailleurs, le National-Canadien devrait accepter la responsabilité de transporter une personne dans la région de son ancienneté. Je pense qu'il est juste qu'on le fasse.

M. WILSON: C'est révolutionnaire. Autant que je sache, cela ne se fait dans aucune industrie, aux termes de quelque contrat de travail que ce soit.

M. HORNER (*Acadia*): Je crois que cela se fait dans d'autres industries, surtout à l'intérieur d'une région, quand une personne change d'endroit.

M. WILSON: Non. Si, chaque fois qu'un homme exerce son droit d'ancienneté et déménage d'un endroit à un autre, les compagnies ferroviaires effectuent son transport et payent les frais du déménagement, nous aurons dans le pays le plus grand manège de carrousel dont on aura entendu parler.

M. HORNER (*Acadia*): Certainement les employés des chemins de fer exercent leur droit d'ancienneté quand c'est à leur avantage; je ne trouve pas du tout que ce sera un tour de manège continu.

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous avez posé plusieurs questions. J'avais donné la parole à M. Matte; mais à présent nous devons avoir la traduction de ce qui s'est dit depuis environ cinq minutes. Maintenant la parole est à M. Matte.

M. MATTE: On a déjà répondu à ma question, en partie. Les employés des sociétés ferroviaires ont basé leurs arguments sur les mises à pied plutôt que sur les déplacements des employés; tout au moins, c'est le but du projet de loi. D'après la page 5 du mémoire de l'association, il n'y aurait vraiment pas de licenciements, puisque, chaque année, 12,000 employés quittent leur emploi aux chemins de fer de leur propre gré, créant ainsi des vacances et rendant possible la réduction du personnel entier sans pour cela avoir recours à un licenciement. Alors, serait-il préférable de régler cette affaire de telle sorte que ceux qui perdent leur emploi dans un secteur soient transférés dans un autre, les sociétés ferroviaires payant pour leurs frais de déménagement? Dans ce cas, ce projet de loi deviendrait inutile. Ou bien êtes-vous d'avis qu'il y a en fait des mises à pied, mais que, d'après les mémoires, il serait possible de s'arranger pour qu'il n'y en ait pas du tout? Les chemins de fer sont-ils en position de garantir indéfiniment un emploi pour tous leurs employés?

Le PRÉSIDENT: Avant que vous répondiez, veuillez m'excuser, je vous prie. Je dois être présent à la Chambre à 5 heures. M. McNulty voudra bien me remplacer pendant une demi-heure environ.

M. REGAN: Monsieur le président, a-t-il votre liste?

Le PRÉSIDENT: Oui; je m'en assure maintenant.

M. EMERSON: Monsieur le président, peut-être la dernière partie de la question est-elle la plus facile à répondre. Les chemins de fer sont-ils toujours en mesure de garantir un emploi constant à tous leurs employés? Non; évidemment nous ne sommes pas les maîtres de notre destinée et nous ne réglémentons pas le transport des céréales qui s'est accru si rapidement. Quand il y aura un ralentissement, nous ne pourrions pas garder tous nos employés à ne rien faire, car, selon moi, ce serait lourdement gaspiller les ressources du pays. De plus, on augmenterait beaucoup le coût du transport dans notre pays où règne la concurrence. Cela serait absolument contre l'intérêt national.

Quant à savoir si des employés nous quittent pour une raison ou une autre à n'importe quel moment, et si cela laisse des postes libres suffisamment pour qu'il n'y ait pas de licenciements, la réponse ne peut être que négative. Cela ne se passe pas tout à fait ainsi; d'abord, il y a des fluctuations saisonnières qui affectent nos régions et peut-être en même temps affectent plus ou moins toutes les classes du service. De plus, il faut parfois tenir compte de la géographie. On peut congédier des employés à un endroit, tandis que le transport augmente à un autre endroit; mais un employé d'ici ne veut pas aller là-bas. Si un préposé à l'entretien de la voie, par exemple, est mis à pied pour les mois d'hiver, quand il n'est pas avantageux de faire les travaux dans la neige ou quand le sol est gelé, il se peut que cet homme ne soit pas disponible ni préparé à recevoir une nouvelle formation afin de remplir un poste d'employé de bureau, de chauffeur de locomotives ou quelque autre emploi. En dernier lieu, la

question d'ancienneté présente des problèmes dans certaines régions. Je ne sais si cette réponse vous satisfait; malheureusement, les licenciements existeront toujours malgré tous nos efforts pour les réduire au minimum.

M. MATTE: A combien estimez-vous le coût d'application de ce projet de loi, s'il est mis en pratique?

M. EMERSON: Je dois répéter mon argument de ce matin, puisque la question est la même, en substance. Si je tiens compte de la portée de certaines choses auxquelles on a sans doute pensé au cours de la discussion, il pourrait en coûter très cher; mais, encore une fois, il est impossible de prévoir, parce qu'il y a trop de choses incertaines qu'on ne peut prédire, des facteurs que nous ignorons. De nouveau, je reviens à 1 million ou 10 millions de dollars. Si cette mesure est mauvaise en principe, on ne doit pas l'accepter. Je soutiens qu'elle est mauvaise.

M. REGAN: Monsieur le président, je pose ma première question à M. Wilson. Je dirai, en guise de préface, que les discussions et délibérations du Comité au sujet du projet de loi me laissent partagé entre deux points de vue. D'une part, j'ai le sentiment que, en conformité avec la doctrine généralement acceptée de nos jours, quant aux obligations de la gestion envers ses employés, une entreprise doit accepter la charge de certaines dépenses qu'entraînent l'établissement à d'autres endroits de son personnel et la formation en vue de nouveaux emplois; certains aspects et applications de ce projet de loi ont donc du bon; d'autre part, je voudrais voir les sociétés ferroviaires rester dans une position qui leur permettra d'améliorer leur chance de concurrencer les autres moyens de transport. Bien entendu, je pense particulièrement aux énormes subventions que le gouvernement a accordées à la voie maritime du Saint-Laurent et pour maintenir la navigation hivernale sur le Saint-Laurent, ce qui place les chemins de fer dans une situation désavantageuse dans le cas du transport des marchandises vers les ports de l'Atlantique. En même temps, les chemins de fer maintenaient un tarif-marchandises artificiellement très élevé parce que, jusqu'à un certain point, ils se trouvaient liés en vertu d'un règlement. C'est en prenant ces faits en considération que je formulerai mes questions. Tout d'abord, puisque les demandes des syndicats dont il est ici question constituent un élément du coût de production, n'est-il pas possible de traiter la question par négociations collectives entre les syndicats et les chemins de fer, afin que le coût des indemnités aux employés licenciés tel qu'il est prévu dans ce bill (ainsi que d'autres questions) soit inclus dans les conventions collectives qui seront renouvelées? J'ai posé cette question aux syndicats et ils ne croient pas que cela puisse s'obtenir par voie d'entente collective, parce que, quand ils ont soulevé la question durant les négociations, les arbitres ont jugé que cette question n'était pas l'objet d'arbitrage. Quel est votre avis?

M. WILSON: Monsieur le président, certains aspects de cette question ont été traités lors des discussions collectives depuis des années. Il est certain que nous préférierions être libres de traiter les cas spéciaux en tenant compte des circonstances particulières, de la nécessité et de l'importance du déplacement et de tous les aspects de la question. Cependant, durant les dernières négociations avec les employés sédentaires, alors qu'il a été beaucoup question de la caisse de sécurité d'emploi, les recommandations du conseil d'arbitrage mentionnaient, en plus des prestations supplémentaires pour le chômage et le licenciement et pour la formation en vue d'un nouvel emploi, un poste sous le titre de nouvelle affectation des employés. Il était bien entendu, dans l'esprit des organisateurs, qu'une partie de cette caisse de sécurité d'emploi pourrait servir un jour en conformité des ententes intervenues à ce sujet lors des discussions collectives avec les syndicats. Cependant, nous ne pensons pas que l'industrie ferroviaire doit être assujettie à la rigueur formelle d'une loi, dans des situations de ce genre, de sorte qu'elles seraient automatiquement

tenues d'indemniser tout travailleur déplacé d'un endroit à un autre. Nous reconnaissons que certains arrangements doivent être faits, lorsqu'un déplacement d'employés se fait à la demande de la compagnie, par suite d'une réorganisation. Cela est d'usage courant dans l'industrie, je crois; qu'on traite les employés selon les méthodes appropriées et compte tenu de la situation existante. Je suis sûr que M. Emerson conviendra qu'une des difficultés des chemins de fer est que, au cours des années, les règlements visant les chemins de fer en sont venus à comporter de nombreuses restrictions et exigences qui, de l'avis des chemins de fer, avaient raison d'être (peut-être les législateurs les trouvaient-elles nécessaires ou justes, eux aussi) à une époque où l'industrie ferroviaire était un monopole; mais ce temps est passé depuis longtemps.

Je ne crois pas qu'aucune industrie au Canada ne soit plus consciente que les chemins de fer des droits des employés et de leurs difficultés. Quand un déplacement s'impose, les chemins de fer ne restent pas passifs. Nous tenons à étudier ces problèmes avec les représentants des fraternités; mais c'est rafistoler la loi sur les chemins de fer (peut-être n'est-ce pas le mot juste) que de modifier l'article 182 de cette loi. Nous croyons que c'est imposer un grand fardeau aux sociétés ferroviaires, un fardeau qui impose à un unique employeur un traitement absolument injuste en faveur d'une classe unique d'employés.

En terminant, je dirai, et c'est ce que j'aurais dû répondre à M. Horner tantôt à propos de celui qui réclame un emploi et fait valoir son ancienneté, que les sociétés ferroviaires prennent à leur compte les frais de déplacement de l'employé et de sa famille et du transport de son ménage; cela fait partie de la convention collective. Vous vous êtes servi du mot «indemnité» et j'ai dit non.

M. HORNER (*Acadia*): Je pense avoir parlé de toutes les dépenses.

M. WILSON: Peut-être me suis-je mal fait comprendre. Dans les conventions collectives, nous avons une grande diversité de règlements qui prévoient les déplacements et le transport gratuit, et d'autres choses de ce genre.

M. RYAN: Cela s'applique-t-il aussi au Pacifique-Canadien?

M. EMERSON: Les conditions diffèrent d'après les diverses ententes collectives; mais ainsi que M. Wilson le dit, de nombreuses catégories d'employés (peut-être ce sont des choses qui se sont développées avec les années, et une entreprise donne plus d'importance à un aspect qu'une autre) vont d'un endroit à un autre pour bénéficier de leur ancienneté; ils voyagent gratuitement, eux et leurs familles, et leur ménage est transporté sans frais. Ils chargent leur ménage dans un wagon et le retirent à l'autre extrémité; ils sont transportés d'un endroit à l'autre.

M. HORNER (*Acadia*): Reçoivent-ils leurs salaires pendant ces déplacements?

M. REGAN: Je commençais seulement ma série de questions. Je connais M. Horner et, s'il reprend la parole, je n'aurai plus la chance de parler. C'est à M. Emerson que je veux poser mes questions.

M. LAMB: Monsieur le président, un mot seulement. Je ne crois pas que nous ayons le quorum; tout ce que nous pourrions décider ne vaudrait donc rien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il est difficile de compter en ce moment. M. Horner est au téléphone.

M. REGAN: Il se peut que M. Horner soit en dehors de la pièce; mais il est compté présent, puisqu'il est très près. Monsieur le président, pourriez-vous envoyer chercher un membre.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous essayons de le faire; il y a plusieurs comités qui siègent. C'est là la difficulté. Nous avons le quorum, messieurs. Monsieur Regan, vous avez toujours la parole.

M. REGAN: Cette question s'adresse à M. Emerson. Je n'ai pas aimé vous entendre dire que nous sommes dans un pays libre et que les travailleurs n'ont pas de droits acquis, car vous n'êtes pas libre d'abandonner des lignes sans en demander la permission à la Commission des transports, et cela pour bien des raisons. D'autre part, beaucoup de gens pensent que, en accumulant une longue ancienneté, un travailleur obtient en même temps des droits qui équivalent à des droits acquis. Quant aux employés possédant une longue ancienneté, trouvez-vous que la tendance dans l'industrie, en général, non seulement dans l'industrie ferroviaire, est d'accepter de faire les frais d'une partie des dépenses qui occasionnent le déplacement et la nouvelle formation des travailleurs mis à pied à cause de l'automatisation?

M. EMERSON: A ce propos, je pense que notre conception de la liberté diffère légèrement et ce n'est peut-être ni le lieu ni le moment d'essayer de régler cette question. Cependant, au sujet de la vue d'ensemble sur l'industrie en général, je voudrais demander à M. Campbell, qui est directeur des relations ouvrières et qui est plus au courant que moi de ces questions, de considérer quels renseignements il pourrait donner au Comité.

M. KEITH CAMPBELL (*section du personnel, chemin de fer du Pacifique-Canadien*): A l'égard de votre question, monsieur Regan, relativement aux mesures que prend l'industrie en général au sujet du déplacement et de la nouvelle formation, franchement, je ne connais aucune accumulation de données qu'aurait recueillies le ministère du Travail ou un autre organisme et qui indiquerait que des mesures de ce genre sont incluses dans les contrats collectifs. En vérité, je croirais plutôt que, si des dispositions semblables existent dans l'industrie, c'est plutôt à cause de la ligne de conduite d'une industrie qu'à cause des conventions collectives. Quant aux autres dispositions des contrats de travail visant à protéger jusqu'à un certain point les employés contre la perte de leur emploi—et je parle de l'indemnité de fin de service et des programmes visant les prestations supplémentaires d'assurance-chômage, au Canada—il y a dans les dossiers de la Commission d'assurance-chômage, ainsi que l'exige la loi, un total de 129 programmes, dans tout le Canada, qui s'appliquent à environ 100,000 employés. Ces programmes se trouvent exclusivement dans les industries et la proportion représente 3.4 p. 100 de tous les employés industriels du Canada, et 1.6 p. 100 du total de la main-d'œuvre rémunérée du Canada.

Afin d'éviter tout malentendu à ce propos, le ministère du Travail a publié un mémoire intitulé: *Clauses de conventions collectives de grands établissements manufacturiers*. Cette étude s'est bornée aux établissements d'au moins 300 employés. Cette étude spéciale indique que ces clauses s'appliquent à 21 p. 100 des employés dans les grands établissements manufacturiers. Naturellement, cela s'applique aux seuls établissements qui emploient au moins 300 personnes, dans les grandes industries de fabrication. Cela ne tient pas compte des employés de bureau, non plus que des employés qui ne travaillent pas dans des industries de fabrication. Je suis donc d'avis que les renseignements au sujet du nombre de programmes, dans les dossiers de la Commission d'assurance-chômage, donnent une meilleure idée de la proportion des travailleurs canadiens qui protègent ces clauses.

M. WILSON: Puis-je ajouter, et je crois que M. Campbell sera d'accord, qu'on ne trouve, dans les contrats dont il parle, aucune disposition, sauf une peut-être, qui vise le paiement des frais de déplacement aux employés affectés à un nouvel emploi.

M. REGAN: Mais il ne s'agit pas d'industries du transport. Enfin, monsieur Wilson, supposons que le Comité ne tombe pas d'accord, que, ainsi que l'a dit M. Emerson ou vous-même tout à l'heure, cela soit mauvais en principe et qu'aucun versement ne doit être fait, et aussi que le Comité a conclu qu'il

devrait conseiller le versement de telles sommes dans certains cas et dans certaines circonstances, selon vous, l'employé qui est mis à pied à cause de la suppression d'une ligne dans une région rurale et qui perdra une somme importante sur la vente de sa maison doit-il être l'objet d'un traitement particulier? Trouvez-vous que, dans ces circonstances, il y a une différence suffisante pour que le Comité prenne l'ancienneté en considération plutôt que d'appliquer les règles d'une façon générale? En d'autres termes, avez-vous d'autres commentaires à faire afin de préciser le genre d'application?

M. WILSON: C'est vraiment très difficile de parler du cas spécifique d'un employé de chemin de fer qui, dans certaines circonstances, peut se trouver sans emploi, ou qui, ayant à élire domicile ailleurs, met sa maison en vente et ne trouve pas d'acheteur. Je ne sais vraiment pas comment les chemins de fer vont agir dans un cas aussi exceptionnel. Nous vous avons dit que notre objectif à titre d'employeur est de prendre des décisions dans chaque cas particulier quand il y a des circonstances présentant des difficultés.

M. REGAN: Admettez-vous que les employés ayant des années de service veulent recevoir ces indemnités de droit, non pas comme une offre bienveillante?

M. WILSON: Je crois bien. Mais c'est une chose très difficile à adopter pour un chemin de fer, une chose qui s'appliquerait à un cas unique dans certaines circonstances, puisque deux ensembles de circonstances ne seront jamais identiques. Quelquefois, des employés choisissent de ne pas déménager.

M. BEAULÉ: Avant de changer de sujet, à cause de certaines difficultés survenues en ce qui concerne le quorum, je propose que notre quorum soit réduit de 15 à 10 membres.

M. HORNER (*Acadia*): Pourquoi ne pas nous occuper de cela à la fin de la séance plutôt que maintenant, monsieur le président? De toute façon, nous devons nous en remettre à la Chambre. Le quorum de la séance en cours ne peut être réduit.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, cela doit être approuvé par la Chambre, ainsi que le dit M. Horner. Nous en reparlerons à la fin de la séance, afin de ne pas nous attarder trop longtemps.

M. BEAULÉ: Monsieur le président, bien des renseignements ont été fournis depuis que nous avons commencé à étudier ce projet de loi. Ce qui semble très clair maintenant, c'est que le projet de loi protégerait seulement une certaine région et un certain nombre d'employés dans les Prairies.

M. HORNER (*Acadia*): Oh! non.

M. BEAULÉ: Les employés de la région de Québec, ou il y a eu des déplacements considérables ces dernières années, ne seraient pas protégés. Ainsi, en 1939, les ateliers de Saint-Malo ont été fermés. En 1954, les ateliers de Rivière-du-Loup ont été fermés; depuis, les ateliers de Limoilou, de Chauvigny, de Lac-Édouard, de Rivière-à-Pierre, de Fitzpatrick et de Parent et bien d'autres encore ont cessé d'être exploités. Cela est confirmé par la liste d'ancienneté qui, au début, contenait 697 noms et qui à présent n'en contient que 127. Aucune demande n'a été faite par ces employés afin d'obtenir un autre emploi parce que, ne parlant qu'une langue, il leur était impossible d'occuper un autre poste, par exemple, dans le service des ventes, dans le service des messageries, ainsi de suite.

Je sais fort bien qu'on a appliqué un traitement de préférence en faveur des employés de bureau aux dépens du personnel des ateliers.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Beaulé, si je puis vous interrompre, pourriez-vous poser votre question?

M. BEAULÉ: Que proposeriez-vous pour éviter la répétition de situations semblables?

M. WILSON: La fermeture des ateliers de Rivière-du-Loup et Saint-Malo est de l'histoire ancienne. Ces choses se sont passées il y a des années et j'ignore quelles mesures étaient prévues à cette époque.

Les autres endroits où se faisaient l'entretien et les essais des locomotives à vapeur devaient avoir une rotonde avec plaque tournante, et toutes les installations nécessaires. Ils étaient situés à environ 120 ou 150 miles du point de départ. C'est à cause de la dieselisation que ces changements ont eu lieu. Un grand nombre de ceux qui, à ce moment, étaient déplacés ou perdaient leur emploi, ont préféré demeurer où ils étaient plutôt que d'élire domicile à Montréal, à Québec ou ailleurs. Je me suis laissé dire que quelques-uns avaient quelques acres cultivés en légumes ou pommes de terre dans la région et que, étant enracinés là, ils voulaient y rester.

Quoi qu'il arrive aujourd'hui, si jamais nous abandonnons une ligne, nous prendrons les mesures appropriées à ce sujet. Nous avons expliqué, ce matin, comment nous étudions minutieusement combien d'employés seront affectés par cet abandon et, en préparant notre programme, nous tenons bien compte de la venue de l'âge de la retraite.

L'expérience nous a appris que ce n'est pas après trois ni même six mois que nous avons soumis une demande d'abandon que cet abandon pourra s'effectuer; cela peut traîner pendant de nombreuses années. Il y a l'entente visant la sécurité d'emploi et la clause relative aux prestations supplémentaires d'assurance-chômage, dont j'ai déjà parlé, ainsi que les clauses d'indemnité de fin d'emploi pour laquelle une caisse a été établie. Quand ces mesures seront appliquées, les employés qui, dans l'avenir, auront à souffrir des mêmes inconvénients que ceux d'autrefois, recevront des secours et seront dans une situation bien meilleure que ne l'étaient les employés d'il y a trente ans.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Wilson, nous sommes tous les deux d'accord pour trouver que, jusqu'à un certain point, les 35 syndicats qui groupent les employés des chemins de fer rendent le déplacement ou le maintien des emplois du personnel plutôt rigides et que l'extension des régions d'ancienneté tend à permettre davantage à un employé de conserver son poste à l'emploi du chemin de fer. Sans aucun doute, les difficultés relatives aux emplois dans les sociétés ferroviaires viennent surtout, depuis quelque temps, de ce que la direction a décidé d'abandonner une ligne ou de cesser le service. Dans la majorité des cas, je pense, l'initiative vient de la direction et mon opinion est que nous devrions en venir à une conclusion, au moins dans une certaine mesure, sous le régime du bill C-15; nous n'en arriverons peut-être pas jusque-là, mais chaque parti doit y mettre du sien. Les sociétés ferroviaires qui, dans la plupart des cas, sont à l'origine de ces changements devraient certainement convenir de payer ce qu'il en coûte aux employés qui exercent leur droit d'ancienneté dans les régions agrandies.

M. WILSON: Monsieur Horner, peut-être n'ai-je pas répondu entièrement à votre question au sujet de ces indemnités. Du moins, j'ai cru que vous vous étiez servi des mots «paiements des indemnités aux employés qui exercent leur droit d'ancienneté de leur propre gré». Vous m'avez demandé si les compensations avaient été payées et j'ai dit non; en réalité, les ententes sur les salaires contiennent des dispositions très diverses et, dans presque toutes, quand un homme exerce son droit d'ancienneté pour réclamer un emploi dans un autre endroit, on lui fournit gratuitement, à lui et à sa famille, ses frais de voyage et le transport de son ménage, ainsi que deux ou trois jours de congé payé, pendant qu'il se rend dans l'autre localité, selon ce qui est dit dans l'entente en cause. Voilà jusqu'où va l'indemnité. Il est vrai qu'il y a eu des problèmes que nous avons essayé de résoudre; tous admettaient cela quand la clause que M. Emerson nous a lue il y a quelques instants a été incluse dans le programme

accepté en vertu de l'entente intervenue entre la direction des chemins de fer et les syndicats, en septembre 1962. Quelques progrès ont été accomplis; mais il n'y a pas encore assez de souplesse.

Si je voulais donner un exemple, je citerais le cas d'un rembourreur qui était membre de l'association des wagonniers. Il avait travaillé 30 ans au chemin de fer; il réparait les wagons de voyageurs; la direction a décidé de ne plus faire ce travail dans un petit atelier, mais elle l'a centralisé dans un grand atelier. Ce rembourreur s'est trouvé sans emploi. Il avait 30 ans de service; nous pensions que cet homme, qui était membre de l'association des wagonniers, pourrait apprendre en quelques minutes, ou en une heure, à tenir un pistolet et peindre un wagon de marchandises. Mais pour faire son même travail, dans la même ville, à 50 pieds de l'endroit d'où il travaillait avant, il devait perdre les avantages de ses 30 ans de service et de son ancienneté et devenir le subalterne d'un homme engagé un an auparavant. Les employés n'acceptent pas cela. Ainsi que je l'ai dit, cela se passe dans une même entreprise et c'est à quoi je faisais allusion ce matin quand je parlais des problèmes que suscite l'abondance des organismes syndicaux. Nous ne sommes pas comme les ouvriers de l'industrie automobile; nous n'avons pas une grande organisation industrielle. Nous ne sommes pas comme les chemins de fer britanniques qui, je crois, n'ont que trois syndicats. Nous avons des syndicats de métiers qui ont accompli un travail merveilleux pour les employés au cours des années. Je ne m'en prends nullement à eux, sauf sur cette seule question du manque de souplesse, quand on en arrive à mettre en jeu le service de la compagnie contre l'ancienneté.

Voilà un particulier qui pourrait être forcé de se déplacer, lui et sa famille, d'un endroit à un autre, peu importe où qu'il soit, pour continuer son métier de rembourreur. Puisque nous sommes disposés à lui faire apprendre un autre métier qui lui permettra d'occuper un autre emploi avec un salaire équivalent et de travailler au même atelier, seulement à 50 pieds de l'endroit où il était, nous empêcher de faire cela est vraiment quelque chose qui m'inquiète beaucoup. J'espère qu'un jour nous pourrions le faire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, après M. Horner, il y a au moins deux députés qui veulent poser des questions. Je me demande si nous pourrions terminer les questions à 6 heures. Sinon, nous réunirons-nous ce soir? Il faudra donner avis avant le départ du personnel. Monsieur Horner, votre question est-elle courte? Monsieur Fisher, combien de temps prendrez-vous?

M. FISHER: Cela dépend de ce qui a été dit et vous en êtes le meilleur juge. Je suis dans la position embarrassante d'être ici pour la première fois. Si je pose des questions déjà entendues, je m'en remets à votre décision.

M. ORLIKOW: Ne pouvons-nous pas décider de nous réunir ce soir?

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensent les témoins?

M. EMERSON: Nous sommes à votre disposition.

M. RYAN: Je propose que nous nous réunissions ce soir.

Le PRÉSIDENT: A 8 heures et quart.

M. BEAULÉ: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Orlikow propose, avec l'appui de monsieur Beaulé, que le Comité se réunisse ce soir. Tous ceux qui appuient la motion? Adopté.

(La motion est adoptée.)

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur Wilson, à propos de l'ancienneté, ai-je raison de présumer que les chemins de fer payent tous les frais? Je ne parle pas d'évaluer la maison ou la propriété; je parle du coût du travail dû à la perte des salaires et des dépenses de déplacement pour une personne qui a usé de son droit d'ancienneté de son plein gré.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance n'est pas encore levée; veuillez-vous asseoir. A l'ordre! messieurs. Encore deux minutes, si vous pouvez attendre.

M. BEAULÉ: Serons-nous dans cette pièce pour la séance de ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai terminé ma question.

M. WILSON: Nous offrons le voyage pour la famille et le transport du ménage. Il y a d'autres frais, bien entendu.

M. HORNER: Payez-vous les salaires pendant le déplacement?

M. WILSON: Oui, deux ou trois jours de salaires pendant que l'employé voyage d'un endroit à l'autre. Cependant, je voudrais revenir sur le cas du rembourseur. Si cet homme avait été déplacé à un autre endroit, dans les circonstances décrites, et qu'il eût dû vendre sa maison avec perte de 5,000 dollars, je soutiens qu'il serait complètement et absolument injuste de compter que les chemins de fer vont rembourser ce travailleur pour ses pertes financières.

C'est pourquoi nous sommes contre le principe à la base de ce projet de loi.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée.

### SÉANCE DU SOIR

MARDI 3 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre; nous avons un quorum.

Avant de commencer, quand le vice-président a quitté le fauteuil, il y avait une motion tendant à réduire le quorum. La motion a-t-elle été remise à plus tard?

M. McNULTY: La cloche a sonné et nous devons revenir là-dessus.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais avoir l'opinion des membres. Devons-nous régler la question ou devons-nous continuer avec un quorum de 15 membres.

M. McNULTY: Réglons la question maintenant. Nous pouvons nous trouver encore en mauvaise posture.

Le PRÉSIDENT: Je vais donner lecture de la motion. La motion, qui est proposée par M. Beaulé avec l'appui de M. Gauthier, porte que le Comité demande la permission de réduire le quorum de 15 à 10 membres.

M. FISHER: Puis-je m'opposer à cette motion. Il me semble ridicule, dans un Comité de 60 membres, de réduire le quorum à dix. Je trouve qu'un quorum de 15 était déjà peu.

M. RYAN: Étant donné le grand nombre de comités qui siègent actuellement, ce n'est sans doute pas tenir compte de la réalité que de s'attendre à obtenir un quorum de 15 chaque fois.

M. BEAULÉ: C'est pour cette raison que j'ai proposé la motion.

M. LACHANCE: Il n'est pas ridicule, à mon sens, de réduire le quorum de 15 à 10 membres.

M. McNULTY: Il y a des personnes au comité parlementaire des chemins de fer qui siègent également au Comité. Ils s'intéressent sûrement aux mêmes problèmes.

M. REGAN: Voilà une raison de plus pour laquelle les membres s'absentent du Comité, j'entends le fait que le comité parlementaire des chemins de fer traite à peu près du même sujet, sans compter qu'il y a tant d'autres comités à siéger actuellement. Ce qui importe surtout, c'est d'essayer d'accomplir notre tâche, même si nous sommes moins de 15 membres au Comité. Bien que je sois d'accord avec M. Fisher pour déplorer le fait qu'on ne puisse obtenir un

quorum de 15, il n'en reste pas moins qu'étant donné les circonstances actuelles, du fait que d'autres comités se réunissent au même moment, je me sens obligé, bien qu'à regret, d'appuyer le projet de réduire le quorum à 10 personnes. Il est infiniment regrettable que le Comité ne puisse s'occuper de toutes les questions concernant les chemins de fer et les autres moyens de transports, sans qu'il y ait besoin d'un autre comité parlementaire faisant à peu près la même chose.

Le PRÉSIDENT: Ai-je compris que vous êtes prêts à mettre la motion aux voix?

DES VOIX: Le vote.

Le PRÉSIDENT: Voici la motion: le Comité demande que permission lui soit accordée de réduire son quorum à 10 membres. (Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Au moment où nous nous sommes interrompus, je crois que c'était M. Fisher qui interrogeait.

M. FISHER: En fait, c'était M. Horner. Je n'en avais pas eu la chance. Comme M. Horner est absent, j'aimerais poser quelques questions. Puis-je tout d'abord interroger M. Wilson? Je crois que vous dirigez le service des relations ouvrières aux chemins de fer Nationaux du Canada, n'est-ce pas?

M. WILSON: C'est exact.

M. FISHER: Depuis combien de temps détenez-vous ce poste?

M. WILSON: Je suis à la vice-présidence depuis six ans.

M. FISHER: Assez longtemps, par conséquent, pour avoir pu vous familiariser dans vos rapports avec les syndicats dont vous vous occupez le plus.

M. WILSON: A vrai dire, il s'agit d'un domaine fort étendu et complexe. Je ne prétends pas connaître à fond tous les détails des contrats.

M. FISHER: Connaissez-vous assez bien les syndicats pour être à même de juger si vos rapports avec eux sont bons, satisfaisants ou mauvais, selon le cas?

M. WILSON: J'imagine que je pourrais le faire si je voulais bien.

M. FISHER: J'aimerais connaître votre avis là-dessus.

M. WILSON: Je ne suis pas sûr, monsieur le président, qu'on puisse me demander d'exposer au Comité l'état de nos relations avec les 35 fraternités avec lesquelles nous faisons des affaires.

M. ÉMARD: Je m'oppose à cette question. C'est une affaire d'opinion.

M. FISHER: Je voulais simplement savoir si, d'après vous les syndicats avec lesquels vous faites des affaires sont irréflechis.

M. WILSON: Je ne suis pas de cet avis et je n'ai pas dit cela. Ces syndicats sont tout à fait sérieux.

M. LACHANCE: C'est une question d'opinion. Le Comité doit traiter des faits non pas des opinions.

M. FISHER: Ma question me semble raisonnable, mais M. Wilson peut s'abstenir d'y répondre, s'il préfère.

M. WILSON: Nos relations avec les 35 fraternités avec lesquelles nous faisons affaires sont bonnes.

M. FISHER: C'est bien ce que j'ai cru comprendre des propos de M. Gordon.

M. WILSON: Il existe, je crois, une confiance réciproque. Il n'y a pas un dirigeant de nos syndicats que je ne puisse inviter à mon bureau et avec qui je ne puisse avoir une conversation franche et raisonnée sur des problèmes communs.

M. FISHER: Connaissez-vous, par exemple, M. Frank Hall et êtes-vous au courant de son travail dans le domaine ferroviaire?

M. WILSON: Depuis plusieurs années.

M. FISHER: Vous savez sans doute que la question de fond du bill à l'étude a été renvoyée au Comité d'une façon assez particulière, avec l'appui de tous les syndicats de chemins de fer du Canada?

M. WILSON: Je crois qu'en appuyant cette mesure, au Comité, les syndicats font preuve de leur solidarité coutumière.

M. FISHER: Cette solidarité est-elle vraiment si coutumière?

M. WILSON: Oui, en certains domaines. Les syndicats ont coutume d'appuyer en bloc toute mesure proposée, lorsqu'ils se sont d'abord concertés ou lorsque les demandes les concernent tous.

M. FISHER: Les syndicats appuient cette question de fond alors que, à la dernière séance, dans des requêtes adressées au ministre et au Comité, de même qu'aujourd'hui, nous connaissons l'avis de l'Association des chemins de fer du Canada qui s'y oppose fortement. Nous sommes en face des deux partenaires des relations patronales-ouvrières pour discuter la question de fond et il s'agit, semble-t-il, de quelque chose de très important. Pouvez-vous, à titre de porte-parole du National-Canadien, me renseigner sur votre opposition. Et en tant que membre de l'Association des chemins de fer, quelle solution entrevoyez-vous à ce problème, solution qui éviterait de recourir à des mesures législatives?

M. WILSON: Je pense qu'il y a une solution. Vous n'y étiez malheureusement pas lorsque j'ai dit, précédemment, qu'en ce qui concerne directement les grandes sociétés ferroviaires, notamment les chemins de fer Nationaux du Canada, nous avons démontré aux syndicats que nous sommes en mesure de faire face de façon adéquate aux problèmes qui peuvent normalement résulter des futurs changements de nos méthodes d'exploitation. Le problème a été longuement mûri et nous ne croyons pas qu'il faille des mesures aussi formelles et rigides que des lois pour le régler, dans le sens où la plupart des dirigeants de syndicats l'entendent.

Vous êtes sans doute au courant du plan d'ancienneté que nous sommes actuellement en train de négocier et d'étudier avec les quelque 80,000 employés sédentaires du National-Canadien. Ce plan protège les employés dans une certaine mesure, bien qu'il ne tienne pas compte des pertes résultant de la vente des biens immobiliers, advenant le déménagement d'un employé. Il nous semble que ces employés sont suffisamment protégés dans la plupart des cas sans qu'il soit nécessaire de modifier l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

M. FISHER: Bien entendu, vous n'êtes autorisé à parler qu'au nom du National-Canadien, mais croyez-vous que les sociétés ferroviaires seraient disposées à cesser toute innovation au cours de la durée d'un contrat, afin que ces changements puissent devenir matière à négociation contractuelle?

M. WILSON: Cela ne me semble guère pratique, monsieur le président, et voici pourquoi: lorsque les compagnies ferroviaires entrevoient d'effectuer certains changements, qu'il s'agisse de nouvelles méthodes d'exploitation ou d'améliorations d'ordre technologique, nous ne voyons pas pourquoi elles devraient accorder aux fraternités un droit unilatéral sur les prérogatives du patronat dans la conduite des affaires de la compagnie.

M. FISHER: Mais ces innovations sont bel et bien établies d'avance?

M. WILSON: Oui.

M. FISHER: Vous les projetez un certain temps à l'avance?

M. WILSON: Pour bien des choses, oui.

M. FISHER: Vos contrats ne sont pas d'une durée indéterminée; ils comportent une clause de durée déterminée?

M. WILSON: Je ne sais au juste, monsieur le président, si M. Fisher désire savoir oui ou non si la direction devrait accorder à ses employés, en la personne de leurs représentants syndicaux, un droit de veto sur n'importe quel changement dans les méthodes d'exploitation de la compagnie?

M. FISHER: Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. C'est vous qui avez utilisé le mot «veto».

M. WILSON: Il est sous-entendu. Veuillez me le dire si je me trompe.

M. FISHER: La négociation n'est pas un veto, loin de là. Je crois comprendre que les compagnies ferroviaires projettent ces changements plusieurs mois d'avance. Donc, j'aimerais savoir ceci: les compagnies seraient-elles disposées à ce que ces modifications fassent l'objet de négociations contractuelles pendant la période de négociations?

M. WILSON: Je vous prie de spécifier davantage et de me dire de quoi vous parlez exactement?

M. FISHER: De choses telles que le service direct.

M. WILSON: Vous savez aussi bien que moi que rien dans nos conventions avec nos employés itinérants ne s'oppose à ce qu'on se rende jusqu'aux points de subdivision.

Néanmoins, lorsque la société a envisagé la possibilité d'accélérer et d'améliorer le service dans l'Ouest afin de mieux servir notre clientèle, en éliminant certains points de retour, je ne parle pas de terminus d'attache, le vice-président a convoqué à son bureau les dirigeants des syndicats au début de février et les a mis au courant du projet. A mon sens il s'agit bien là d'une consultation. Rien ne nous obligeait à le faire aux termes de la convention. La compagnie les convoqua, leur exposa le projet en détail et les avisa, si ma mémoire est aussi bonne que je le crois, que le programme de service direct entrerait en vigueur le 18 août. Nous leur avons demandé leur avis quant à la façon d'effectuer ce projet ou de l'améliorer, quant aux problèmes que cela pouvait impliquer, enfin leur avis en général. Ils ont su gré au vice-président de leur avoir exposé la question et la réunion prit fin. C'était, je le répète, en février.

A quelques reprises la question a été discutée de nouveau avec le président général de la Fraternité et quelques réunions ont eu lieu au début de l'été. Lors de la dernière réunion, le vice-président leur dit que la période de mise en vigueur du service direct approchait sans qu'aucune proposition ait été formulée de leur part. Il en concluait que tous étaient d'accord sur le projet, mais il exigeait tout de même que les représentants syndicaux lui fassent part de leur point de vue avant le 1<sup>er</sup> juillet. Rien ne vint. Le vice-président les fit convoquer encore une fois, traita de la question et leur dit que cette question de délai jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet n'était pas si rigide après tout et il les invitait à lui exprimer leur avis et leurs propositions, le cas échéant, sur le point discuté. C'est bien ce que j'appelle une consultation préalable.

M. FISHER: Je suis au courant de cette affaire, de la consultation et de quelques-unes de ses ramifications. J'en reviens à la question de la Fraternité des agents de train qui, à plusieurs reprises, a tenté de faire inclure dans ses contrats avec les sociétés ferroviaires des dispositions stipulant que les conditions de travail ne seraient aucunement modifiées au cours de la durée du contrat. Les juges des deux commissions de conciliation (je crois que c'était chaque fois un juge) ont spécifié que cette question ne relevait pas d'eux particulièrement et qu'il appartenait probablement au Parlement de l'étudier ou tout simplement de la régler. Voilà ce que cette affaire sous-entend. L'Association des chemins de fer du Canada a-t-elle songé à la possibilité d'inclure une telle clause dans les contrats, après avoir conféré avec les syndicats dans le but d'établir exactement la question, avec ce qu'elle comporte et d'en déterminer la formule?

M. WILSON: Je crois, monsieur le président, que nous traitons de deux sujets différents. Le service direct n'apporterait pas de changements importants aux conditions de travail. La fraternité des agents de train, dont M. Fisher a parlé, conduit depuis trois ans trois sous-divisions.

M. FISHER: Je ne suis pas en désaccord avec la réponse de M. Wilson mais je ne la trouve pas pertinente. Je désire en savoir davantage au sujet de la possibilité d'inclure dans les contrats collectifs des clauses qui satisferaient les syndicats et nous éviteraient de recourir à la législation. Je tiens à savoir notamment si l'Association des chemins de fer du Canada juge acceptable cette clause-ci: «aucun changement important dans les conditions de travail au cours de la durée du contrat».

M. ÉMARD: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si M. Fisher est en train de négocier pour les syndicats, aujourd'hui?

M. FISHER: Soyons adultes, bon sang! Nous sommes à étudier un bill modificateur dont la question de fond a l'appui des syndicats ferroviaires du Canada. C'est moi d'ailleurs qui ai présenté ce bill. Quel mal y a-t-il à ce qu'un délégué essaie d'exposer son point de vue sous le jour le plus favorable ou recherche la meilleure solution de rechange?

M. ORLIKOW: A propos du Règlement, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Soulevez-vous la même question de Règlement que M. Émard ou une autre?

M. ORLIKOW: Il s'agit de la même. Depuis que le Comité siège, il ne se passe pas une journée sans qu'on entende les raisons qu'ont les sociétés ferroviaires de s'opposer à ce qu'on formule ces questions dans une loi. Je crois que M. Fisher est parfaitement justifié de demander aux compagnies ferroviaires si elles ne veulent pas de ces mesures législatives et s'il ne serait pas préférable de régler le problème par voie de négociation. Si vraiment on nous dit que cette alternative-ci est impossible et qu'il n'est pas non plus loisible de recourir aux mesures législatives, cela veut dire qu'il ne peut y avoir aucun changement. Je suis certain qu'il respecte le Règlement en poursuivant ce genre d'interrogatoire.

M. ÉMARD: Je ne suis pas de votre avis.

Le PRÉSIDENT: Je désire rappeler tout d'abord que la question du Règlement me semble motivée. Bien qu'il s'agisse de la question de fond du bill C-15, plusieurs interprétations sont possibles et il est loisible aux membres du Comité de poser un grand nombre de questions. Je ne crois pas qu'on puisse interroger des témoins sur des décisions futures qu'ils jugent ne pas devoir exposer.

M. BEAULÉ: Si nous interrompons continuellement M. Fisher, il ne pourra pas poursuivre son interrogatoire et nous n'en finirons jamais.

M. REGAN: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Même si on a eu raison dans une certaine mesure de soulever la question de Règlement, je crois qu'on doit tenir compte de vos paroles ayant trait à la latitude à accorder dans ce genre d'interrogatoire, étant donné que nous n'étudions pas seulement le bill, mais la question de fond de ce bill. Envisagé de cette façon, l'interrogatoire de M. Fisher me semble très logique. Je prie les membres du Comité de le laisser continuer, car il ne s'agit pas de témoins amateurs; nous sommes en face de personnes parfaitement capables de se défendre et de nous indiquer ce que doit être, à leur sens, la portée de leurs réponses. Il serait sans doute sage d'avertir M. Fisher que, d'après nous, il ne doit pas s'aventurer trop loin; cependant, pour être juste, je ne pourrais pas prétendre qu'il est allé trop loin jusqu'à présent.

M. RYAN: Au sujet de cette question de Règlement. Dans l'ensemble, je suis d'accord avec M. Regan; à mon avis, on devrait restreindre l'interrogatoire aux faits passés ou présents sans toucher aux intentions qui ont trait à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Je prie M. Fisher de faire de son mieux, étant donné sa maîtrise des affaires de comités et d'interrogatoires, pour ne pas trop dévier du sujet, afin que ses questions rendent justice aussi bien au Comité qu'au témoin.

M. FISHER: On peut mettre fin à cette partie de l'interrogatoire très rapidement. Vous n'entrevoiez pas, monsieur Wilson, qu'il soit possible de régler cette question par voie de négociations contractuelles?

M. WILSON: Je ne suis pas allé jusqu'à dire cela. Le fait est qu'au National-Canadien nous croyons aux négociations collectives. Nous sommes même actuellement en pourparlers avec la Fraternité des agents de train au sujet de leur convention nationale et je ne veux rien dire, devant le Comité, qui puisse compromettre notre position dans ces pourparlers. Vous savez aussi bien que moi ce qui se passe au cours de séances de conventions collectives pour savoir que ce n'est pas une rue à sens unique; c'est pourquoi je vous dis qu'il y a deux parties mises en cause. Si d'un côté la Fraternité demande des concessions ou certaines améliorations, de l'autre, les compagnies font aussi des demandes portant sur la revision de clauses incluses dans les conventions depuis longtemps. L'attitude des agents négociateurs pour les fraternités—et loin de moi l'idée de critiquer cette attitude—est la suivante: ils sont convaincus d'avoir marchandé durement ces droits et ces privilèges pendant de nombreuses années et de les avoir gagnés l'un après l'autre, en les faisant inclure dans leur convention; par conséquent, ils n'entendent, sous aucun prétexte, y renoncer. Lorsqu'on nous prie de modifier certains points de la convention, nous disons: «D'accord, nous allons envisager cette possibilité mais, en retour, nous faisons appel à votre collaboration pour changer tel ou tel autre règlement.» C'est vexant au point où je me dis parfois que les syndicats, n'ayant pu obtenir ce que je continue d'appeler le pouvoir de veto, le droit de dire à la direction: «Non, vous ne devez pas faire cela», les syndicats, en somme, n'ayant pu faire inclure spécifiquement ce droit dans la convention collective, ont maintenant recours à la loi, pour y réussir.

M. FISHER: Monsieur le président, quelqu'un a-t-il abordé, plus tôt dans la journée, la question de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas.

M. FISHER: Il n'est pas aisé de parler des objets d'une loi, mais je crois que vous avez vu comment les syndicats interprètent les objets que se propose ladite loi. Selon vous, cette loi n'englobe-t-elle pas certains cas en matière de protection que la question de fond de ce bill se propose d'englober ou doit-il y avoir plus de mise en commun et de collaboration de la part des compagnies de chemin de fer?

M. WILSON: Il s'agit d'un autre sujet, monsieur le président. Cette loi a été adoptée à un moment où le gouvernement encourageait les deux sociétés de chemins de fer les plus importantes au pays à unir leurs efforts pour faire disparaître le double emploi des services. Étant allé jusque-là, le gouvernement a jugé que puisque cette loi visait à centraliser le service ou plutôt à éliminer une des lignes d'ici à Montréal, ce qui rendait possible un seul service et puisque cette entreprise commune entraînait le déplacement de certains employés ou le changement de leur endroit de travail, les dispositions de ladite loi s'appliquaient à leur cas.

M. FISHER: La loi les protégerait?

M. WILSON: Elle les protégerait.

M. FISHER: Quelle distinction faites-vous entre un employé et une compagnie ferroviaire subissant les conséquences d'une telle centralisation et une centralisation résultant de la collaboration entre deux compagnies ferroviaires?

M. WILSON: Voilà qui est habile! Je ne sais si vous étiez arrivé lorsque j'ai expliqué, du moins tenté d'expliquer, au Comité, les conditions qui existent dans quelques-uns de nos endroits de travail, là où un homme qui est à notre emploi depuis trente ans se voit obligé de quitter son poste, parce que celui-ci a été interrompu, ce genre de travail n'étant plus requis, alors qu'un autre employé à 50 pieds de lui et faisant partie du même syndicat travaille chaque jour, au même salaire, accomplissant ce que cet employé de trente ans de service pourrait faire. Juste avant que le Comité suspende sa séance pour le dîner, j'ai laissé entendre que dans ces cas-là il est assez difficile de s'attendre que la compagnie de chemin de fer indemnise l'employé pour les pertes financières occasionnées par la vente de sa maison, parce qu'il lui faut déménager.

M. FISHER: Je vous fais remarquer que les raisons que vous donnez à titre d'exemple ne sont pas pertinentes. Quelle que soit la souplesse ou la mobilité des ententes syndicales, il n'en reste pas moins que des mises à pied dans certains services résultent des modifications apportées à vos méthodes d'exploitation; à cet égard, même si les conventions collectives ou les contrats collectifs restreignent le mouvement des groupements, ils n'ont rien à voir au nombre d'emplois, rien à voir au fait qu'un employé est mis à pied.

M. WILSON: Je crois qu'il importe de savoir qui est cet employé et depuis combien de temps il travaille pour la compagnie. Notre caisse de sécurité d'emploi prévoit une indemnité de fin d'emploi pour un homme mis à pied ou encore des prestations supplémentaires d'assurance-chômage. Cette somme, ajoutée aux autres prestations d'assurance-chômage, devrait lui permettre de tenir le coup jusqu'à ce qu'il se trouve un autre emploi.

M. FISHER: Vous avez pris l'exemple d'un rembourreur, je donnerai celui d'un mécanicien qui a 27 ans de service. Il a été mis à pied et ne peut se trouver d'emploi dans la région d'ancienneté qu'il connaît, en somme, il n'a pas de chance. S'il pouvait, en vertu d'une entente, déménager à Montréal, c'est quelqu'un de cette ville-ci, alors, qui serait mal pris.

M. WILSON: Non, pas si le métier qu'il exerçait à Hornepayne, existe aussi à Montréal. Nous avons besoin de travailleurs à Montréal, en fait nous demandons justement des mécaniciens. Il reste que cet homme doit se rendre dans cette ville.

M. FISHER: Je vous cite le cas en exemple pour prendre le contre-pied de votre exemple de rembourreur.

M. WILSON: Je ne crois pas que vous ayez atteint votre but.

M. FISHER: C'est votre avis. Ce que je veux faire ressortir, c'est que les conventions collectives, en ce qui concerne les restrictions, n'ont rien à voir avec le nombre d'emplois disponibles.

M. WILSON: N'est-ce pas un fait de la vie monsieur le président? J'ai dans ma serviette et puis l'en tirer s'il le faut, le compte rendu d'une étude que le Dr Diamond a faite pour le ministère du Travail. Après avoir passé en revue six industries canadiennes, une de ses premières conclusions est celle-ci:

Quelle que soit l'industrie, un ouvrier spécialisé ne peut s'attendre désormais à conserver durant toute sa vie de travailleur, un même emploi faisant appel à une seule spécialisation; un certain mouvement s'impose et existe d'ailleurs dans l'industrie ferroviaire depuis sa création.

M. FISHER: Je suis tout à fait d'accord. Ce que j'ai voulu souligner, c'est que, pour démontrer l'absurdité des contrats collectifs, vous avez cité en exemple le cas d'un rembourseur en le comparant avec celui d'un homme qui ne peint que depuis quelques mois. Je voulais simplement opposer à cet exemple le fait que les restrictions que peuvent contenir les contrats collectifs sont tout à fait indépendantes du marché du travail dans l'industrie ferroviaire. C'est tout. Pour ma part, je fais campagne chez les syndiqués en faveur d'une plus grande souplesse de structure.

M. WILSON: Et il y a eu beaucoup de progrès d'accompli.

M. FISHER: Parfaitement. Il reste que le cas du rembourseur ne prouve pas grand-chose quant aux objets de cette loi.

M. WILSON: Puis-je ajouter quelques mots, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WILSON: Notre programme de diésélisation est terminé au National-Canadien. Il a duré de sept à neuf ans. Son exécution a bouleversé bien des choses, vous le savez, avec l'abandon de certaines rotondes aux points de subdivision et d'autres changements de ce genre. A partir de maintenant, nous n'entrevoions pas que les abandons de lignes et les autres modifications, prévues au sein de notre industrie dans la prochaine période décennale, entraîneront une plus forte réduction des besoins de main-d'œuvre. Tout au plus s'agira-t-il de ralentissement. Je ne puis prophétiser avec certitude mais, enfin, nous croyons qu'il en sera ainsi et c'est aussi la conclusion de nos recherches.

M. FISHER: Il serait d'autant plus raisonnable, dans ces conditions, que les syndicats et les compagnies ferroviaires s'entendent pour faire de ce ralentissement prévu matière à négociation collective. Ce faisant, il y a moins de chances que ces changements soient trop prononcés à l'avenir; en un sens, cela renverse les desseins de la direction.

M. WILSON: Monsieur le président, une des mesures qui ont été prises dans ce but, et j'en ai parlé peut-être trop souvent aujourd'hui, est la caisse de sécurité d'emploi. Vous n'y étiez pas je crois monsieur Fisher lorsque j'en ai parlé et je le répète à votre intention, la caisse, en ce qui concerne le National-Canadien, aura atteint plus d'un million et quart de dollars à la fin de l'année en cours. Elle vise à protéger les employés mis à pied définitivement. Je ne crois pas que des mesures de ce genre existent actuellement; nous avons consulté le relevé des contrats fait par le ministère du Travail et, parmi ceux-ci, les contrats qui accordent des prestations supplémentaires d'assurance-chômage ou des indemnités de fin d'emploi, et constaté que les conventions de ce groupe qui prévoient les mesures que mentionne le bill C-15 sont plus que rares, pour ne pas dire inexistantes.

Monsieur le président, je me permets de rappeler un discours que M. Fisher a fait à la Chambre des communes; c'était, je crois, en 1961, monsieur Fisher. Nous subissions maintes attaques à ce moment-là, et quand je dis nous je parle évidemment des sociétés ferroviaires, disons plutôt que nous étions en butte à de nombreuses critiques relatives à la mise à pied d'une demi-douzaine d'employés ici et là. Ces critiques étaient sévères et nous ont beaucoup préoccupés. M. Fisher s'est étendu quelque peu sur le fait que dans sa circonscription électorale dans le nord de l'Ontario, il y avait une industrie importante qui employait 18,000 ouvriers, représentés par un syndicat militant qui n'abandonnait jamais la partie. Cette industrie a subi des revers considérables au point qu'en un an, si je me souviens bien, l'effectif ouvrier est passé de 18,000 à 11,000. Il y a donc 7,000 hommes qui ont perdu leur gagne-pain dans cette région et on a attribué ce fait à l'adoption de trois nouvelles machines; la machine d'abattage (c'est dans l'industrie forestière), la scie mécanique électrique et la chargeuse à fourchon élévateur. Je ne crois pas qu'on soit revenu sur le sujet aux Communes.

M. FISHER: J'y suis moi-même revenu, je crois.

M. WILSON: Quelles mesures a-t-on prises pour ces employés?

M. FISHER: Un grand nombre de mesures.

M. WILSON: Et leurs maisons, qu'en est-il arrivé, monsieur le président?

M. FISHER: Voilà, justement, ils n'avaient pas de maisons. Ils vivaient dans des camps-dortoirs. On ne les a pas fait venir dans les chantiers avec la perspective d'un travail toute l'année.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faut revenir maintenant à la question à l'étude.

M. FISHER: Vous avez raison. La remarque secondaire de M. Wilson m'intéressait. J'aimerais interroger M. Wilson sur un point qu'il a abordé au sujet du programme de sécurité d'emploi.

Reconnaissez-vous que les syndicats qui ont pris part au programme de sécurité d'emploi de votre société sont parmi ceux qui appuient ce bill?

M. WILSON: Je le reconnais, en effet.

M. FISHER: Ce qui semble indiquer qu'ils ne sont pas parfaitement convaincus que ce programme résout le problème que la question de fond du projet de loi tente de régler.

M. WILSON: Je pense que les syndicats sont prêts à accepter toute disposition législative ou autre susceptible d'accorder une protection supplémentaire à leurs membres.

M. FISHER: Il ne s'agit pas d'accepter, M. Wilson et vous savez comme moi que depuis de nombreuses années ils présentent des requêtes au Cabinet à ce sujet. Ils ont porté la question devant des commissions d'arbitrage. Non il n'est pas question pour eux d'accepter cette mesure, ils sont venus ici pour la réclamer. Je tenais à faire cette mise au point.

J'aimerais interroger quelque peu M. Emerson. Il n'arrive pas souvent d'avoir la chance d'interroger un membre du régime de la libre entreprise. Une ou deux questions seulement.

Monsieur Emerson, je crois que le président de votre société a insisté sur le fait que le Pacifique-Canadien n'aime pas accepter de subventions du gouvernement ou, plutôt, que vous préféreriez n'en pas accepter. Est-ce exact?

M. EMERSON: Je ne crois pas qu'on se soit jamais exprimé dans ces termes. Bien entendu, le Pacifique-Canadien n'a pas cherché à obtenir des subventions. Il faut se rappeler toutefois que les subventions sont versées à titre de compensation pour des services que les réseaux de chemin de fer, en vertu de la loi ou dans l'intérêt public, doivent fournir.

M. FISHER: Mais il est dans la tradition du Pacifique-Canadien d'accepter depuis plusieurs années et sous diverses formes des subventions de l'État.

M. EMERSON: Non, sur ce point je suis en désaccord avec vous.

M. FISHER: Voulez-vous dire que les octrois de terrains qui ont servi à l'établissement du Pacifique-Canadien n'étaient pas un genre de subvention?

M. EMERSON: Vous dites subventions là où il s'agit réellement d'octrois ou d'aide à la construction. En fait, le gouvernement, en versant à la société ces montants, remplissait les conditions du contrat pour l'établissement du réseau transcontinental.

M. FISHER: Ces sept dernières années, du moins, le gouvernement fédéral a accordé divers genres de subventions au Pacifique-Canadien?

M. EMERSON: Ces sept dernières années? De quoi parlez-vous, monsieur Fisher?

M. FISHER: Des subventions accordées depuis le blocage du tarif-marchandises.

M. EMERSON: Les versements, en exécution de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, ont débuté en 1959, il y a donc quatre ans. Il s'agissait, plus particulièrement, je vous prie de le noter, de subventions aux expéditeurs. La compagnie n'encaissait absolument rien, la subvention étant versée à l'expéditeur qui accordait un tarif-marchandises réduit, tarif en réalité inférieur au montant jugé juste et raisonnable par la Commission des transports; néanmoins les chemins de fer ont été obligés par la loi d'abaisser ces tarifs et les versements comblaient la différence.

M. FISHER: Je suis heureux de la façon dont vous avez exposé la chose. Il y a eu aussi, je crois, des subventions compensatrices.

M. EMERSON: Cette subvention compensatrice est du même ordre.

M. FISHER: Je veux en venir au fait, monsieur Emerson, que le Pacifique-Canadien a accepté ou reçu ces dernières années, et continuera à le faire en accord avec les recommandations du rapport MacPherson et grâce aux sommes mises de côté à cette fin, des montants du Trésor fédéral.

M. EMERSON: Et je vous réponds que le Pacifique-Canadien a reçu des montants du Trésor fédéral au nom des expéditeurs pour combler l'abaissement du tarif-marchandises. Le véritable bénéficiaire est l'expéditeur et l'argent est envoyé à la société parce que c'est plus simple ainsi.

M. FISHER: Je voulais avant tout m'assurer que votre société est consciente du fait qu'en qualité de réseau principal de chemin de fer, elle entretient des relations spéciales avec le gouvernement fédéral.

M. EMERSON: En fait de relations spéciales, je songe qu'elle est un de ses contribuables les plus importants.

M. FISHER: J'entends, moi, des relations établies par le fait des subventions que lui verse le Trésor fédéral.

M. EMERSON: Non, je ne suis pas de votre avis.

M. FISHER: Cela ne vous semble pas évident?

M. EMERSON: Non.

M. FISHER: Monsieur Emerson, pourquoi, pensez-vous, le Pacifique-Canadien est-il soumis aux restrictions réglementaires actuelles?

M. EMERSON: C'est une question de tradition qui tient au fait qu'au tout début et pendant plusieurs années les entreprises ferroviaires ont exercé un monopole et qu'on les a considérées comme un service public. En tant que tel et comme cela se fait pour les autres services publics, ici et dans d'autres pays, c'était une industrie réglementée et afin de faire appliquer ces règlements on a établi en 1904 une Commission des transports. Voilà l'affaire exposée en quelques mots.

M. FISHER: Mais bien entendu, le Pacifique-Canadien préférerait, si c'était possible, ne pas être soumis à cette régie?

M. EMERSON: Cela ne dépend pas du Pacifique-Canadien, je crois.

M. FISHER: C'est bien, parlons du Pacifique-Canadien.

M. EMERSON: Vous avez sans doute lu le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson qui propose qu'on assouplisse considérablement la réglementation et la surveillance.

M. FISHER: Oui, qu'on l'assouplisse; toutefois, si j'ai bien compris l'exposé du président du Pacifique-Canadien, il aimerait que sa société ferroviaire échappe le plus possible à la régie fédérale.

M. EMERSON: Parce que nous croyons que cette régie, établie à une époque où l'entreprise ferroviaire monopolisait les transports terrestres, ne convient plus à notre époque où la concurrence règne sur l'industrie ferroviaire dans tous les domaines.

M. FISHER: Admettez-vous que les syndicats de cheminots sont également soumis, à plusieurs égards, au contrôle fédéral?

M. EMERSON: Non, je ne l'admets pas.

M. FISHER: Vous n'admettez pas ce fait?

M. EMERSON: Non, monsieur.

M. FISHER: Que dites-vous alors du fait qu'ils n'ont pas le droit de se mettre en grève sur cette question de fond qui fait l'objet de la mesure législative?

M. EMERSON: Ils ne pourraient pas se mettre en grève? Je n'en suis pas si sûr. Si la question était l'objet de négociations collectives et s'ils n'étaient pas satisfaits, je crois qu'ils pourraient se mettre en grève, du moment qu'ils se soumettent aux dispositions de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, qui s'applique à tous les syndicats et à toutes les industries relevant de l'autorité fédérale.

M. FISHER: Seriez-vous disposé, à titre de dirigeant du Pacifique-Canadien, à procéder dans vos relations ouvrières-patronales, à des négociations susceptibles d'entraîner une grève légale?

M. EMERSON: Je ne saisis pas très bien votre question.

M. FISHER: Je suppose, tout d'abord, que vous visez à la liberté d'action et tout aussi bien pour les syndicats que pour la direction. Eu égard à ce fait, le Pacifique-Canadien est-il disposé à inclure la question de fond de ce bill dans les stipulations contractuelles, la soustrayant ainsi complètement à la compétence du gouvernement?

M. EMERSON: Je ne suis pas sûr, cette fois encore, de vous avoir très bien compris. Si vous voulez me laisser entendre qu'on devrait laisser tomber le bill C-15 et que cette question de fond devrait devenir matière à négociation, je dis que c'est possible. En toute justice et en toute franchise, je dois vous dire que je continue à soutenir que cette solution n'est pas la bonne; j'entends qu'il ne convient pas d'appliquer cette mesure, peu importe qu'on ait recours à la législation ou à la négociation collective.

M. FISHER: Pouvez-vous mieux m'expliquer pourquoi il ne convient pas de recourir aux négociations collectives pour régler ce problème?

M. EMERSON: Je puis me tromper, monsieur Fisher, et dans ce cas vous rectifierez sûrement mon erreur, mais il me semble que votre question suppose le principe suivant: vous vous dites que ces gens ont droit à cette mesure et que, s'ils ne peuvent l'obtenir par le moyen de la législation, ils doivent pouvoir recourir aux négociations collectives ou vice-versa. Voilà votre prémisse et j'estime qu'elle est faussement établie.

M. FISHER: Pourquoi?

M. EMERSON: Je veux vous faire comprendre qu'il n'y a pas là matière à négociation, pas plus d'ailleurs qu'à législation. Le mémoire de l'association des chemins de fer traite en détail cette question, je sais, mais on peut la résumer essentiellement à ceci: des dispositions de ce genre ne s'imposent pas du tout parce que la situation des cheminots n'est pas telle que l'a décrite le mémoire des syndicats.

En second lieu, cette mesure ne serait pas équitable, peu importe qu'il y ait législation ou négociation collective, car elle impose aux sociétés ferroviaires un fardeau que n'a pas à supporter une autre industrie rivale. Il s'ensuit que les cheminots bénéficieraient d'avantages spéciaux bien supérieurs à ceux dont jouissent la population canadienne et la main-d'œuvre en général. Ils deviendraient en somme une classe privilégiée au Canada et cela, à mon sens, n'est pas juste.

Troisièmement, c'est une mesure erronée qui à la longue agirait au détriment du bien-être des cheminots en tant que collectivité, en coupant les moyens aux sociétés ferroviaires et en les rendant moins aptes à concurrencer efficacement les autres modes de transport.

M. FISHER: Mettons de côté le recours à la loi; continuons à parler de la négociation collective. Des négociations ont été entamées, selon M. Wilson, et il y aurait un programme de sécurité d'emploi qui, à sons avis, résout en partie le problème. On est en pourparlers actuellement, et depuis quelque temps déjà, à ce sujet-là. Il est donc possible aux cheminots d'obtenir le genre de protection qu'ils désirent en recourant à la négociation collective. Vous m'avez pourtant laissé entendre que ni la loi, ni la négociation ne pouvaient résoudre ce problème-là.

M. EMERSON: Du fait qu'il s'agit là de mesures supplémentaires et bien supérieures à celles qui existent déjà. Puis-je illustrer ma pensée? Il me faut revenir au mémoire de l'Association des chemins de fer, le second, aux pages 7 et 8. Il y est fait mention que les salaires et les avantages accessoires accordés aux cheminots dans l'après-guerre ont dépassé l'accroissement de leur productivité. Vous vous souviendrez que le mémoire des syndicats mentionne à un certain endroit que la productivité des cheminots s'est accrue considérablement et qu'une partie de cet accroissement devrait profiter aux travailleurs mis à pied à cause de l'automatisation, etc...

M. FISHER: Ce que vous exposez ne se rapporte pas à la question que j'ai soulevée.

M. EMERSON: Je crois que cela s'y rapporte.

M. FISHER: Je supposais que vous vous intéressiez aux négociations collectives comme moyen de régler des différends entre ouvriers et patrons sans l'intervention du gouvernement. Je suis convaincu que les patrons et les ouvriers peuvent régler ce litige en ayant recours aux négociations collectives qui permettent, tant aux syndicats qu'aux entreprises ferroviaires, d'utiliser leur puissance économique. Pourquoi donc cela vous déplaît-il?

M. EMERSON: Cela dépend de la façon dont on présente la chose. Si au nom des syndicats vous assurez les sociétés ferroviaires que, s'il advenait que nous leur accordions les avantages dont fait mention le bill C-15, les syndicats accepteraient en retour une réduction de 10 p. 100 de leurs salaires, nous examinerions le projet.

M. FISHER: En d'autres termes il y a moyen de le négocier?

M. EMERSON: Il faut vous rappeler qu'en vertu de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends ouvriers, les syndicats sont autorisés à présenter n'importe quelle requête, c'est illimité; enfin je ne connais pas de limites. Le champ est ouvert.

M. FISHER: Il y a bien un ou deux facteurs...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! messieurs. Je tiens à rappeler aux membres du Comité que nous n'usons pas de régime préférentiel à l'égard de M. Fisher, en lui laissant la parole depuis environ une heure. Il était entendu qu'il serait loisible à un membre de poser les questions à son gré et que nous n'abrègerions pas son interrogatoire. M. Fisher, je crois, cherche à ne pas trop s'étendre et j'espère que les membres qui attendent pour avoir la parole seront compréhensifs. Je cherche à être juste. Cependant, je me rends compte que M. Fisher s'est étendu plus que d'autres. Vous pouvez reprendre votre interrogatoire, monsieur Fisher.

M. FISHER: M. Emerson sait probablement que le ministre du Travail et le ministre des Transports ont tous deux des pouvoirs dans un domaine de ce genre où il est question de mesures législatives applicables à la main-d'œuvre et au patronat. A titre de représentant du Pacifique-Canadien, envisagez-vous

la possibilité de dire à ces ministres, dont relèvent aussi bien les questions de législation que de réglementation quant à une ligne de conduite à adopter, que cette question reste pendante et que le Pacifique-Canadien est disposé à prendre l'initiative, après entente, pour que ladite question devienne matière à stipulation dans des contrats collectifs?

M. EMERSON: J'avoue que je ne comprends pas ce que vous voulez dire. Je ne vois pas pourquoi cela concernerait les ministres du Travail et des Transports. Après tout, les syndicats intéressés n'ont qu'à inclure cette question dans leurs requêtes, c'est leur droit. Cela ne justifie pas leur point, mais c'est leur droit.

M. FISHER: Vous savez ce qui est arrivé en réalité au cours des négociations qui ont eu lieu à ce sujet. Ils n'ont jamais réussi à comparaître devant la commission de conciliation afin d'obtenir une recommandation favorable à leur requête. Vous savez aussi que les syndicats de cheminots n'ont pas la tâche facile pour ordonner une grève.

M. EMERSON: Vraiment?

M. FISHER: Non, à cause du rôle que des gens comme M. McIlraith et M. MacEachen auraient à jouer en qualité de ministres ayant des responsabilités dans ce domaine. Qu'est-il arrivé la dernière fois qu'ils ont fait la grève?

M. EMERSON: En définitive, ils ont obtenu entière satisfaction.

M. FISHER: Monsieur le président, je vais laisser tomber ce sujet d'interrogatoire. Je regrette, mais je croyais que M. Emerson serait heureux de faire de ce problème matière à relations patronales-ouvrières; il n'en est rien, semble-t-il. Je n'ai qu'une dernière question à poser à M. Wilson sur un point de son témoignage.

Il s'agit des services directs et des changements qui en découlent. Est-il possible, à votre connaissance, que ces questions deviennent légitimement matière à stipulation dans les négociations contractuelles, présentement en cours, avec les employés itinérants?

M. WILSON: Oui, tout dépend de la manière dont les syndicats formuleront leurs demandes. Je n'ai pas sous la main copie de la requête des agents de train, mais je pense qu'ils nous ont demandé d'empêcher des innovations de ce genre au cours de la durée du contrat. Ce ne sont pas les termes exacts, monsieur le président, il est possible que je m'écarte un peu du texte. Les groupements d'employés itinérants n'ont pas eu le droit de faire la grève parce que les mesures que la société envisageait ne violaient aucune clause des conventions collectives.

Désormais, si les syndicats, dans de nouvelles négociations, demandent que les sociétés ferroviaires ne mettent pas en vigueur le service direct et si cette requête devient matière à négociation collective ou est soumise à la commission de conciliation, s'il faut aller jusque-là, alors la loi prévoit que lorsque le rapport de conciliation sera envoyé au ministre, celui-ci doit l'accepter et le faire parvenir aux sociétés ferroviaires et aux syndicats et les ouvriers peuvent se déclarer en grève une semaine après que l'accord a été conclu.

Voilà le point. Le contrat des agents de train expire à la fin de 1963 et, le 2 novembre, la Fraternité des agents de train nous a fait parvenir un avis où figure la clause suivante: «Tout projet d'extension de service, d'abandon ou de changement de terminus actuellement en usage, devient matière à négociation ou à entente.» S'ils réussissent à faire inclure cette règle ou une autre dans leur convention collective, il est évident que nous ne pouvons le faire sans leur consentement et leur approbation. Cependant, si les négociations contractuelles se prolongent et que la question soit soumise à la commission de conciliation et que le président ou la majorité des membres de la commission se prononcent contre cette règle, les syndicats peuvent faire la grève, sept jours après remise du rapport à la société ferroviaire et à eux-mêmes.

M. RIDEOUT: J'ai une question supplémentaire à poser. N'est-il pas vrai que des négociations ont été entamées et menées à bonne fin en ce qui concerne la question du service direct à Havre Boucher? N'a-t-on pas négocié la question du service direct entre Truro et Halifax?

M. WILSON: Je ne le crois pas, monsieur le président. Évidemment, je ne me fie qu'à ma mémoire; mais, dans la région de l'Atlantique, le service direct remonte à plusieurs années et je crois que la question a été débattue à peu près de la même façon que dans l'Ouest, en février dernier et que des ententes ont été conclues.

M. RIDEOUT: Il y a eu négociation et les équipes de Stellarton et de Sydney se sont entendues sur l'établissement du service direct entre Stellarton et New Glasgow.

M. WILSON: Il y a lieu de distinguer entre ces deux genres de discussions. Il ne s'agissait pas de négociations collectives donnant lieu à un renouvellement de contrat, c'était plutôt une discussion agréée de part et d'autre, groupement et compagnie, pour régler un problème spécifique.

M. RIDEOUT: En est-il toujours ainsi?

M. WILSON: Certainement, mais j'en reviens à la déclaration de M. Fisher selon laquelle les ouvriers ne peuvent faire la grève dans un cas de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que M. Fisher a terminé son interrogatoire?

M. FISHER: Il me reste une ou deux questions à poser, mais je ne m'oppose nullement pas à ce que M. Rideout continue son interrogatoire.

M. RIDEOUT: Le groupement a-t-il formulé des propositions ayant trait aux équipes du nord des provinces des Prairies dont M. Fisher a parlé. Le président général de ce district a-t-il rencontré les autorités du National-Canadien?

M. WILSON: J'ai mentionné au début de la soirée que nos pourparlers ont débuté en février dernier dans les bureaux du vice-président à Winnipeg, dans le but de discuter cette mesure avec le président général de la Fraternité et celui-ci a admis que rien dans la convention ne s'opposait à une telle mesure. C'est un groupement d'employés itinérants, qui ne fait pas partie du groupe syndical dirigé par le président général, qui a fait un tas d'histoires.

M. RIDEOUT: En vient-on à un commun accord, comme lorsqu'il s'agit de modifier les limites? Je me demande s'il y a eu accord.

M. WILSON: Vraiment je ne suis pas au courant, monsieur le président.

M. FISHER: J'ai deux questions à poser concernant les syndicats. Ceux-ci soutiennent dans le mémoire qu'ils ont présenté ici que la disposition figurant dans la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien est identique à celles qui existent dans la loi américaine visant à protéger les employés ferroviaires de ce pays. Avez-vous cherché à réfuter cette assertion, d'une façon ou d'une autre.

M. WILSON: Pas jusqu'à présent, monsieur le président, mais je la commenterai de la façon suivante: nous avons exposé il y a quelques instants la raison d'être de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et comment cette loi a été mise en vigueur, dans les années trente. Je me reporte également à un document qui a été annexé aux délibérations de votre Comité; il s'agit de la convention de Washington de 1936, qui établit de façon détaillée un certain nombre d'indemnités à verser aux employés. J'ai cru comprendre, en lisant le compte rendu des délibérations que les membres du Comité sont d'avis que cette convention, établie en mai 1936, accorde aux employés ferroviaires des États-Unis des avantages à peu près analogues à ceux qui sont formulés dans

le bill C-15 s'il devient loi, en ce qui a trait à la protection des employés lorsqu'ils perdent leur emploi, deviennent en surnombre, sont mis à pied ou congédiés ou se trouvent sans emploi par suite de l'automatisation. Or il n'en est rien. En effet, il est spécifié au préambule de cette convention l'avertissement suivant dont je vous donne lecture. A propos, en consultant votre exemplaire vous noterez que l'accord de Washington relatif à la protection de l'emploi n'est cité qu'à partir de l'article 7; les six premiers articles n'y figurent pas. Je vous citerai de courts extraits du premier et du deuxième articles. Au premier article, il est mentionné:

Article 1. Le présent accord vise avant tout à accorder des avantages à une certaine catégorie d'employés visés par la coordination ci-après définie, et il est entendu que les dispositions du présent accord s'appliquent uniquement aux changements qui, dans l'industrie ferroviaire, résultent d'une telle coordination ou lui sont attribuables. Par conséquent les parties intéressées sont tenues de comprendre et d'admettre que toute modification, que ce soit augmentation, réduction ou changement du nombre et du type d'emploi, attribuable à d'autres causes n'est pas comprise, n'est pas censée être comprise ou n'est pas visée par le présent accord.

Voici l'article 2:

Article 2. a) Le mot «coordination», dans le contexte présent, veut dire toute mesure, prise conjointement par deux transporteurs ou plus, qui permet d'unifier, de centraliser, de fusionner ou de mettre en commun, totalement ou en partie, leurs installations ferroviaires, ou toute méthode d'exploitation ou tout service qui étaient auparavant effectués séparément par ces installations ferroviaires.

L'article mentionne longuement que l'accord s'applique seulement lorsqu'il y a coordination ou fusion. M. Macdougall m'a fait remarquer ici même que le mot «coordination» dans le contexte, comprend la période qui suit la date à laquelle la mesure en commun a été prise et le changement qui en découle devient en vigueur. Lorsqu'elle s'applique à un employé en particulier, elle signifie la date à laquelle l'employé commence à subir les conséquences de la dite coordination.

J'ai eu l'impression, monsieur le président, que les membres du Comité étaient d'avis que cet accord sur la sécurité d'emploi prévoyait pour les employés ferroviaires des États-Unis des mesures considérables de protection contre la perte d'emploi due à l'automatisation. Or, je le répète, il n'en est rien. La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien était établie de la même manière; il n'était pas question d'unification, de coordination ni de fusion des deux sociétés de chemins de fer, mais de toute mesure entreprise dans un esprit de collaboration par les deux sociétés assujéties à cette loi, en vue d'éliminer le double service et d'améliorer le système de transport. Dans des cas de ce genre, la loi prévoyait que les employés, devant être déplacés, avaient droit à certains égards.

M. RIDEOUT: Puis-je poser une autre question? Est-ce que les entreprises ferroviaires des États-Unis ont souvent eu recours à cet accord? Nous savons fort bien qu'au Canada cet article de la loi sur les chemins de fer n'a pas été mis en vigueur très fréquemment.

M. WILSON: Je ne me sens pas la compétence voulue pour répondre à fond à cette question. Je ne suis pas très au courant de ce qui est survenu aux États-Unis. On a beaucoup parlé de fusion et de coordination; à vrai dire, en 1956, au moment où l'accord a été conclu, on parlait beaucoup de banqueroute

et plusieurs entreprises ferroviaires étaient en faillite. C'est pour cette raison qu'on a jugé qu'il fallait inclure certaines dispositions visant à protéger les employés.

M. RIDEOUT: Vous dites bien que l'accord de Washington ne s'appliquait qu'aux cas de fusion?

M. WILSON: Aux termes de l'accord. Je ne possède aucun relevé des cas auxquels la loi s'est appliquée aux États-Unis, mais c'est ce qui est spécifié dans l'accord.

M. FISHER: J'aimerais que le renseignement soit consigné. Les syndicats nous feront sûrement part de leur avis sur ce point. Je me contente de vous rappeler que le motif de ce bill est de protéger les travailleurs dont le poste devient superflu. C'est le principe sur lequel se basent, quelles que soient les circonstances, et ce bill et la loi des chemins de fer sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. C'est l'idée essentielle qui doit se dégager de ce projet de loi.

M. EMERSON: Je désire commenter ce point, monsieur le président, car ce n'est pas la première fois qu'on le mentionne. Je crois que vous reconnaissez, comme il se doit, que l'accord de Washington et la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien (dont les dispositions sont jusqu'à un certain point similaires) s'appliquent, toutes deux, dans les cas de fusion, je dirais plutôt de fusion en ce qui regarde Washington et de coordination ou mise en commun pour ce qui est de notre loi. Dans les deux cas, en utilisant ces méthodes, les sociétés ferroviaires réaliseraient des économies.

C'était de cette façon si on peut dire, que les compagnies faisaient profiter les employés, visés par cette mesure pendant un certain temps, des économies qu'ils réalisaient ainsi. La situation est tout à fait différente pour ce qui a trait au bill C-15. Les chemins de fer dans ce cas-ci se voient obligés d'abandonner soit une ligne, soit un terminus ou quoique ce soit. Je ne connais aucune société ferroviaire qui laisse tomber de plein gré, avec joie ou à la légère une ligne de son réseau. Si elle le fait, c'est qu'elle est rendue au bout de sa corde, j'entends au point où le coût d'exploitation (qui est en rapport avec l'échelle des salaires) est si élevé et dépasse tellement les revenus actuels et envisagés de cette ligne, qu'il n'y a pas d'autre chose à faire que de l'abandonner. Il n'est pas question de réaliser des économies, mais tout simplement de faire disparaître une cause de perte. La situation est fort différente.

M. RYAN: J'aimerais interroger brièvement M. Wilson et peut-être aussi M. Emerson.

M. Wilson a déclaré au Comité que les chemins de fer Nationaux avaient des contrats avec 35 syndicats. Est-ce exact?

M. WILSON: Oui.

M. RYAN: Faites-vous des affaires séparément avec les dirigeants de chacun des syndicats ou certains dirigeants représentent-ils plus d'un syndicat?

M. WILSON: Dans le groupe des employés sédentaires que dirige M. F. H. Hall, il y a quatorze syndicats qui agissent de concert; lorsqu'il y a des négociations au point de vue du salaire, ils présentent un ensemble de requêtes qui ont trait au groupe en tant que tel et nous faisons affaires avec eux de façon collective par l'entremise d'un comité. En revanche, pour les ententes particulières et spéciales, qu'il s'agisse de négocier de nouveaux salaires pour des emplois nouvellement créés ou d'élaborer de nouvelles conditions pour ceci ou pour cela, à ce moment-là nous faisons affaires directement, avec chacun des représentants des syndicats intéressés, pendant la durée d'application des contrats. Les métiers d'ateliers que représente la division 4 de la section des employés de chemin de l'*American Federation of Labor*,—C.I.O. possède des fédérations dans les divers

réseaux de voies ferrées, des fédérations de réseaux; les conventions des préposés à l'entretien de la voie sont négociées au nom de l'Association des chemins de fer, ce qui comprend certains membres de cette association et ces syndicats. Il s'agit d'une organisation complexe.

M. RYAN: Je le constate.

M. WILSON: En somme, nous faisons des affaires individuellement, à l'occasion, avec les dirigeants de tous les syndicats.

M. RYAN: En dehors de ces situations spécifiques, avec combien de dirigeants de syndicats faites-vous affaires au cours d'une année?

M. WILSON: Avec tous, je crois. Je n'ai pas tenu de registres, mais je les connais tous et ils viennent souvent à nos bureaux pour discuter de questions d'intérêt général pour les employés, la société et leurs syndicats.

M. RIDEOUT: En somme vous en discutez tous les jours.

M. WILSON: Oui.

M. RYAN: Avez-vous conclu avec chacun de ces syndicats une entente ordinaire ou vous êtes-vous entendus sur une durée déterminée?

M. WILSON: C'est assez souple, monsieur le président. Récemment il y a eu tendance à conclure des conventions de plus longue durée; par exemple, nous en avons qui durent 3 ans et même 5 ans. Tous nos employés dans les provinces Maritimes qui travaillent sur les caboteurs de Terre-Neuve, ont conclu avec nous une convention dont la durée d'application est de cinq ans.

M. RYAN: Je vous prie de me reprendre si je fais erreur, mais je crois que vous avez dit qu'un homme ne pouvait bénéficier de son droit d'ancienneté en dehors de son propre syndicat.

M. WILSON: C'est bien cela. Il n'a aucun droit d'ancienneté en dehors de son syndicat.

M. RYAN: Il n'existe pas de chevauchement dans aucune des 35 fraternités?

M. WILSON: Aux yeux des syndicats il n'y a aucun rapport entre l'emploi et la règle d'ancienneté; ce sont deux domaines différents.

M. RYAN: Et au sein même de son syndicat un homme doit assez souvent recommencer à zéro?

M. WILSON: S'il va d'un district d'ancienneté à un autre, oui.

M. RYAN: C'est donc pour cela que vous dites au Comité que ces structures soumettent la compagnie à de rudes épreuves?

M. WILSON: Beaucoup de progrès a été accompli comme je l'ai dit cet après-midi, pour ce qui est d'obtenir des syndicats une plus grande souplesse dans leur règle d'ancienneté, d'unifier certaines conventions et d'élargir les limites territoriales des districts d'ancienneté donnant ainsi à l'employé de nombreuses chances d'emploi.

M. RYAN: Maintenant une société sait, lorsqu'elle effectue une mutation, que les contrats collectifs rendent souvent impossible le placement adéquat d'un employé déplacé. Les sociétés le savent d'avance et doivent en tenir compte au point où, parfois, elles préfèrent renoncer à la mutation? Est-ce exact?

M. WILSON: Oui, c'est vrai.

M. ORLIKOW: Vraiment? Voyons, monsieur Wilson, vous êtes bien plus au courant que cela.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. RYAN: Un homme peut-il parfois bénéficier de son droit d'ancienneté en dehors de son district? Et dans le cas de l'affirmative, la compagnie contribue-t-elle à régler les frais de déménagement?

M. WILSON: Lorsqu'un employé exerce son droit d'ancienneté (et plusieurs dispositions s'appliquent à des cas de ce genre, cela varie selon les fraternités), la compagnie paie les frais de transport.

M. RYAN: En dehors du territoire?

M. WILSON: Là où il exerce son droit d'ancienneté, dans les districts où il a droit de le faire.

M. RYAN: Il ne peut aller en dehors d'un certain district?

M. WILSON: S'il le fait, s'il sort de son district, il recommence en bas de l'échelle. Cela arrive rarement.

M. RYAN: Les limites territoriales varient-elles?

M. WILSON: Oui, elles varient.

M. RYAN: Est-ce possible de nous donner une idée de l'étendue de ces districts?

M. WILSON: Cela dépend des emplois. Parfois c'est un atelier, auparavant c'était une section, maintenant c'est un district, parfois même une région. Au pays les chemins de fer Nationaux ont cinq régions et 18 districts.

M. RYAN: Dans le cas de Moncton, auquel on a fait allusion, la Commission a-t-elle donné des directives aux chemins de fer Nationaux en ce qui concerne les indemnités de fin d'emploi ou les pertes financières relevant de l'article 182?

M. WILSON: Quelle Commission?

M. RYAN: La Commission des chemins de fer.

M. WILSON: La Commission des chemins de fer n'avait rien à voir à cela. C'était un accord entre les groupements des métiers d'ateliers, les employés, les autorités municipales de Stratford, le National-Canadien et les syndicats.

M. RYAN: L'article 182 était-il en vigueur à l'époque?

M. WILSON: Il ne se rapportait pas à la question, à ma connaissance.

M. RYAN: Il porte, pourtant, que la compagnie «ne doit à aucune époque apporter de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie de chemin de fer».

M. WILSON: Nous avons fermé un atelier.

M. RYAN: Et vous dites que cette disposition ne s'appliquait pas à ce cas?

M. WILSON: Il me semble, monsieur le président, que si nous n'avions pas été disposés à étudier cette situation à fond et à nous y engager, le National-Canadien aurait pu déclarer: «Les ateliers de Stratford fermeront leurs portes à six mois de cette date. Adieu.» C'est ce qu'a fait une grande industrie de Montréal, tout récemment. Elle a tout bonnement décidé d'abandonner les affaires dans cette région.

M. RYAN: Je voulais simplement m'assurer qu'à votre avis cet article ne s'appliquait pas à ce cas-là et que vous n'avez pas jugé nécessaire de faire appel à la Commission.

M. WILSON: Non.

M. RYAN: Mon interrogatoire est terminé en ce qui vous concerne. Je vous remercie.

J'aimerais demander à M. Emerson avec combien de syndicats il fait affaires?

M. EMERSON: Les chemins de fer du Pacifique-Canadien ont conclu des accords avec trente et un syndicats; de ce nombre, tous ne se rapportent pas aux chemins de fer proprement dits. Dans l'industrie ferroviaire il y en a 19, je crois.

M. RYAN: Est-ce que la même règle d'ancienneté s'applique aussi bien au Pacifique-Canadien qu'ailleurs?

M. EMERSON: Non. Je crois qu'en général les conditions sont analogues; mais elles sont plutôt implicites. Il y a en tout 223 conventions distinctes pour les 31 syndicats. Le nombre de conventions dépasse donc de beaucoup celui des syndicats. La règle d'ancienneté varie beaucoup et selon les métiers des syndiqués. Pour les mécaniciens et les ouvriers d'ateliers, l'ancienneté se rattache à un point en particulier, terminus ou poste selon le cas. Cela peut servir d'exemple. Pour ce qui est des préposés à l'entretien de la voie, la règle d'ancienneté se fonde sur les divisions. Une division comprend de 600 à 1,000 milles de voie ferrée. Dans les métiers itinérants, je puis parler des mécaniciens de locomotives en Colombie-Britannique, qui parcourent certainement toute la province. Vous en avez d'autres qui sautent d'un district ou d'un territoire à l'autre. C'est tout un méli-mélo.

M. RYAN: Le Pacifique-Canadien se montre-t-il aussi généreux, lorsque ses employés déménagent, que le National-Canadien, si l'on s'en tient aux paroles de M. Wilson?

M. EMERSON: Je n'ai pas fait de comparaison proprement dites; en me fondant sur les paroles de M. Wilson, je serais porté à croire que nous devons sans doute être un peu plus stricts.

M. RYAN: C'est l'impression que j'ai eue.

M. REGAN: En somme, si les conclusions que j'ai tirées de cet interrogatoire sont justes, on peut dire que, à supposer que la question d'indemnité dont traite le projet de loi soit mise en délibéré au cours de négociations collectives, cela ne veut pas dire nécessairement que les employés deviendraient une classe privilégiée. N'êtes-vous pas de mon avis?

M. EMERSON: Je suis convaincu que cela leur accorderait des avantages dont ne jouissent pas, en général, les travailleurs industriels du Canada. Il s'agirait, je crois, d'une disposition tout à fait spéciale.

M. REGAN: Cela ne ferait pas d'eux une classe privilégiée, si vous réussissez à leur faire accepter une moindre augmentation de salaire, si vous obtenez quelque chose de ce genre par voie de négociation.

M. EMERSON: Ce serait faire preuve de peu de clairvoyance, car au bout d'un an, lors de la prochaine tournée ce genre de choses serait déjà oublié. Il arrive fréquemment qu'on nous dise que les travailleurs dans d'autres industries ont ceci ou cela et que nous devrions l'avoir, ou encore on nous dit que les salaires ont tellement augmenté ailleurs qu'il faut aussi une augmentation ici.

M. REGAN: N'est-ce pas là un problème propre aux syndicats, lorsque certains d'entre eux ont moins de succès que d'autres? Au fond, la masse des ouvriers s'intéresse tout d'abord aux questions qui lui permettent d'encaisser immédiatement des dollars et des sous. Les agents négociateurs pour les syndicats éprouvent parfois des difficultés à obtenir l'appui des membres lorsqu'il s'agit de mesures de ce genre, à moins de se gagner cet appui en faisant inclure certains avantages immédiats. Ne convenez-vous pas qu'ils sont mal placés pour les obtenir?

M. EMERSON: Je crois que c'est aux représentants de syndicats que cette demande doit être faite. Je ne suis pas renseigné à ce sujet.

M. REGAN: Je suis sûr que vous n'êtes pas naïf à ce point. La part que vous avez prise dans les démarches de négociation le démontre.

Pour passer à l'autre aspect de la question, parlons des dispositions législatives, auxquelles vous vous opposez encore plus, je crois, qu'aux négociations collectives. Si j'ai bien compris, vous préférez ne vous occuper ni des unes ni des autres; toutefois, si cela est impossible, vous préférez régler le problème par voie de négociation collective plutôt que d'y être poussé par une loi.

M. EMERSON: Je ne puis être d'accord avec vous sur ce point. J'ignore ce que cela implique. D'un côté on veut nous faire accepter de force une mesure législative et c'est possible qu'on fasse de même, du côté de la négociation. Il m'est impossible d'envisager les conditions du problème.

M. REGAN: Revenons à la mesure législative qui est la pire chose, à vos yeux. Puis-je vous demander ceci: s'il s'ensuit une loi ou si le Comité se prononce en faveur de la mesure, est-ce que vous préféreriez une loi qui établirait de façon spécifique et détaillée ses conditions d'application ou aimeriez-vous mieux qu'on accorde à la Commission beaucoup de latitude pour ce qui est de déterminer les conditions d'indemnisation et les montants à verser?

M. EMERSON: Cela me pose un grave dilemme. Ce n'est vraiment pas un choix que j'aimerais faire.

M. REGAN: Vous refusez de vous prononcer à ce sujet?

M. EMERSON: Je ne puis le faire, en ce moment.

M. REGAN: Et vous, monsieur Wilson?

M. WILSON: Je ne tiens nullement à faire de commentaires.

M. EMERSON: Nous persistons à croire que les membres du Comité sont aussi honnêtes qu'intelligents et qu'ils se rendront compte de l'erreur de la proposition que renferme ce bill.

M. REGAN: Si nous condamnons votre point de vue, vous n'entendez pas nous aider à rédiger la recommandation. J'ai terminé, je crois, mon interrogatoire, exception faite d'une question. Quelqu'un a dit auparavant que cette clause ne s'appliquait que dans les provinces des Prairies. Ne peut-elle pas s'appliquer également, pour certains cas, dans les provinces Maritimes?

M. EMERSON: Tout ce que je puis vous dire, c'est que dans sa forme actuelle, les dispositions du bill C-15 ne sont pas confinées à une région en particulier. Vous faites sans doute allusion à ce que j'ai dit, précédemment, lorsqu'il était question de la règle générale au sujet des embranchements, aux termes de la recommandation et des prévisions de la commission royale d'enquête. Or, il n'y a pas que cela; cependant c'est surtout dans les provinces des Prairies qu'on compte abandonner des embranchements, et la mise en vigueur du bill à cet égard se concentrera dans une large mesure dans cette région.

M. REGAN: Lorsque vous parlez au nom du Pacifique-Canadien, vous le faites également au nom du D.A.R.?

M. EMERSON: Oui, je parle aussi au nom du D.A.R.

Une VOIX: Puis-je déclarer qu'il est 10 heures?

Le PRÉSIDENT: Et je suis bien obligé de vous croire. Avant de lever la séance, puis-je vous demander si vous êtes disposés à vous réunir mardi prochain, de 10 heures à midi? Le Comité s'ajourne jusqu'à mardi prochain à 10 heures du matin.

## APPENDICE «J»

Fraternité des chauffeurs et mécaniciens  
de locomotives,  
Loge Trans Garry 597,  
Winnipeg (Manitoba).

157, avenue Oakwood,  
Winnipeg, 13<sup>e</sup> (Manitoba),  
le 16 novembre 1963.

M. Prosper Boulanger,  
Président du Comité de la Chambre des communes  
des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques,  
Édifice du Parlement,  
Ottawa (Ontario).

Monsieur,

Nous tenons à vous aviser que la loge de Trans Garry 597 de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives de Winnipeg (Manitoba) appuie officiellement le mémoire de la fraternité des chemins de fer, qui se propose de modifier l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

A notre avis, cet amendement s'impose depuis déjà longtemps et nous espérons sincèrement qu'on remédiera à l'état de choses actuel afin de tenir compte des employés qui ont à subir les conséquences des progrès technologiques.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le secrétaire-registre de la loge 597  
de la Fraternité des chauffeurs et  
mécaniciens de locomotives.

ERWIN F. SCHMIDT.



CHAMBRE DES COMMUNES  
Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
**CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

---

SÉANCE DU MARDI 10 DÉCEMBRE 1963

---

Concernant le

SUJET DU BILL C-15, INTITULÉ:

Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière  
d'indemnisation du personnel)

---

TÉMOINS:

*Des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. W. T. Wilson, vice-président, service  
du personnel et des relations ouvrières; M. J. W. G. MacDougall, avocat général  
de la Compagnie; M. A. J. Bates, gérant, service des relations industrielles  
(Recherches). *De la Compagnie du Pacifique-Canadien:* M. R. A. Emerson,  
vice-président.

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. Prosper Boulanger*

*Vice-président: M. James McNulty*

MM.

Addison	Godin	McBain
Armstrong	Granger	Muir ( <i>Cap-Breton-Nord et Victoria</i> )
Asselin ( <i>Notre-Dame- de-Grâce</i> )	Greene	Nielsen
Balcer	Grégoire	Nixon
Basford	Guay	Orlikow
Beaulé	Gundlock	Pascoe
Béchar	Horner ( <i>Acadia</i> )	Rapp
Bélanger	Howe ( <i>Wellington- Huron</i> )	Regan
Bell	Jorgenson	Rhéaume
Berger	Irvine	Rideout
Cameron ( <i>Nanaïmo- Cowichan-Les-Îles</i> )	Kennedy	Rock
Cantelon	Lachance	Ryan
Cowan	Lamb	Rynard
Crossman	Laniel	Smith
Crouse	Leboe	Stenson
Émard	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Tucker
Fisher	Macaluso	Watson ( <i>Assiniboia</i> )
Foy	MacEwan	Watson ( <i>Châteauguay- Huntingdon-Laprairie</i> )
Gauthier	Mackasey	Webster—60.
	Matte	

(Quorum 15)

*Secrétaire du Comité,  
Dorothy F. Ballantine.*

## PROCÈS-VERBAL

MARDI 10 décembre 1963.

(10)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 10 h. 20 du matin. En l'absence du président, le Comité est présidé par M. McNulty, vice-président.

*Présents:* MM. Beulé, Bélanger, Berger, Cantelon, Cowan, Crouse, Fisher, Foy, Granger, Guay, Horner (*Acadia*), Howe (*Wellington-Huron*), Irvine, Lamb, Laniel, McNulty, Orlikow, Pascoe, Rideout, Rock, Ryan Rynard, Stenson, Tucker, Webster (25).

*Aussi présents: Représentants des chemins de fer Nationaux du Canada:* M. W. T. Wilson, vice-président, service du personnel et des relations ouvrières; M. J. W. G. MacDougall, avocat général; M. A. J. Bates, directeur des relations industrielles (Recherches); M. E. L. Murray, agent de recherches, Relations ouvrières; M. B.-D. Brisson, analyste chargé de recherches; M. R. Boudreau, avocat. *Représentants du Pacifique-Canadien:* M. R. A. Emerson, vice-président; M. J. A. Wright, C. R., avocat général; M. John C. Ames, adjoint au vice-président; M. Jack Ramage, service du personnel.

*Aussi présents:* M. Charles Cantin, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Le Comité reprend l'examen du sujet du bill C-15 modifiant la loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

Sur la proposition de M. Rideout, avec l'appui de M. Fisher,

*Il est décidé*—Que M. Howard Chase, de Montréal, soit invité à témoigner.

MM. Wilson et Emerson sont interrogés et reçoivent l'appui de MM. Bates et MacDougall.

Après de nouvelles discussions et questions, sur la proposition de M. Foy, avec l'appui de M. Crouse,

*Il est décidé*—Que le Comité s'ajourne en ce qui concerne les chemins de fer et que M. Howard Chase soit entendu à la prochaine réunion.

Sur la proposition de M. Fisher, il est convenu que le sous-comité du programme et de la procédure se réunisse pour étudier la possibilité de convoquer M. Chase et pour examiner une recommandation qui serait faite à la Chambre afin que cette question soit de nouveau déferée au Comité à la prochaine session du Parlement et que les témoignages recueillis au cours de la présente session soient aussi renvoyés au Comité pour plus ample étude.

A midi et quart, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*La secrétaire du Comité,*  
Dorothy F. Ballantine.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 10 décembre 1963.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, comme nous avons le quorum, je vous prie de faire silence.

Je demanderais aux membres du Comité de ne poser que des questions brèves et pertinentes, ce qu'apprécieront, j'en suis sûr, les témoins ici présents et les autres membres du Comité.

De nouveau, ce matin, nous devons avoir recours à la traduction vu que nous n'avons pas les installations nécessaires pour accélérer les travaux.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je ne connais pas trop bien la procédure en ce qui concerne la convocation des témoins, mais j'aurais une proposition à faire.

Quelqu'un aurait-il objection à ce que nous demandions à M. Howard Chase de se présenter et de témoigner devant le Comité?

M. Chase connaît très bien les problèmes connexes au sujet à l'étude. Il a été pendant de nombreuses années chef d'un des syndicats d'employés des services de la circulation. Membre à sa retraite de la Commission des transports du Canada, il a aussi travaillé pour la Société Radio-Canada.

Comme je l'ai dit, monsieur le président, j'espère que M. Chase comparaitra devant le Comité et je me demande quelle est la procédure à suivre à cet égard. Certes, tous les membres du Comité auraient avantage à connaître l'avis de cette personne sur le problème dont nous sommes saisis.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aimerais moi aussi que M. Chase témoigne devant le Comité, car il a été mêlé au différend juridique qui a donné suite à une interprétation de l'article en cause, laquelle a démontré aux politiciens que les dispositions qu'ils avaient établies n'étaient pas conformes à leurs intentions.

M. Rideout a bien décrit la personne en question. A titre d'ancien membre de la Commission des transports du Canada, M. Chase connaît très bien l'article à l'étude et les dispositions qu'elle peut contenir.

Pour convoquer cette personne, il faut remplir une formule et obtenir ensuite la permission du Comité quant à la présence du témoin en question.

Il existe, cependant, une seule difficulté à cet égard et c'est pour cette raison que j'aimerais que le comité directeur se réunisse aujourd'hui. Comme vous le savez, la présente session tire à sa fin et tous les membres du Comité savent sûrement que la pression commence à se faire sentir. Je n'ai peut-être pas raison, mais je crois que le comité directeur devrait se réunir pour déterminer si nous devrions proposer aux chefs des différents partis de remettre à la prochaine session les témoignages recueillis au cours de la présente session, si la chose est possible et si tous les partis sont d'accord, afin que nous puissions rédiger un rapport. Je crois savoir que l'on envisage très sérieusement cette solution dans le cas d'un autre important comité de la Chambre et, à mon avis, nous pourrions peut-être faire la même chose.

J'appuie donc la proposition de M. Rideout, mais j'estime également que le comité directeur devrait aussi examiner les moyens à prendre pour que l'on convienne de reporter à la prochaine session les témoignages que nous avons recueillis ainsi que l'ordre de renvoi du Comité.

Évidemment, il ne s'agit pas d'une solution normale et tous les partis ainsi que le leader du gouvernement à la Chambre doivent y consentir.

Le VICE-PRÉSIDENT: Comme certains des témoins sont présents ce matin, le Comité consentirait-il à laisser cette question de côté jusqu'à ce que nous ayons interrogé les témoins? A cet égard, je suis à la disposition du Comité. Il se pourrait, toutefois, que nous discussions encore pendant une demi-heure sur ce sujet et les témoins devraient attendre durant tout ce temps. Comme je l'ai dit, nous pourrions peut-être continuer à entendre des témoignages, à moins que vous ne soyez disposés à voter immédiatement en ce qui concerne la convocation d'un autre témoin.

Parmi les membres du Comité, combien sont en faveur que nous demandions à un autre témoin de comparaître?

Des VOIX: D'accord.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est l'avis unanime du Comité.

Nous pouvons maintenant entendre les témoins. M. Orlikow a une question; veuillez la poser.

M. ORLIKOW: Je voudrais poser une question à M. Wilson.

Au cours des derniers jours, des représentants des deux compagnies ont mentionné, je crois, qu'on ne verrait presque plus de mise à pied massive après la réalisation du programme de diésélisation et que, en conséquence, l'adoption du bill à l'étude n'est pas en réalité aussi importante qu'elle l'aurait été avant la mise en vigueur du programme en question. C'est du moins mon impression.

M. Wilson pourrait-il nous dire jusqu'à quel point les chemins de fer Nationaux du Canada, par exemple, se ressentiront de la réalisation de programmes que la compagnie étudie sûrement et qui visent à automatiser les emplois de bureau par l'usage de nouveaux appareils pour la facturation, la comptabilité, le contrôle de l'inventaire et ainsi de suite? Ces changements ne réduiront-ils pas la catégorie visée du personnel de la compagnie d'une façon aussi sérieuse que le programme de diésélisation a fait diminuer le personnel itinérant et le personnel sédentaire?

M. W. T. WILSON (*vice-président, service du personnel et des relations ouvrières, chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, au cours des dernières années, nous avons fait beaucoup de progrès dans ce que nous appelons le traitement intégré des données, la mécanisation de la comptabilité inhérente à la paye des employés, la transmission de renseignements divers à l'aide de bandes poinçonnées et autres domaines semblables.

Je crois que, au cours des dernières années, ces changements se sont surtout fait sentir dans notre service de comptabilité s'occupant des recettes, au siège social de la compagnie, où il y a eu diminution du personnel. A mon avis, cependant, la situation a atteint un sommet. Jusqu'à la fin d'octobre 1963, le personnel chargé de la comptabilité des recettes a diminué de 431 membres, sans qu'il n'y ait de mise à pied. Certains membres de ce personnel ont reçu une formation pour occuper un autre poste et d'autres ont pris leur retraite.

A l'avenir, on aura davantage recours au traitement électronique des données et autres procédés du même genre, ce qui modifiera la composition de la main-d'œuvre; mais, à mon avis, nous avons atteint le sommet dans ce domaine comme dans celui de la diésélisation. En effet, si nous examinons la statistique relative au nombre de nos employés inscrits comme mis à pied à partir de 1961 jusqu'à la fin de septembre 1963, nous constatons que ce nombre a diminué de 2 p. 100 par mois.

Le directeur des relations ouvrières (Recherches), M. Bates, a ici certaines de ces données statistiques et il pourrait peut-être maintenant faire quelques observations à cet égard.

M. A. J. BATES (*directeur des Relations ouvrières, Recherches, chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, je voudrais simplement souligner que, si l'on examine certains chiffres afférents à la période de janvier 1961 à septembre 1963, inclusivement, on constate que le nombre des employés mis à pied, inscrits dans nos bureaux de placement disséminés à travers le Canada, a diminué sensiblement. En septembre 1963, quelque 294 employés s'étaient inscrits comme mis à pied à nos bureaux de placement; ce chiffre est moins élevé qu'en septembre 1962 et bien inférieur à ce qu'il était en septembre 1961.

Comme M. Wilson l'a signalé, cette statistique démontre que le nombre des employés inscrits comme mis à pied dans tous les bureaux de placement que nous avons à travers le Canada a diminué d'environ 2 p. 100 par mois. Elle indique également que le problème des mises à pied est de moins en moins aigu au sein des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. ORLIKOW: Je constate que la compagnie tient une statistique des employés considérés comme mis à pied, comme on les a appelés, et cette idée, qui est nouvelle pour moi, m'intéresse beaucoup.

Pourrait-on nous dire ce que l'on entend par ces statistiques?

M. BATES: Nos dossiers font état des employés que la compagnie a mis à pied pour une période de plus de 30 jours. Quand j'ai mentionné que 294 employés avaient été mis à pied et s'étaient inscrits comme tels à nos bureaux de placement au cours du mois de septembre 1963, j'ai voulu parler des personnes qui avaient été congédiées pour une période de plus de 30 jours et qui s'étaient inscrites à l'un de nos bureaux de placement en indiquant qu'elles désiraient obtenir un nouvel emploi au sein de la compagnie.

M. ORLIKOW: En plus de cette statistique, la compagnie tient-elle un registre, par exemple, des employés qui ont été mis à pied il y a six mois ou un an et qui, depuis, ont été repris au service de la compagnie?

Le chemin de fer note-t-il dans ces dossiers que ces personnes travaillent de nouveau pour la compagnie?

M. BATES: Oui.

M. ORLIKOW: S'il en est ainsi et vu que, apparemment, la compagnie tient une statistique mensuelle, pourrait-elle fournir les renseignements en question au Comité? Cela nous serait très utile pour parvenir à déterminer l'importance du bill à l'étude. La compagnie pourrait nous donner une statistique mensuelle pour une période de trois ou cinq ans, sur le nombre d'employés qu'elle a mis à pied et sur le nombre d'entre eux qui ont pris leur retraite. Nous connaîtrions alors l'envergure du problème et nous pourrions déterminer l'importance réelle du projet de loi à l'étude.

La compagnie pourrait-elle soumettre ces renseignements au Comité?

M. BATES: Monsieur le président, j'aimerais ajouter un point à ce que j'ai dit antérieurement lorsque j'ai mentionné qu'un employé mis à pied avait l'occasion de s'inscrire comme tel à l'un de nos bureaux de placement répartis à travers le Canada. Il n'a pas besoin d'attendre 30 jours pour le faire; il peut s'inscrire le jour même de sa mise à pied. A cette fin, la compagnie a élaboré une procédure très précise.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si vous me permettez de vous interrompre, monsieur Bates, je demanderais à certains membres du Comité de ne pas converser entre eux, car les autres ont de la difficulté à entendre.

M. BATES: Monsieur le président, au sujet de la dernière question de M. Orlikow concernant le dépôt d'une statistique relative aux mises à pied, il existe une difficulté: c'est que certaines des données peuvent être assez équivoques. Par exemple, elles peuvent tenir compte de certains employés saisonniers qui, pour diverses raisons, ne s'attendent pas vraiment à travailler à plein

temps pour la compagnie. En conséquence, la publication de cette statistique, si elle n'était pas accompagnée de précisions et de renseignements connexes, pourrait provoquer de fausses interprétations et des malentendus.

M. ORLIKOW: La compagnie pourrait-elle nous fournir ces chiffres en les faisant accompagner d'une explication? Je suis parfois d'un commerce facile.

M. BATES: Avec la permission du président, je me demande si je ne pourrais pas examiner plus amplement la demande de M. Orlikow.

J'ignore si nous possédons des chiffres détaillés et précis au sujet de tous les points que vous avez signalés et je vous saurais donc gré de me permettre d'y réfléchir.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, j'aimerais poser d'autres questions à M. Wilson et je demanderai ensuite à M. Emerson de dire au Comité si le Pacifique-Canadien est disposé à fournir des renseignements sur le même sujet.

M. WILSON: Monsieur le président, je me demande si le bill porte réellement sur ce point. Ne vise-t-il pas plutôt la perte d'emploi des employés de chemin de fer qui sont congédiés par suite de la fermeture d'une gare ou d'une installation ou de l'abandon d'un embranchement ou de tout autre événement semblable?

Nous parlons ici de façon générale de l'emploi et des mises à pied au sein des compagnies de chemin de fer. Il faut se rappeler que les employés d'un chemin de fer qui perdent leur emploi ont droit aux prestations d'assurance-chômage et sont susceptibles d'être rappelés.

Lors de notre dernière rencontre, j'ai mentionné certaines dispositions présentement en voie de négociation en ce qui concerne la sécurité de l'emploi et ainsi de suite. La présente mesure vise-t-elle tous les employés de chemin de fer qui sont mis à pied ou porte-t-elle sur ceux qui doivent travailler dans une autre localité par suite d'une entreprise quelconque de la compagnie de chemin de fer?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je ne voudrais pas soulever un débat avec M. Wilson pour déterminer s'il a raison ou s'il a tort, mais le Comité a entrepris une étude assez vaste et, même si ma demande va un peu au-delà du mandat du Comité, il me semble que le Parlement devra faire face à des problèmes énormes dans le domaine des transports en général et que tous les renseignements que nous pourrions obtenir au sujet de l'emploi et ainsi de suite seront très utiles.

Pour ma part, je ne crois pas que ma demande aille au-delà du mandat du Comité. A cette étape-ci, nous ne devrions pas, à mon sens, nous montrer trop méticuleux sur la portée des questions.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Wilson, que M. Orlikow demande seulement si la compagnie pourrait fournir les renseignements en question. Si, à votre avis, ces précisions ne sont pas réellement connexes au sujet à l'étude ou si vous considérez que leur publication pourrait causer un inconvénient assez sérieux, vous êtes libre de ne pas accéder à la demande.

M. R. A. EMERSON (*vice-président du Pacifique-Canadien*): Pour répondre à la question que M. Orlikow a posée il y a un moment, j'aimerais signaler, monsieur le président, qu'en ce qui concerne le Pacifique-Canadien, il faudrait un travail formidable pour fournir les renseignements demandés et il faudrait beaucoup de temps pour rassembler toutes ces données statistiques, si jamais la chose est possible.

Pour vous donner une idée de l'entreprise en cause, disons qu'il faudrait vérifier les listes de paye d'une ou deux années antérieures, selon la période que vous avez à l'esprit, afin de déterminer les employés qui travaillaient et ceux qui ne travaillaient pas à un moment précis et ceux qui avaient été mis à pied par suite d'une réduction du volume du trafic, un changement de ligne

de conduite ou d'organisation, ou un changement du service des trains. Il pourrait aussi y avoir beaucoup d'autres points auxquels je ne songe pas actuellement. Les mises à pied pourraient être également attribuables à la maladie de certains employés; d'autres pourraient avoir abandonné leur emploi de leur plein gré ou pour des raisons personnelles. Dans chaque cas, il faudrait découvrir le motif. Il n'est pas très facile, en soi, de tenter de découvrir quelque chose. Prenons, par exemple, le cas d'un employé préposé au service des trains qui travaille en mars et ne travaille pas en avril parce qu'il est remplacé par un autre. L'employé qui le remplace ne travaillait-il pas parce qu'il était en congé pendant le mois de mars et qu'il est revenu au travail, ou bien est-ce que le volume du trafic a diminué, qu'un changement a été apporté au service des trains et quoi encore?

Je souscris, en outre, à l'observation de M. Wilson, selon qui la majorité des renseignements que vous obtiendriez ne se rapporteraient pas au bill à l'étude.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous une autre question, monsieur Orlikow?

M. ORLIKOW: Monsieur le président, si j'ai soulevé cette question, c'est uniquement parce qu'un représentant du National-Canadien m'a dit que la compagnie tenait une statistique au sujet des mises à pied et j'ai cru que, dans ce cas, ces chiffres pourraient grandement nous aider à saisir l'importance du problème. On a également mentionné que les mises à pied se faisaient de moins en moins nombreuses et les représentants des compagnies n'entrevoient pas pour l'avenir immédiat que des congédiements massifs se produiront dans l'une ou l'autre de leurs installations. Vu que l'adoption du présent bill ne mettrait en vigueur aucune mesure restrictive, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas fournir les renseignements en question. Quoi qu'il en soit, je n'irai pas plus loin sur ce sujet.

Monsieur le président, j'aurais quelques autres questions à poser. Dans le mémoire soumis par l'Association des chemins de fer, il est proposé—je pourrais citer l'alinéa en cause, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire—que si une mesure de ce genre, qui accorde aux employés le droit aux prestations, était adoptée, les chemins de fer seraient placés dans une situation spéciale, non seulement en ce qui concerne l'industrie du transport, mais également par rapport à l'industrie en général.

Je signalerais trois industries qui ont institué des programmes de prestations accrues à l'égard de leurs employés. De fait, ces industries ont agi de la même façon en ce qui a trait à la négociation collective. Je veux parler des prestations supplémentaires d'assurance-chômage que les employés négocient avec les compagnies d'automobiles; du programme de partage des bénéfices que les travailleurs unis de l'acier ont négocié avec la compagnie Kaiser ainsi que de l'accord que les débardeurs et les compagnies du littoral ouest ont conclu au sujet de l'expédition dans des contenants et en vertu de laquelle les bénéfices réels des compagnies sont partagés avec les employés et affectés à une caisse spéciale qui sert à payer les employés jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge normal de la retraite. Ne s'agit-il pas du genre de prestations dont il est question dans le bill à l'étude?

M. WILSON: Non, monsieur le président. Pour ce qui est des exemples cités par M. Orlikow, il est important de noter que dans chaque cas il s'agit d'ententes négociées par les représentants des travailleurs et les industries en cause et non soumises aux dispositions d'une loi fédérale.

En deuxième lieu, je ne crois pas que ces régimes ou programmes préconisent de façon spéciale le dédommagement des employés pour des pertes occasionnées par la vente d'un immeuble et autre objet semblable, par suite du déplacement des employés. Pourtant, on a soulevé ce point à plusieurs reprises au cours des séances du Comité.

J'aimerais revenir en arrière pour signaler que la statistique dont M. Bates a parlé porte sur des événements historiques, des choses du passé. Je fais remarquer que nous avons un registre complet des employés qui ont été mis à pied et de ceux qui se sont inscrits à nos bureaux de placement en vue d'obtenir un emploi. Évidemment, certains des employés mis à pied ne se sont pas inscrits parce qu'ils comptent être rappelés suivant la position qu'ils occupent sur la liste d'ancienneté. Les personnes qui se sont inscrites à nos bureaux de placement étaient prêtes à accepter un autre genre de travail ou à recevoir une nouvelle formation. A cet égard, nous avons eu beaucoup de succès auprès d'un grand nombre d'employés.

Toutefois, pour répondre à l'observation de M. Orlikow, il faut, je crois, signaler deux choses: il est vrai que, dans les cas qu'il a mentionnés et dans certains autres que je pourrais relever, on a négocié des ententes à l'égard de questions de ce genre, mais ces ententes ne découlaient sûrement pas d'une loi.

Lors de la séance précédente, nous avons démontré, je crois, que nous sommes prêts, après avoir étudié quelques demandes d'abandon d'embranchement, à déclarer avec exactitude, ou du moins avec ce que je considère comme une exactitude raisonnable, que nous pourrions régler le problème des employés qui pourraient être déplacés en tenant compte de ceux qui prennent leur retraite. Dans les régions de la Saskatchewan et d'Assiniboïa, environ 600 employés seraient mis en cause. Après avoir examiné la durée de service et l'âge de nos employés et appliqué le taux normal de mise à la retraite, nous constatons que l'abandon de tronçons dans ces régions ne créerait aucun problème si le programme était réalisé pendant une période de cinq ans. Comme je l'ai mentionné, en effet, nous serions peut-être même obligés, pendant la réalisation du programme, de transférer des employés dans ces régions ou d'en embaucher de nouveaux pour assurer le maintien du service jusqu'à la date de l'abandon. Si les abandons projetés sont approuvés, nous prévoyons les échelonner sur une période de deux à quinze ans.

A mon avis, nos prévisions à cet égard sont passablement complètes et, avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je crois qu'il n'est pas tellement utile de revenir en arrière en demandant quel a été le nombre de mises à pied au cours des cinq dernières années. Nous en avons parlé en passant pour signaler que la tendance actuelle était à la baisse.

M. ORLIKOW: Je crois comprendre que, dans les trois cas que j'ai cités, on en est arrivé à ce résultat grâce aux négociations collectives. Si nous sommes saisis du présent bill, c'est que, jusqu'ici, les syndicats n'ont pas réussi à obtenir de tels résultats ou quelque entente du même genre par la négociation collective. Il est bien beau de dire qu'ils devraient pouvoir y parvenir par ce moyen. Je crois, cependant, que l'autre jour M. Emerson a émis l'opinion qu'ils ne devraient y parvenir ni par l'intermédiaire d'une loi ni par la négociation collective.

M. EMERSON: Pas nécessairement.

M. ORLIKOW: Comment les syndicats pourraient-ils obtenir de telles ententes par la négociation collective si la compagnie en cause refuse? Soyons réalistes. Il est arrivé deux fois, au cours des dernières années, que le gouvernement canadien et le Parlement ont dû intervenir et déclarer qu'il ne pourrait y avoir de grève. Le premier cas s'est présenté lorsque les chauffeurs avaient déjà déclaré la grève et, la deuxième fois, les syndicats des employés sédentaires menaçaient d'entrer en grève. Si la grève est impossible, on ne peut pas obtenir ces résultats par la négociation collective. Pour ma part, je ne vois aucune autre solution.

Pour ce qui est de l'abandon des lignes ferroviaires, on nous répète sans cesse que cela prendra du temps. D'après certains chiffres que j'ai ici, la

compagnie de chemin de fer a vu diminuer ses frais d'exploitations de \$502,000 au cours de l'année 1962 seulement, par suite des abandons que la Commission des transports a approuvés; et là, je ne parle pas de ceux qui avaient été proposés. Au cours de la même année, la discontinuation de services-voyageurs, autorisée par des ordonnances de la Commission des transports, a permis à la compagnie de diminuer ses frais de \$522,000. Dans l'ensemble, cela représente une diminution de plus d'un million de dollars qui se fera sentir chaque année à compter de 1962.

Ne croyez-vous pas que les chemins de fer devraient partager avec leurs employés ces épargnes provenant de modifications apportées, comme certaines autres industries ou compagnies l'ont fait?

M. WILSON: Supposons, monsieur le président, que les chiffres cités par M. Orlikow sont exacts, bien que je n'aie pas ici les renseignements ou statistiques nécessaires pour me prononcer sur la diminution de \$500,000 dont il a parlé. Il reste, cependant, qu'il ne s'agit pas d'une économie au sens réel du terme; c'est une réduction du déficit. Ces changements ont diminué notre déficit d'exploitation des lignes en question. Il y a toute une différence.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je ne suis pas très bien M. Wilson. Il s'agit bien de lignes que les compagnies exploitaient ou de services-voyageurs qu'elles offraient au public.

M. WILSON: Avec un déficit d'exploitation.

M. ORLIKOW: Je ne mets pas en doute le fait qu'il y ait eu déficit, car ce fut bien le cas; c'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se sont adressés à la Commission des transports pour lui demander la permission d'abandonner les lignes en cause ou de discontinuer les services en question. Je ne dis pas que le montant indiqué représente les recettes totales. Je puis entrer dans les détails et vous donner les faits sur lesquels s'est fondée la Commission pour prendre ses décisions, car j'ai ici tous ces renseignements. Il s'agit des chiffres que la compagnie a fournis à la Commission des transports pour appuyer ses demandes. Je ne dis pas que la compagnie économisera un million de dollars par année, mais elle réalisera des épargnes substantielles. Je prétends qu'il n'y a rien de mal à ce que les employés partagent avec la compagnie les économies dont cette dernière bénéficie. A l'heure actuelle, il s'agit d'une solution normale.

M. EMERSON: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots sur ce point, qui touche une question dont nous avons discuté l'autre jour. Apparemment, nous ne sommes pas parvenus à tirer la chose au clair dans l'esprit de M. Orlikow. Il existe une immense différence entre les deux situations: dans un cas, le déficit a été réduit par suite de l'abandon d'un embranchement ou d'un service-voyageurs, selon le cas, tandis que dans l'autre, c'est-à-dire dans le cas, je crois, de l'expédition dans des contenants dont il a parlé, il y a eu partage, si vous voulez, des bénéfiques et des économies.

A mon avis, monsieur le président, il s'agit de deux choses bien différentes. Les compagnies de chemin de fer demandent la permission d'abandonner des embranchements ou des services-voyageurs seulement lorsque, sur une période assez longue, les recettes sont sensiblement inférieures aux dépenses et que, en conséquence, l'exploitation devient un fardeau que doivent supporter la compagnie, les autres services et les actionnaires. Je m'étonne que l'on propose d'imposer à la compagnie ou de lui remettre sur les épaules le fardeau que la Commission des transports lui avait enlevé en lui permettant de discontinuer tel service, car c'est ce que l'on ferait en demandant à la compagnie de payer des prestations à ses employés. Je répète que la proposition est étonnante. Vos propos se résument à ceci: après avoir économisé ou réduit notre déficit, nous devrions, en réalité, continuer à assumer ce déficit en versant l'équivalent à nos employés.

M. ORLIKOW: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que vous devriez en partager une partie.

M. EMERSON: M. Orlikow a fait allusion à certaines ententes particulières. Je n'ai pas bien saisi, évidemment, si elles avaient été conclues au Canada ou aux États-Unis. Je suis porté à croire que cela s'est produit aux États-Unis. La chose ne se rapporte peut-être pas à la situation présente; mais, comme je l'ai déjà dit, le programme de l'expédition dans des contenants, dont il a parlé, était bien différent. A ce sujet, comme je l'ai signalé dans le mémoire présenté par l'Association des chemins de fer, les cheminots ont, de 1952 à maintenant, reçu beaucoup plus que l'accroissement de la production qui s'est produit au cours des années, et cela, grâce à des augmentations de salaire et autres avantages accessoires. Ils ont en fait bénéficié de toutes les économies réalisées grâce à la diésélisation et même davantage. Je répète qu'ils ont obtenu tout cela et même plus.

M. FISHER: C'est ce que vous dites.

M. EMERSON: Oui, et je crois pouvoir prouver mes dires.

M. FISHER: J'ai pris connaissance de certains rapports d'arbitrage.

M. EMERSON: Je puis vous fournir des chiffres pour prouver mes avancés.

M. FISHER: Mais il y a un autre côté de la médaille.

M. EMERSON: Je ne le crois pas.

Enfin, pour ce qui est de la question soulevée par M. Orlikow, il est vrai que les ententes dont il a parlé ont été conclues par suite de négociations collectives et que les syndicats dont il est ici question ne sont pas parvenus à s'entendre sur ce point avec la compagnie de chemin de fer par la voie de la négociation collective. J'estime, cependant, qu'il ne s'agit pas d'une épreuve définitive. On peut concevoir,—et je ne blague pas,—que les syndicats présenteraient aux chemins de fer une demande qui pourrait être dans la perspective de la loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail et dans laquelle on exigerait que chacun des membres des syndicats obtiennent chaque année une nouvelle Cadillac blanche. Si les syndicats n'obtenaient pas gain de cause, il n'appartiendrait sûrement pas au Comité d'étudier la question. Et pourtant, vu qu'ils n'auraient pas été capables d'obtenir ce point par la négociation collective, ils auraient le droit de l'obtenir par une entente. Si je puis m'exprimer ainsi, messieurs, c'est là où nous conduit une telle conception des lois.

Certes, vous avez aussi parlé du différend où les chauffeurs étaient mis en cause et du dernier conflit soulevé par les travailleurs sédentaires. Dans ce dernier cas, comme le sait très bien M. Orlikow, l'intervention du Parlement n'a fait que remettre la grève pour une certaine période, sans toutefois que le droit à la grève soit aboli. Pour ce qui est du différend survenu avec les chauffeurs, du point de vue du Pacifique-Canadien, il n'a été réglé qu'après deux grèves, après la parution de rapports d'une commission de conciliation et de la commission royale et après que la grande majorité des employés eurent obtenu entière protection.

M. ORLIKOW: J'ai une autre question, monsieur le président.

Si vous me le permettez, je signalerais que je ne vois aucune utilité à poursuivre cette discussion avec M. Emerson car, de toute évidence, nous pourrions en discuter pendant les dix prochaines années sans tomber d'accord.

A mon avis, un employé qui travaille pour une compagnie depuis dix, quinze ou vingt ans possède autant de droits acquis à la position qu'il occupe et à un emploi stable que n'en ont les directeurs de la compagnie, comme M. Emerson. Peut-être y a-t-il plus droit. Il a sûrement droit à une part des bénéfices au même titre que les actionnaires. Comme je l'ai dit, je ne continuerai pas à discuter ce point, car je ne crois pas que nous puissions parvenir à nous entendre.

Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question et je m'arrêterai là. Je crois comprendre que la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été adoptée afin de protéger les employés qui travaillent dans un service particulier qui est assuré conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ou auquel les deux compagnies collaborent. Autrement dit, si des employés sont mis à pied lors de la fusion d'une ligne ou d'un service, la loi se charge de ces situations. J'aimerais savoir si la loi s'appliquera et sera à l'avantage des employés dans le cas du programme directeur concernant les agences que l'on projette de réaliser dans le domaine des télécommunications. Pour autant que je sache, les deux réseaux qui se font actuellement concurrence seront fusionnés en un seul. Si la loi ne s'applique pas dans ce cas, je voudrais savoir pourquoi et connaître l'application de cette loi.

M. WILSON: M. MacDougall traitera de cette question, monsieur le président.

M. J. W. G. MACDOUGALL (*avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada*): Vous vous souviendrez sans doute, monsieur Orlikow, que la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été adoptée à la suite des audiences tenues par la Commission Duff au début des années 30. Elle n'avait pas directement pour but de régler les problèmes des employés, mais d'établir des mesures de collaboration entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien. Par suite du rapport de la Commission,—six ans plus tard, je crois,—on a inséré dans la loi les dispositions qu'on y retrouve actuellement au sujet du dédommagement des employés.

Pour ce qui est du programme directeur concernant les agences, dont vous avez parlé et qui a été entrepris par les chemins de fer Nationaux, il ne s'agit pas d'une mesure de collaboration visée par la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Ce sont les chemins de fer Nationaux qui réorganisent leur propre système d'agences à travers le Canada. Ce genre d'entreprise n'est donc pas visée par la loi en question, qui n'empêche aucune des deux compagnies de mettre sur pied ou de réorganiser ses installations; elle ne leur interdit pas non plus de collaborer entre elles pour réaliser de nombreuses entreprises.

Comme vous avez parlé des télécommunications, je vous mentionnerais un cas qui s'est produit à Fort-William où les bureaux ont été combinés. Cette fois-là, on a demandé l'approbation de la Commission parce que les renseignements étaient tenus en commun et, aux termes de la loi sur les chemins de fer, il faut obtenir l'approbation de la Commission dans un tel cas. Toutefois, aucun des employés n'a perdu son emploi. Autrement dit, la fusion des bureaux s'est effectuée de telle façon que les employés n'ont pas été dérangés de façon particulière; la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'appliquait donc pas quant au dédommagement des employés.

M. ORLIKOW: Monsieur le président, je voudrais seulement poser une question complémentaire.

La réalisation du programme ne fait que débiter; mais, si je comprends bien, on doit l'appliquer dans diverses régions du pays. Les employés se demandent donc avec inquiétude si l'on n'effectuera pas des économies à leurs dépens étant donné qu'en ayant un seul bureau et peut-être même un seul réseau de lignes, on aura besoin de moins d'employés pour assurer le service de télécommunications. Si cela se produit,—je ne dis pas que la chose soit déjà arrivée,—les employés seront-ils protégés par les dispositions de l'annexe à la loi ou bien s'agit-il d'une autre loi qui, lors de son adoption, a semblé à l'avantage des employés et a paru leur accorder une certaine protection alors qu'il n'en est rien, en réalité, à cause de l'interprétation qu'on peut lui donner?

M. MACDOUGALL: Pour répondre à M. Orlikow, je dirais tout d'abord que je ne suis au courant d'aucun programme directeur ayant pour but de fusionner les services de télécommunications des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien.

Il est vrai que, pour développer leurs services de télécommunications, les deux compagnies collaborent à l'établissement d'un nouveau système à micro-ondes à travers le Canada, entreprise qui, de façon générale, provient de l'initiative des deux compagnies. Avec le temps, je prévois qu'elles pourront aborder ensemble d'autres domaines, mais j'ignore l'existence d'un programme général visant à fusionner tous les bureaux en un seul. Il s'agirait vraiment alors d'une fusion des deux services.

M. ORLIKOW: Je n'ai pas parlé de tous les bureaux, mais on m'a dit qu'il y aurait une fusion de ce genre à Edmonton...

M. FISHER: A Fort-William.

M. ORLIKOW: ...à Cornwall et à Fort-William.

Je veux savoir de façon précise si cette mesure entraînera vraisemblablement une diminution du personnel. Vous devez comprendre la crainte des employés. Si cela doit amener une réduction du personnel, la loi en question assure-t-elle aux employés une certaine protection ou ces derniers doivent-ils avoir recours à d'autres moyens?

M. MACDOUGALL: Je vous répondrai, monsieur Orlikow, que j'en ai parlé à M. Wilson et que ni lui ni moi ne sommes au courant de l'existence d'un programme général quelconque. Tout le monde connaît certaines rumeurs qui ennuient les employés, mais nous en sommes aussi peïnés qu'eux-mêmes. Quant au service de télécommunications actuellement assuré par deux bureaux à Fort-William et à Port-Arthur, la Commission des transports étudie présentement la question. Toutefois, j'ignore ce qu'il adviendra si l'on approuve un projet de collaboration entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. La chose est possible mais pas certaine. Cela ne signifie pas que toutes les entreprises des deux compagnies doivent relever de la loi en question.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que vous aviez une question à poser, monsieur Foy?

M. FOY: Monsieur le président, puis-je signaler que nombre des questions posées ce matin n'ont été que des répétitions?

Vous n'ignorez pas que le Comité siège depuis un bon bout de temps. On a déjà signalé que nous aimerions faire notre possible pour terminer notre travail avant la fin de la présente session. M. Fisher a de nouveau soulevé ce point, ce matin, et je me demande si toutes ces répétitions sont nécessaires.

Le Comité ne pourrait-il pas, ce matin, mettre un frein à sa verve et nous pourrions peut-être entendre le témoignage de M. Chase. A mon avis, les membres du Comité sont ici pour entendre des questions et des réponses. Or, ce matin, nous avons assisté à de nombreuses discussions et je me demande ce qu'en pense le Comité.

J'ajouterais, monsieur le président, que plusieurs autres comités siègent de ce temps-ci et, en conséquence, il est parfois très difficile d'avoir le quorum. Si nous ne faisons rien à cet égard, nous aurons de sérieuses difficultés, à mon avis. Le Comité est-il d'avis que nous avons suffisamment entendu les présents témoins? S'il en est ainsi, pourrait-on proposer une motion à cette fin?

M. ROCK: Monsieur le président, je ne souscris pas entièrement aux propos de M. Foy.

Je n'ai pas assisté aux deux dernières séances du Comité, car j'ai dû prendre part aux délibérations du Comité des chemins de fer et lignes aériennes. Je fais partie des deux comités. Comme je n'ai pas reçu d'exemplaires des délibérations des deux dernières séances, j'ignore si ma question a déjà été posée. J'aimerais qu'on me permette de la poser, car elle revêt de l'importance pour moi et peut-être aussi pour les autres membres du Comité.

Il y a un moment, monsieur Wilson, vous avez parlé des prestations d'assurance-chômage à l'égard des employés mis à pied. Savez-vous si, aux États-Unis, les employés qui sont congédiés par suite de l'abandon d'un embranchement ou de la coordination d'un réseau ferroviaire reçoivent des indemnités en vertu de l'accord de Washington sur la protection de l'emploi en plus des prestations d'assurance-chômage?

M. WILSON: Je ne connais pas à fond la loi des États-Unis et ma réponse sera brève. Aux États-Unis, les indemnités de sécurité sociale peuvent être versées, à mon avis, aux personnes mises à pied dans de telles circonstances, mais l'accord de Washington sur la protection de l'emploi ne s'applique que lorsqu'il y a fusion ou coordination de services entre deux compagnies ferroviaires.

M. ROCK: Je comprends cela mais, lorsque cette situation s'est produite dans le passé et, si la chose se renouvelle dans l'avenir, ai-je raison de dire que les employés ont reçu et recevront des prestations tout en bénéficiant d'indemnités de sécurité sociale?

M. WILSON: Je l'ignore. Je ne saurais dire.

M. ROCK: Quelqu'un le saurait-il?

M. FOY: Allez-vous commencer à poser des questions, monsieur Fisher?

M. FISHER: Avez-vous assisté à notre dernière réunion, monsieur Foy?

M. FOY: Non.

M. FISHER: Certains points demeurent obscurs dans la déposition de l'Association des chemins de fer. En résumé, cela revient à dire que l'Association nie le témoignage rendu par les syndicats des cheminots quant à l'application de l'accord de Washington sur la protection de l'emploi. Cela est consigné pour toujours au compte rendu.

Je voudrais demander à MM. Wilson et Emerson s'ils sont au courant de la cause du *New York Central*. En cette occasion, on avait abandonné une ligne reliant Ottawa et Cornwall qui passait aux États-Unis sur une distance de quelques milles. Certains employés de la compagnie qui vivaient aux États-Unis, juste de l'autre côté de la frontière, ont été protégés en vertu de l'accord de Washington sur la protection de l'emploi.

M. WILSON: Je ne connais pas à fond les dispositions de l'accord.

M. FISHER: Dans ce cas, inutile de poursuivre. Le syndicat a prouvé qu'il en avait été ainsi. A ce moment-là, les employés américains qui travaillaient sur cette ligne internationale ont reçu une protection, tandis que les employés canadiens n'en ont pas eu. Je crois qu'il est important d'appeler l'attention de mes collègues sur ce fait.

J'ai une autre question au sujet des témoignages. Je me demande pourquoi, à ma connaissance, l'Association des chemins de fer n'a pas fait mention de ce cas. Dans son témoignage, le syndicat donne à entendre que les chemins de fer ont recours à la loi et aux règlements interprétés par la Commission des transports pour se soustraire à l'application de la loi sur les chemins de fer. Dans le cas d'une gare, par exemple, ils y enlèveront tous les employés à l'exception d'un gardien; plus tard, ils présenteront une demande pour qu'on laisse tomber le gardien et il n'y aura plus d'employés à la gare.

Les syndicats, il me semble, prétendent aussi que les chemins de fer peuvent profiter de mesures législatives et de règlements pertinents pour réduire les effectifs sans que les collectivités aient à redire et sans qu'elles puissent se protéger de quelque façon que ce soit. Dans l'histoire des chemins de fer, il y a eu d'autres cas, je crois, où une section pouvait compter jusqu'à 30 employés. On n'a pas fermé l'établissement, mais on en a réduit le personnel à un ou deux membres peut-être et, de cette façon, les chemins de fer parviennent à contourner les dispositions de la loi et des règlements.

Je voudrais demander à MM. Wilson et Henderson si cela voudrait dire que les chemins de fer ont recours à leur adresse dans le domaine juridique pour se soustraire aux fins de la loi et des règlements. S'il en est ainsi, ont-ils des observations à formuler à cet égard?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ne sommes plus que 14 membres et nous n'avons donc plus le quorum.

M. HORNER (*Acadia*): Je dois mal compter, car j'en compte 15. Vous pourriez sûrement en arriver au même nombre, monsieur le président, en y regardant deux fois. Revenons-en au témoignage.

M. EMERSON: M. Fisher a demandé d'abord, monsieur le président, pour quelles raisons les chemins de fer n'avaient pas répondu à des accusations précises. Eh bien, je dois dire qu'il n'est pas nécessairement de notre devoir ni de notre responsabilité de répondre à des accusations sans fondement.

Une VOIX: C'est exact.

M. EMERSON: La vérité, c'est que les chemins de fer ferment parfois des gares. Je signalerais que, dans chaque cas, nous devons passer par la Commission des transports en lui présentant une demande et les renseignements nécessaires sur les recettes et les dépenses qu'occasionne l'exploitation de la gare en question. De son côté, la Commission entend les objections de toutes les parties intéressées et, le moment venu, elle rend un jugement aux termes duquel la compagnie peut avoir ou ne pas avoir le droit de fermer la gare. Dans l'intervalle, cependant, l'employé en cause jouit de toute la protection nécessaire quant à son emploi, et il travaille moyennant une rémunération normale.

En deuxième lieu, vous devez comprendre ce qui se produit aux endroits où il y a réduction du volume ou modification du genre de travail. Il faut tenir compte du phénomène de la mise à la retraite et, de façon générale, on remplace l'agent par un gardien qui doit voir à l'entretien et au chauffage des locaux à la disposition des usagers. Par la suite, le facteur retraite continue à se faire sentir comme cela se produit souvent et, les services d'un gardien devenant inutiles, son poste est à son tour aboli. J'affirme qu'en agissant de la sorte nous n'avons nullement l'intention de contourner la loi ni aucune de ses dispositions. Il s'agit d'un processus absolument normal.

Au cours de 1962, le Pacifique-Canadien a fermé en fait 12 gares et y a aboli le poste d'agent sans même remplacer les agents par des gardiens. Ce n'est pas la façon de procéder dans tous les cas.

Il ne faut pas oublier non plus que l'employé visé, l'agent, par exemple, a le droit, aux termes du contrat collectif, de faire valoir son ancienneté à l'intérieur du territoire désigné à cette fin et qu'il peut prendre la place d'un employé qui a moins d'années de service. Ainsi, lorsqu'il arrive qu'un employé perd son emploi, ce n'est pas nécessairement l'agent, mais un employé de rang inférieur qui peut n'être au service de la compagnie que depuis très peu de temps. Selon le processus de roulement et de mise à la retraite, il est probable que si un agent perd son emploi, il ne le perd que pour une très courte période de temps.

M. FISHER: A mon avis, messieurs Emerson et Wilson, vous êtes venus bien près de donner au Comité l'assurance qu'il ne se produit pas de conséquences profondes ou qu'il s'en produira très peu dans l'avenir immédiat quant aux pertes d'emploi au sein des compagnies importantes de chemin de fer au Canada, par suite des changements et des progrès techniques. Mon affirmation est-elle raisonnable?

M. EMERSON: Monsieur le président, si vous me le permettez, je dirai que les éléments qui influenceront, à mon sens, sur les occasions d'emploi et sur l'importance du personnel au sein des chemins de fer canadiens dépendront en premier lieu du volume du trafic, au sujet duquel nous ne pouvons vraiment rien. J'ai déjà mentionné au Comité les nombreuses expéditions de blé et je n'ai sûrement pas besoin d'insister. Le phénomène peut se poursuivre, mais ce sera bien différent si, dans quelques mois, ces expéditions cessent.

Un autre facteur qui aura une importante influence sur les occasions d'emploi qui se produiront au sein des chemins de fer, ce sont les mesures que vous et vos collègues adopteront en vue de financer ou d'assurer, dans des domaines déjà occupés par les chemins de fer, d'autres moyens de transport qui entreront en concurrence, comme par exemple les voies maritimes, les routes, les voies aériennes et ainsi de suite. Aussi bien envisager la réalité. Si vous assurez et subventionnez d'autres moyens de transport qui, en vertu de leur position avantageuse, pourront acheminer à un prix moins élevé le trafic dont s'occupent présentement les chemins de fer, il s'ensuivra inévitablement (comme le jour vient après la nuit) une diminution du trafic et des emplois dans le cas des chemins de fer. Il en dépend de vous.

M. FISHER: Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien sont des transporteurs à fins multiples. Vous faites du camionnage, des expéditions aériennes de marchandises et de voyageurs. Ne jouissez-vous pas d'une certaine protection dans ces domaines?

M. EMERSON: Permettez-moi d'abord de terminer ma réponse à votre première question avant de passer à la deuxième. Un autre élément qui aura une très grande portée sur les occasions d'emploi au sein des chemins de fer, ce sont les conditions essentielles qui régissent la formulation et la préparation des demandes d'augmentation en ce qui a trait aux salaires et aux avantages accessoires. Encore une fois, comme le jour suit la nuit, il est certain que plus les salaires et avantages accessoires seront élevés, moins les services assurés par les chemins de fer deviendront rentables; ces derniers se verront ainsi forcés d'abandonner certains de leurs services, ce qui entraînera des pertes d'emploi.

Il y a aussi le problème des changements technologiques. A cet égard, je souscris aux observations de M. Wilson et je ne crois pas qu'ils soient actuellement aussi nombreux qu'au cours des années passées. Il peut se produire certaines découvertes que nous ne pouvons pas prévoir et il est assez difficile d'en prédire les conséquences.

A mon avis, ce sont les principaux éléments qui influenceront, dans les années à venir, sur l'emploi au sein des chemins de fer.

M. MacDougall m'a rappelé un facteur que j'avais omis. Ici encore, messieurs, cela dépend de vous et de vos collègues. Je veux parler de l'application des conclusions de la Commission royale d'enquête MacPherson qui a pour but d'accorder aux chemins de fer une plus grande liberté à l'égard de la concurrence très forte à laquelle nous devons aujourd'hui faire face.

M. FOY: Je voudrais maintenant présenter une motion portant que le Comité s'ajourne en ce qui concerne l'Association des chemins de fer et que nous entendions le témoignage de M. Chase à notre prochaine séance.

La motion est appuyée par M. Crouse.

M. FISHER: Je ne m'oppose pas à la motion, mais j'aimerais proposer que nous laissions au comité directeur le soin de déterminer s'il convient de convoquer M. Chase devant le Comité et si nous devons accepter certaines propositions que pourrait faire l'autre partie, savoir les syndicats de cheminots. Je crois qu'il y aurait un point sur lequel ils aimeraient nous fournir de plus amples renseignements. Ils ne désireront peut-être pas faire entendre des témoins, mais ils aimeront peut-être présenter un document que nous pourrions reproduire en appendice. J'appuierais donc la motion si l'ensemble du Comité accepte de permettre au comité directeur d'étudier ces deux points.

M. FOY: Je n'y vois pas d'objection, mais j'espère que le comité directeur ne siègera pas cet après-midi, car je ne suis pas libre.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts pour la mise aux voix?

Tous sont-ils en faveur?

(La motion est adoptée.)





CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la vingt-sixième législature  
1963

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. PROSPER BOULANGER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

---

SÉANCES DU MARDI 17 DÉCEMBRE ET  
DU JEUDI 19 DÉCEMBRE 1963

---

Concernant le sujet du Bill C-15, intitulé:  
Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer

(Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel)  
Y compris le sixième rapport à la Chambre

---

TÉMOIN:

M. Howard Chase, C.B.E., ancien membre de la Commission  
des transports du Canada

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1964

29720-0-1

COMITÉ PERMANENT DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. Prosper Boulanger

*Vice-président:* M. James McNulty

MM.

Addison	Godin	McBain
Armstrong	Granger	Muir ( <i>Cap-Breton-</i> <i>Nord et Victoria</i> )
Asselin ( <i>Notre-Dame-</i> <i>de-Grâce</i> )	Greene	Nielsen
Balcer	Grégoire	Nixon
Basford	Guay	Orlikow
Beaulé	Gundlock	Pascoe
Béchar	Horner ( <i>Acadia</i> )	Rapp
Bélanger	Howe ( <i>Wellington-</i> <i>Huron</i> )	Regan
Bell	Jorgenson	Rhéaume
Berger	Irvine	Rideout
Cameron ( <i>Nanaïmo-</i> <i>Cowichan-Les-Îles</i> )	Kennedy	Rock
Cantelon	Lachance	Ryan
Cowan	Lamb	Rynard
Crossman	Laniel	Smith
Crouse	Leboe	Stenson
Émard	Lessard ( <i>Saint-Henri</i> )	Tucker
Fisher	Macaluso	Watson ( <i>Assiniboïa</i> )
Foy	MacEwan	Watson ( <i>Châteauguay-</i> <i>Huntingdon-Laprairie</i> )
Gauthier	Mackasey	Webster—60.
	Matte	

(Quorum 15)

*Secrétaire du Comité,*  
Dorothy F. Ballantine.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 20 DÉCEMBRE 1963.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### SIXIÈME RAPPORT

Conformément à un ordre de la Chambre daté du 27 juin 1963, le Comité a étudié la question de fond du bill C-15, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), et a entendu des témoignages de la part de représentants des chemins de fer, de membres de divers syndicats d'employés des chemins de fer 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 formation nouvelle, et autres améliorations découlant de la dislocation, 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 ces moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.

Ci-annexé exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs au bill (fascicules numéros 1 à 8 inclusivement).

Respectueusement soumis,

*Le vice-président,*  
JAMES McNULTY.

---

NOTE: Le cinquième rapport à la Chambre a trait à un Bill privé à l'égard duquel aucun témoignage n'a été publié.



## PROCÈS-VERBAUX

MARDI 17 décembre 1963

(13)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 4 h. 15 de l'après-midi. En l'absence du président, le Comité est présidé par M. McNulty, vice-président.

*Présents:* MM. Armstrong, Bell, Berger, Cantelon, Cowan, Fisher, Guay Howe (*Wellington-Huron*), Kennedy, Lachance, Lamb, Lessard (*Saint-Henri*), McBain, McNulty, Rideout, Rock, Rynard, Tucker, Watson (*Assiniboia*), Webster (20).

*Aussi présent:* M. Howard Chase, C.B.E., ancien membre de la Commission des transports du Canada.

Conformément à son ordre du jour le Comité étudie d'abord un bill privé mais, à cet égard, aucun témoignage n'est recueilli par écrit.

Le Comité reprend ensuite l'examen des dispositions du bill C-15, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

Tel qu'il a été prévu, les documents suivants ont été considérés comme lus et figurent à titre d'appendices (Voir appendices «K», «L» et «M»):

—Lettre de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, Loge North Star n° 810, Edmonton (Alberta);

—Lettre des syndicats de cheminots associés et du Comité législatif national, Fraternités internationales des cheminots.

—Pétition des Métiers mixtes du Matériel roulant, chemins de fer Nationaux du Canada, Sioux Lookout (Ontario).

A la demande du vice-président, M. Rideout présente le témoin, M. Chase. Après avoir fait une déclaration, ce dernier est interrogé.

Au nom du Comité, le président remercie M. Chase d'être venu témoigner.

Le Comité convient que le sous-comité du programme et de la procédure devrait se réunir demain pour rédiger un rapport à remettre à la Chambre et que le Comité se réunira à huis clos le jeudi, 19 décembre, afin d'examiner le projet de rapport.

A 5 h. 15 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

JEUDI 19 décembre 1963

(14)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à huis clos, à 10 h. 40 du matin. En l'absence du président, le Comité est présidé par M. McNulty, vice-président.

*Présents:* MM. Addison, Armstrong, Balcer, Cameron (*Nanaimo*), Cowan, Fisher, Lamb, MacEwan, McNulty, Orlikow, Pascoe, Rapp, Rhéaume, Rideout, Rock, Ryan, Stenson, Tucker (18).

Le vice-président fait remarquer qu'il y a quorum.

On distribue aux membres du Comité des exemplaires du projet de rapport à présenter à la Chambre. Après discussion et sur la proposition de M. Fisher, appuyée par M. Orlikow, il est convenu d'approuver le projet de rapport suivant, à titre de sixième rapport du Comité à la Chambre:

«Conformément à un ordre de la Chambre daté du 27 juin 1963, le Comité a étudié la question de fond du bill C-15, loi modifiant la Loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), et a entendu des témoignages de la part de représentants des chemins de fer, de membres de divers syndicats d'employés des chemins de fer 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 formation nouvelle, et autres améliorations découlant de la dislocation, 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 ces moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.»

Sur la motion de M. Rock, appuyée par M. Ryan, le vice-président est prié de présenter à la Chambre le rapport ci-dessus.

M. Tucker propose, avec l'appui de M. Lamb, que la secrétaire soit priée d'adresser une lettre à M. Howard Chase, C.B.E., pour lui exprimer la reconnaissance du Comité pour l'aide et les conseils qu'il lui a fournis lorsqu'il a comparu devant le Comité le mardi 17 décembre. La motion est adoptée à l'unanimité.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Secrétaire du Comité,  
Dorothy F. Ballantine.

## TÉMOIGNAGES

MARDI 17 décembre 1963.

Le PRÉSIDENT: Nous allons reprendre l'examen du bill C-15 et, à cet effet, nous avons aujourd'hui parmi nous M. Howard Chase, de Montréal. Je demanderais à M. Rideout de bien vouloir nous le présenter.

M. RIDEOUT: M. Chase aurait-il l'obligeance de s'avancer?

Je puis le présenter, monsieur le président, mais je me demande s'il ne voudrait pas d'abord nous donner une idée de son curriculum vitae pour qu'il soit consigné au compte rendu. Il connaît naturellement beaucoup mieux que moi son activité au sein de la Fraternité, de la Commission et des autres services du gouvernement. Cela nous serait très utile.

M. HOWARD CASE, C.B.E., (*membre retraité de la Commission des transports du Canada*): C'est une tâche d'envergure!

Je dirai d'abord que j'ai été embauché par les mécaniciens de locomotives de la *Canadian Northern Railways*, à Port-Arthur, en 1907. Par la suite, j'ai conduit des locomotives depuis Humbolt (Sask.), Saskatoon, Prince-Albert; plus tard, je me suis rendu à Edmonton d'où j'ai conduit des locomotives un peu partout, au nord, au sud, à l'est et à l'ouest. En 1921, j'étais président de la Fraternité des mécaniciens de locomotives pour le réseau *Canadian Northern*. La Fraternité commençait alors à s'implanter dans l'Est, recrutant des membres au sein de la *Halifax and Southwestern*, de la *Quebec and Lake St. John*, de la section québécoise de la *Canadian Northern*, de la *Brockville Westport*, de la *Bay of Quinte*, de la section ontarienne de la *Canadian Northern* et du réseau occidental de la même compagnie.

Ces compagnies étaient des parties intégrantes des chemins de fer Nationaux du Canada. En 1929, on effectua des changements et je fus nommé président général des mécaniciens pour toutes les régions de l'Ouest desservies par le National-Canadien. En 1933, je devins l'adjoint du président général pour tout le Canada, poste que j'occupai jusqu'à la veille de la dernière guerre. J'ai alors été nommé membre de la Commission des achats pour la défense qui devint plus tard la Commission des approvisionnements en temps de guerre. Le gouvernement me demanda alors de consacrer tout mon temps au poste de directeur général des relations ouvrières de ce Bureau qui devint par la suite le ministère des Munitions et des Approvisionnements. En 1941, le gouvernement me nomma contrôleur du complexe de la *National Steel Car Corporation*, à Hamilton, poste que j'ai occupé pendant environ un an, après quoi je suis retourné à mon ancien poste d'adjoint du président général de la Fraternité des mécaniciens. J'ai été ensuite nommé membre du Bureau des gouverneurs de Radio-Canada pour cinq ou six ans et j'en fus le président pendant plus d'un an. Je devins ensuite membre de la Commission des transports du Canada pour approximativement onze ans.

C'est tout.

M. RIDEOUT: Je crois que c'est suffisant, monsieur le président. Étant donné les antécédents de M. Chase, je me demande s'il ne pourrait pas nous renseigner, non pas nécessairement sur la mesure à l'étude, mais sur l'influence que la loi sur les chemins de fer exerce sur ce bill en particulier.

M. CHASE: Eh bien, monsieur le président et messieurs, je me suis rafraîchi la mémoire ce matin quant aux dispositions actuelles de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer. Depuis qu'il figure au recueil des lois, c'est-à-dire depuis plus de 40 ans, on ne l'a invoqué que six fois et des dédommagements n'ont été accordés aux employés qu'en une seule occasion.

Si vous désirez quelques renseignements sur ce cas particulier, disons qu'il est survenu en 1923 lorsque le National-Canadien demanda à la Commission la permission d'abolir le terminus de Jasper (Alberta) pour le fusionner à celui de Lucerne (Colombie-Britannique). Les deux terminus étaient éloignés de 22 milles l'un de l'autre. Jasper était auparavant le terminus du *Grand Trunk Pacific*, tandis que Lucerne était celui du *Canadian Northern*. Lorsque le National-Canadien a présenté sa demande, il pria la Commission d'exiger que la compagnie dédommage les employés qui subiraient des pertes financières par suite du changement. La Commission a accepté cette requête en stipulant que, au cas où il serait impossible de s'entendre sur les dédommagements, elle jugerait des moyens à prendre pour en arriver à un règlement.

Maintenant, vous serez sans doute intéressés de savoir, monsieur le président et messieurs, comment ce règlement fut effectué. Je me rendis à Lucerne avec l'agent du National-Canadien, à Winnipeg, et un estimateur de la compagnie. Arrivés à Lucerne, nous avons convoqué en assemblée tous les employés et nous leur avons dit le but de notre présence; les employés eux-mêmes m'accordèrent entière autorité pour régler leur problème. Nous avons alors demandé à chaque employé d'évaluer lui-même sa maison. L'estimateur de la compagnie fit sa propre évaluation et j'en fis autant de mon côté, au meilleur de ma connaissance. Une fois ce travail terminé, nous nous sommes réunis et nous avons essayé d'établir un barème en comparant notre évaluation de chaque propriété. Je dois dire que nous avions examiné chacune de ces maisons, dont la plupart étaient construites de bois rond.

En fin de compte, nous avons constaté que trois personnes possédaient les meilleures habitations et je proposai alors à l'agent de majorer notre offre d'environ \$3,500, en lui disant que je me faisais fort de la faire accepter. Le coût total était la seule chose qui l'intéressait et j'ai été en mesure d'effectuer un règlement. Je veux ajouter maintenant que les lots n'appartenaient pas aux propriétaires des maisons. Personne ne pouvait en acheter un à Lucerne car le territoire faisait l'objet d'un bail de 99 ans. La même situation existait à Jasper, qui était partie intégrante du parc national de Jasper. Aucun lot ne pouvait être acheté à cet endroit. Il fut un temps où la compagnie possédait toutes les maisons. Cette dernière m'a dit que si je pouvais les déménager, elle en défraierait le coût. La chose était impossible, à moins que les habitations ne soient démolies, en raison du tunnel situé entre Lucerne et Jasper. Comme il n'y avait pas de place à Jasper pour loger tout ce monde. la compagnie réquisitionna un certain nombre de wagons et les transforma en habitations qu'elle installa dans la cour de triage, à Jasper. Un certain nombre d'employés, de fait la majorité d'entre eux, vécurent dans ces wagons. Pour expliquer ce qui s'est passé,—et je pourrais plus tard revenir sur ce sujet,—j'aimerais faire remarquer que le *Grand Trunk Pacific* et d'autres lignes furent reliés au National-Canadien. Les voies ferrées du *Grand Trunk Pacific* furent alors enlevées sur une distance de vingt milles, un peu à l'ouest de Jasper. Quand la Commission rejeta dans son jugement la demande de la compagnie, celle-ci voulut fusionner ses terminus à Lucerne mais la Commission décida que la fusion devait se faire à Jasper. On remit alors en place les rails que le *Grand Trunk Pacific* avait préalablement enlevés sur une distance de vingt milles et on enleva les rails de la *Canadian Northern* sur une distance semblable. Comme je l'ai dit, cette dernière compagnie avait abandonné Lucerne. Dans le cas du *New York Central*, cependant, la Cour suprême du Canada statua

que l'article 182 ne s'appliquait pas parce qu'il s'agissait de l'abandon d'une ligne. C'est une décision plutôt singulière, il me semble.

Il y eut ensuite deux autres cas, les deux se rapportant à la *Michigan Central Railway*. L'un des différends est survenu dans la région de Port-Érié (Ontario). Le *Michigan Central*, que vous pouvez maintenant appeler le *New York Central*, avait effectué quelques changements pour orienter son parcours vers le pont suspendu de New-York. La Fraternité des cheminots porta cette cause devant la Commission qui rejeta la demande. Par la suite, la Fraternité en appela de cette décision au Conseil privé et l'appel fut rejeté. Peu de temps après, la même compagnie effectua d'autres changements, détournant vers Niagara-Falls son itinéraire qui passait par le pont suspendu et les cheminots en appelèrent de nouveau à la Commission. Cette dernière en vint à la conclusion que le problème ne relevait pas de sa juridiction.

Il y eut aussi le cas qui s'est produit à Big Valley, en Alberta. Cette fois-là, les chemins de fer détournèrent leur route et forcèrent les employés à déménager. Résultat: 75 serre-freins et 50 mécaniciens durent abandonner leur maison. On laissa à Big Valley six serre-freins, quatre mécaniciens, deux contremaîtres et trois préposés de gare, y compris l'agent. Je défendis cette cause devant la Commission des transports, à Edmonton, et j'ai alors déclaré—et j'en suis encore convaincu—que la compagnie se soustrayait élégamment à l'article 182 en laissant quelques équipes sur les lieux. Le train en question aurait pu être garé à Edmonton et l'autre aurait pu quitter cette ville, mais aussi longtemps qu'était maintenue la décision de la Commission des transports dans ce cas particulier, ce terminus n'était pas considéré comme abandonné. Tant qu'une équipe ou un employé est de service, l'article 182 ne protège pas beaucoup les employés.

Le dernier cas mit en cause une compagnie étrangère, le *New York Central*. Certains d'entre vous, messieurs, sont sans doute au courant que j'ai rédigé un jugement dissident qui apparaît d'ailleurs au compte rendu. Dans cette cause, j'ai dû différer d'opinion avec la Cour suprême du Canada, tout en reconnaissant sa supériorité en ce qui a trait à l'interprétation de la loi. Mais qu'arriva-t-il lorsque cette ligne fut abandonnée? Le terminus le fut lui aussi, de même que toutes les gares situées le long de cette ligne. La compagnie a, cependant, refusé d'accorder toute compensation, en prétendant que l'article 182 de la loi ne s'appliquait que dans le cas d'un abandon. Malgré tout, lorsque cette même compagnie présenta à l'*Interstate Commerce Commission* une demande en vue de discontinuer, à partir de Cornwall, un autre de ses embranchements situé sur la rive sud du Saint-Laurent, on demanda à l'I.C.C. d'inclure dans sa décision ce que nous appelons communément l'Accord de Washington dont vous avez déjà entendu parler, si j'en juge par le compte rendu. L'I.C.C. accéda à cette demande.

Il s'ensuivit que certains employés, en particulier ceux des États-Unis, reçurent un dédommagement. De ce côté-ci de la frontière, cependant, les employés furent considérés comme des citoyens de seconde classe qui n'avaient aucun droit. Ils en appelèrent à la Cour suprême et justice leur fut rendue. A cette occasion, j'ai été très surpris de voir le National-Canadien et le Pacifique-Canadien témoigner tous deux en faveur du *New York Central*.

Voilà sommairement la situation jusqu'ici. Je voudrais revenir à l'époque où l'article 165 a) ne figurait pas encore dans la loi, soit en 1933. Avant cette date, toute compagnie de chemin de fer, sauf le National-Canadien, pouvait abandonner une ligne établie sans l'approbation de la Commission des transports. Le National-Canadien ne pouvait le faire sans l'approbation du Gouverneur en conseil. A ce moment-là, on s'appropriait à mettre en vigueur la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. On a inclus dans cette loi une disposition selon laquelle aucune compagnie de chemin de fer ne pouvait

abandonner une ligne, dans le cadre d'un programme de collaboration, sans le consentement de la Commission des transports.

En conséquence, vous avez maintenant trois dispositions différentes. Tout chemin de fer, autre que le National-Canadien, peut abandonner un service sans approbation, tandis que le National-Canadien doit obtenir la permission du Gouverneur en conseil; par ailleurs, selon la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, la chose ne peut se faire sans l'assentiment de la Commission.

Feu le docteur Manion était alors le ministre responsable des chemins de fer et des canaux. Il proposa l'adoption de l'article 165 a) qui stipulait qu'aucun chemin de fer ne pouvait abandonner une ligne sans la permission de la Commission des transports du Canada. Cela devait mettre tout le monde sur un pied d'égalité.

Si vous retournez en arrière et consultez le hansard de ce jour,—à condition que ma mémoire me soit aussi fidèle que je le crois,—vous constaterez qu'il y a eu à la Chambre des communes des discussions où l'on a exprimé l'avis que l'article 165 a) devait, d'une manière ou d'une autre, être rattaché au présent article 182, de façon à protéger les employés. Mais M. Manion maintint l'opinion que les employés étaient suffisamment protégés par l'article 182.

J'ajouterai, messieurs, que tous les représentants des syndicats de chemins de fer croyaient fermement que l'article 182 leur accorderait une certaine protection. C'est ce qu'ils ont cru jusqu'au moment où la Cour suprême a rendu sa décision dans la cause du *New York Central*.

Je puis vous assurer, monsieur le président et messieurs, que si nous avions imaginé dans un rêve fantastique que nous ne jouissions pas de cette protection, nous aurions sûrement fait les démarches nécessaires auprès du gouvernement, de nombreuses années auparavant, afin de remédier à la chose. Je suis également convaincu que les chemins de fer eux-mêmes partageaient cette opinion. Autrement, comment expliquer que, dans la cause *Lucerne*, ils aient déclaré qu'ils dédommageraient les employés. Cependant, vous vous trouvez, aujourd'hui, devant une nouvelle équipe. Vous avez affaire à des personnes qui étaient absentes quand ces faits se sont produits. Elles n'en ont pas eu connaissance et elles en sont aujourd'hui à leur première expérience avec l'article 182.

C'est tout ce que je puis vous dire, je crois, sur cette question particulière.

M. RIDEOUT: Il n'y eut qu'un seul règlement.

M. CHASE: Depuis que cet article est en vigueur, une indemnisation n'a été accordée qu'une seule fois.

M. RIDEOUT: Et c'est le National-Canadien qui l'a accordée?

M. CHASE: Oui, lors de la cause *Lucerne*.

M. RIDEOUT: Savez-vous combien de fois on a demandé que cet article soit appliqué?

M. CHASE: Je vous l'ai déjà dit, monsieur; six fois.

M. RIDEOUT: S'agissait-il du National-Canadien, du Pacifique-Canadien ou des deux compagnies à la fois?

M. CHASE: A quatre ou cinq reprises. Il s'agissait du *Michigan Central* deux fois; du National-Canadien, deux fois, et du *New York Central*, une fois.

M. FISHER: A mon avis, M. Rideout veut surtout signaler que la décision rendue par la Cour suprême dans la cause du *New York Central* a démontré que l'article 182 était inopérant et, depuis, le comité législatif de la Fraternité n'a cessé de présenter au cabinet des instances en vue de faire modifier l'article 182 pour le rendre efficace.

M. BELL: Quand la cause du *New York Central* a-t-elle été présentée?

M. CHASE: En 1957 ou 1958, alors que j'étais encore membre de la Commission des transports.

M. ROCK: Au nombre des employés mis en cause, y en avait-il qui devaient déménager?

M. CHASE: Il n'y eut aucune indemnisation dans la cause du *New York Central* et la Cour suprême a déclaré que la compagnie n'avait rien à débours.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, à l'avenir, quand vous voudrez poser une question, je vous demanderais de bien vouloir lever la main afin que je puisse procéder par ordre de priorité.

M. ROCK: Aucun règlement n'a été établi dans le cas de personnes qui avaient été obligées de déménager?

M. CHASE: Seulement dans le cas de Lucerne.

M. ROCK: Mais dans ce cas, il n'y a pas eu indemnisation à l'égard des salaires mais seulement quant aux frais de déménagement?

M. CHASE: Vous avez raison. Je ne prétends pas qu'un salaire fut payé aux employés pendant leur déménagement.

M. ROCK: Y a-t-il eu des employés qui ont perdu leur emploi?

M. CHASE: Non.

M. ROCK: On a seulement tenu compte de l'endroit où les employés ont déménagé et ces derniers furent dédommés en conséquence?

M. CHASE: Les compagnies ont payé pour le transport à Jasper du mobilier des employés et elles ont pourvu à leur logement dans cette ville jusqu'à ce qu'ils fassent l'acquisition d'une maison.

M. HOWE (*Wellington-Huron*): Les hommes ont-ils perdu du temps et auraient-ils dû recevoir une indemnisation à cet égard?

M. CHASE: Ils n'ont perdu que le temps qui s'est écoulé pendant le déménagement d'un terminus à l'autre et il n'y eut aucune réclamation à ce sujet.

Je voudrais maintenant aller plus loin et signaler ce qui s'est produit au cours des années qui suivirent, afin de montrer comment les employés eux-mêmes se sont tirés d'affaire. Naturellement, avec la fusion du *Canadian Northern Railway* et du National-Canadien, le trafic fut orienté vers la ligne la plus courte. Celle du *Grand Trunk Pacific*, entre Winnipeg et Edmonton, était environ 20 milles plus courte que la ligne du *Canadian Northern*. On adopta naturellement la première pour les trains de passagers et les trains de fret avec le résultat qu'on dut embaucher de nouveaux employés pour assurer le service qui avait été détourné d'un autre embranchement; ces employés recevaient de l'avancement alors que ceux qui travaillaient sur la première ligne étaient sans emploi. Il n'y avait qu'une solution, la fusion des listes d'ancienneté. Les mécaniciens et les chauffeurs ont alors conclu un contrat collectif selon lequel les employés des deux lignes étaient sur un pied d'égalité quant à l'ancienneté et, à cette fin, on a établi sept régions sur tout le parcours du National-Canadien, d'un océan à l'autre.

Le premier district établi allait d'Halifax à Rivière-du-Loup; le deuxième, de Rivière-du-Loup à Montréal; un autre se rendait jusqu'à Cochrane et ainsi de suite. Il n'y a que deux districts d'ancienneté dans l'Ouest. Les cheminots pouvaient ainsi se déplacer dans le sens du trafic. Si l'on examine la région de Toronto, on se rend compte que le terminus du *Canadian Northern* était complètement désaffecté. Pourtant, aucun employé n'a été forcé de déménager. La compagnie dirigea ses trains vers l'ancien terminus du *Grand Trunk Pacific*. Le parcours empruntait ensuite la voie ferrée du *Canadian Northern* sur

une distance de 135 milles, entre Toronto et Napanee. Le trafic était ensuite détourné vers la voie double du *Grand Trunk*.

En vertu du contrat précité, les employés ont suivi l'itinéraire du trafic. Nous avons négocié un règlement que nous croyions juste et équitable pour tout le monde. Ce que je veux démontrer ici, c'est que dans de telles circonstances les chemins de fer et les employés doivent collaborer.

M. RIDEOUT: En somme, dites-vous qu'un tel accord pourrait ou devrait être négocié?

M. CHASE: Il devrait l'être de toute nécessité.

M. RIDEOUT: Lorsqu'un terminus est aboli?

M. CHASE: Bien sûr. Je vous ai dit de quelle façon nous avons réglé le cas de Lucerne. Évidemment, la compagnie était disposée à collaborer.

M. RIDEOUT: C'est-à-dire les cheminots?

M. CHASE: Dans le cas de Lucerne, tout le monde était d'accord.

M. FISHER: N'avez-vous pas l'impression qu'il est très difficile de négocier vu que l'article de la loi sur les chemins de fer concernant la négociation a été déclaré inopérant par le jugement de la Cour suprême du Canada?

M. CHASE: Eh bien, j'ignorais que j'étais d'accord avec vous sur ce point, monsieur Fisher.

M. FISHER: A mon avis, la majorité des membres du Comité admettent que la négociation serait le meilleur moyen de régler le différend mais tant que la loi ne forcera pas les compagnies de chemin de fer à utiliser ce moyen, ces dernières n'y auront pas recours ni ne le favoriseront.

M. CHASE: Monsieur le président et messieurs, en réponse à M. Fisher, je dois dire que j'ai lu tous les témoignages que votre secrétaire a bien voulu me faire parvenir jusqu'ici et il me semble que cette situation est devenue explosive depuis que l'on entrevoit l'abandon de certains embranchements dans l'Ouest canadien.

Lorsque j'étais membre de la Commission des transports, croiriez-vous, messieurs, que nous avons reçu une plainte concernant certaines personnes qui demeuraient le long d'un embranchement du Pacifique-Canadien qui se rendait jusqu'à un endroit situé au nord de Nord Battleford (Saskatchewan). Après examen, qu'avons-nous découvert? Le Pacifique-Canadien n'exploitait qu'un train par mois sur cet embranchement. Je suppose qu'il s'agit d'un des tronçons que l'on veut maintenant abandonner. Combien d'employés perdront-ils leur emploi? Les seules personnes à être visées seraient peut-être trois ou quatre cantonniers dont les états de service leur permettraient de déménager à un autre endroit. Les syndicats de cheminots ne seraient pas mis en cause, ni le personnel d'exploitation car il n'y en a pas, si l'on excepte peut-être un agent de gare qui travaille à l'extrémité de la route. Le personnel d'atelier ne serait pas visé non plus. A l'heure actuelle, quelques employés travaillent peut-être dans les ateliers à cause des expéditions de blé.

Il existe d'autres embranchements dans cette région où un seul train passe par semaine. Leur abandon n'exigerait pas une indemnisation assez importante pour qu'on en parle, car personne ne devrait déménager. A mon avis, l'un des grands cauchemars—si je puis m'exprimer ainsi—porte sur ce qu'on appelle les voies rapides. Une personne de votre circonscription, monsieur Fisher, a vraiment fait une gaffe monumentale lorsque l'on a aménagé cette fameuse voie rapide qui a accaparé tout le trafic se dirigeant vers Transcona; on a installé un de vos concitoyens à Sioux Lookout où un employé plus âgé ne pouvait déménager à cause des conditions prévues dans le contrat collectif. Lui ne pouvait déménager mais un employé plus jeune pouvait le faire. Cette voie passe maintenant dans tout le pays et la compagnie veut la prolonger de Winnipeg à Jasper. Elle croit que, d'une façon où

d'une autre, quelques-uns des terminus disparaîtront. Cette expérience n'était pas nécessaire et on n'avait pas à procéder ainsi à Sioux Lookout.

M. RIDEOUT: S'agissait-il du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien?

M. CHASE: Du National-Canadien. On avait seulement à collaborer et à requérir le services de la moitié du personnel de Sioux Lookout et de la moitié des employés de Transcona. Le service est assuré mais personne n'est tenu de quitter sa demeure.

Dans votre région d'origine, monsieur Rideout, le National-Canadien a aménagé la première voie rapide, il y a environ 30 ans, entre Moncton et Halifax. Jusque-là, il y avait une ligne principale qui allait de Moncton à Truro et de Truro à Halifax. Depuis l'établissement de ces voies, les employés regorgent à Truro et à Moncton. Personne n'a quitté sa demeure; personne n'a dû le faire. Aucun terminus n'a été aboli ni aucun emploi. Un employé de Truro se rend à Halifax, puis à Moncton et il revient à Truro, où un autre employé de Truro prend sa relève. Les employés de Moncton font tout le circuit. Comme 60 milles seulement séparent Truro d'Halifax, les employés qui se remplacent ainsi s'échangent leur billet. Aux termes du contrat, un employé doit normalement parcourir 100 milles pour être payé. Mais comme les employés s'échangent leur billet, il n'en coûte pas un cent de plus à la compagnie.

Rendons-nous maintenant à Rivière-du-Loup. Cela se passait probablement à la même époque, alors que je n'avais aucune juridiction dans la région. Les équipes voyageaient de Cambellton à Rivière-du-Loup. Il y avait en outre un train local qui, six jours par semaine, faisait le trajet, aller et retour, entre Lévis et Mont-Joli, en passant par Rivière-du-Loup. Les pauvres diables, de service à bord du train, passaient donc par leur ville six jours par semaine, sans s'y arrêter. Le samedi, l'un d'eux se trouvait à Lévis et un autre à Mont-Joli. Le seul moyen pour eux d'entrer à la maison, c'était de se servir de leur passe pour se rendre dans leur ville et visiter leur famille; ils devaient ensuite revenir pour reprendre leur travail, le lundi matin. C'était inhumain, à mon avis. Cette situation existait déjà depuis longtemps lorsqu'on me demanda enfin d'y voir.

Je me suis rendu chez le regretté M. N. B. Walton, qui était alors vice-président du National-Canadien, et je lui ai expliqué la situation. Je lui ai demandé s'il aimerait être au nombre de ces employés. Il m'a répondu que non. Je lui ai dit que j'étais du même avis et que j'aimerais qu'il s'occupe de l'affaire. La plupart de ces employés étaient des Canadiens-français. Ils étaient une centaine et un seul d'entre eux était de langue anglaise. C'était des pères de famille et la plupart avaient plusieurs enfants. Ils désiraient voir les leurs plus d'une fois par semaine. Je lui ai dit que je voulais faire un marché avec lui. Me demandant de préciser, je lui ai proposé de ne pas tenir compte des 80 milles qui séparent Rivière-du-Loup de Mont-Joli mais de payer la période d'arrêt du train au terminus. Si nous nous entendons sur ce point, lui ai-je dit, ces employés pourront se rendre dans leur famille tous les jours. D'accord, m'a-t-il répondu. Et ma proposition a été acceptée. Voilà, messieurs, ce que j'appelle de la collaboration. J'étais prêt à consentir quelque chose à la compagnie pour que cette dernière établisse des conditions plus favorables pour les employés.

M. RIDEOUT: Vous prétendez que la question des voies rapides peut être réglée par la négociation.

M. CHASE: Absolument et parfaitement. Pour moi, c'est aussi simple que A, B, C. Mettons que nous voulions passer à un endroit sans arrêt; par contre vous avez deux terminus d'arrêt. Il s'agit d'un point intermédiaire où aucun employé ne demeure. Supposons que la distance est à peu près la même. Je

prends dix équipes qui appartiennent à un terminus et dix qui appartiennent à l'autre, et elles font la navette. Personne ne déménage. Mais si un insensé s'amène et décide d'abolir un des deux terminus et d'affecter tous les employés à un seul, cela n'a plus de sens. Je puis facilement comprendre que les employés soient mécontents de conditions aussi défavorables.

Si nous revenons à l'entente que nous avons conclue avec les chemins de fer Nationaux lorsque les listes d'ancienneté ont été fusionnées, nous constatons qu'il a fallu environ dix ans avant que tout soit terminé, que la ligne de conduite soit établie et ainsi de suite. Si j'ai bien lu le rapport MacPherson et si j'observe ce qui se passe, je dirai qu'il faudra dix ans avant que la question des embranchements ne soit réglée. C'est une période assez longue et de nombreux changements interviendront d'ici là. A mon avis, le nombre d'employés qui devront déménager à cause du programme en question sera insignifiant et ce problème pourrait et devrait être réglé par des négociations entre les chemins de fer et les représentants reconnus—j'insiste sur ce point—des employés avec qui la compagnie en cause a un contrat. La compagnie ne devrait pas transiger avec certaines organisations de fortune ni avec certains employés mécontents.

Si l'on ne peut pas obtenir un règlement par la voie des négociations, il faudrait prévoir un tribunal quelconque qui pourrait trancher la question, soit en se fondant sur les dispositions de l'article 182 de la loi, soit en déclarant que le problème devrait être déferé à la Commission des transports ou à un autre tribunal. Je n'aimerais pas que la Commission des transports ait sans cesse à régler des litiges qui surgissent constamment à cause de tel ou tel employé.

Je dois avouer que j'ai été grandement surpris en lisant la transcription des témoignages. J'aimerais vous citer le passage suivant qui figure à la page 216 du numéro 6 des procès-verbaux :

M. FISHER: Je suppose, tout d'abord, que vous visez à la liberté d'action et tout aussi bien pour les syndicats que pour la direction. Eu égard à ce fait, le Pacifique-Canadien est-il disposé à inclure la question de fond de ce bill dans les stipulations contractuelles, la soustrayant ainsi complètement à la compétence du gouvernement?

M. EMERSON: Je ne suis pas sûr, cette fois encore, de vous avoir très bien compris. Si vous voulez me laisser entendre qu'on devrait laisser tomber le bill C-15 et que cette question de fond devrait devenir matière à négociation, je dis que c'est possible. En toute justice et en toute franchise, je dois vous dire que je continue à soutenir que cette solution n'est pas la bonne; j'entends qu'il ne convient pas d'appliquer cette mesure, peu importe qu'on ait recours à la législation ou à la négociation collective.

M. FISHER: Pouvez-vous mieux m'expliquer pourquoi il ne convient pas de recourir aux négociations collectives pour régler ce problème?

M. EMERSON: Je puis me tromper, monsieur Fisher, et dans ce cas vous rectifierez sûrement mon erreur, mais il me semble que votre question suppose le principe suivant: vous vous dites que ces gens ont droit à cette mesure et que s'ils ne peuvent l'obtenir par le moyen de la législation, ils doivent pouvoir recourir aux négociations collectives ou vice-versa. Voilà votre prémisse et j'estime qu'elle est faussement établie.

Si l'on a bien rapporté les paroles de M. Emerson et si je suis capable d'en fournir une interprétation, je crois qu'il a voulu dire que, à son avis, les employés ne possèdent aucun droit à l'égard des locaux et que les chemins de fer devraient pouvoir agir entièrement à leur guise quelles que soient les conséquences que doivent subir les employés. Si jamais l'on veut accorder un prix au meilleur défenseur du bill de M. Fisher, je l'attribuerais à M. Emerson.

Il y a quelques années, une revue américaine a publié un article intitulé: *Les traditions enracinées du Pacifique-Canadien*. Tout l'article portait sur l'immuabilité de cette compagnie. Il est donc sensé de supposer que M. Emerson fait de son mieux pour conserver les traditions enracinées du Pacifique-Canadien. Autrement dit, il veut revenir aux vieilles relations de commettants à préposé qui, d'après l'histoire, avaient cours il y a un siècle. Son attitude fait penser aussi à l'esclavage qui régnait à la même époque dans les États du Sud des États-Unis. En somme, il prétend que les employés ne sont que des animaux, des chiens quoi, qui n'ont aucun droit à l'égard des locaux. C'est du moins mon impression. J'ai peut-être tort mais c'est mon privilège d'exprimer mon opinion au comité.

M. RIDEOUT: Vu qu'on aura bientôt besoin de cette salle, d'autres membres du Comité aimeraient peut-être poser immédiatement des questions à M. Chase.

M. FISHER: Je n'ai pas de questions comme telles à poser mais j'ai pris connaissance des délibérations concernant la modification que M. Manion a proposée à la loi sur les chemins de fer. M. Peter Heenan était alors le porte-parole de l'opposition officielle et, pour autant que je sache, MM. Manion et Heenan s'entendaient fondamentalement sur la valeur de ce qui allait devenir l'article 182, c'est-à-dire que ses dispositions allaient s'appliquer dans des circonstances exceptionnelles de ce genre. Une des leçons que nous avons tous tirées, c'est que les juges ne consultent pas le hansard quand vient le temps d'interpréter une loi, quelle qu'ait été l'intention des hommes politiques qui l'ont adoptée. De toute évidence, les juges qui ont interprété cette loi, particulièrement dans le cas du *New York Central*, ne se sont pas reportés au hansard.

Je souscris cependant aux observations de M. Chase et je crois que lors de la mise en vigueur de l'article 182 et de l'adoption d'autres modifications connexes, les hommes politiques estimaient qu'il s'agissait d'un article de valeur qu'on insérerait dans la loi. Si je sou mets ces observations au Comité, c'est que, à mon avis, elles sont utiles pour réfuter les arguments des compagnies de chemin de fer et, en particulier, le témoignage de M. Emerson, selon qui le différend en cause ne regarde aucunement le gouvernement ni les employés, mais qu'il touche un privilège de la Direction de la compagnie.

M. CHASE: D'après les témoignages que j'ai lus, M. Wilson, du National-Canadien, a mentionné que les chemins de fer Nationaux seraient disposés à entreprendre des négociations en vue d'en arriver à un règlement mais je me demande comment on peut négocier lorsque l'une des parties en cause s'y refuse.

M. FISHER: J'ajouterais à cela que l'autre jour, au comité des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, M. Gordon a soulevé la question des lignes directes et il a signalé que, en raison des difficultés, le National-Canadien songerait sérieusement à reconnaître que l'ensemble de ce problème devrait faire l'objet de négociations ininterrompues. En somme, par l'intermédiaire de MM. Wilson et Gordon, les chemins de fer Nationaux ont laissé à entendre qu'ils songeaient à cette solution.

M. CHASE: Pourrais-je dire quelques mots à ce sujet? Vous avez parlé de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. C'est avant 1939 qu'on a conclu aux États-Unis l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi et je vois, dans les Témoignages, que quelqu'un a mentionné ce fait.

Après cet événement, soit en 1939, nous sommes allés voir le très honorable C. D. Howe pour lui demander d'inclure dans la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien les dispositions prévues dans l'Accord au sujet de l'indemnisation. M. Howe a fait présenter le bill au Sénat. Il m'a confié qu'il

croyait plus facile d'en obtenir l'approbation en passant par le Sénat plutôt que par la Chambre des communes. J'étais présent lorsque le comité du Sénat a approuvé le bill.

Je crois que les compagnies de chemin de fer ont exprimé l'avis que l'Accord de Washington ne s'appliquait que lors de la fusion de services de trains. C'est exact en ce qui a trait aux quelques premiers articles de l'Accord mais par la suite, comme je l'ai mentionné il y a un moment au sujet de la cause du *New York Central*, les chemins de fer des États-Unis ont demandé à maintes reprises à l'*Interstate Commerce Commission* la permission d'agir de telle ou telle façon et ils l'ont prié d'inclure dans sa décision une condition prévoyant que les dispositions de l'Accord de Washington seraient appliquées. L'Accord n'a pas toujours visé uniquement les fusions de services de trains. C'est ce que je voulais signaler. Qu'entend-on par la fusion d'un service de trains? Alors que j'étais président adjoint de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, je me suis rendu au bureau central, à Cleveland, et on m'a renseigné sur ce qui se passait dans ce pays. Je vais tenter de vous donner un exemple. Il y a beaucoup d'employés qui travaillent exclusivement dans les gares de triage: mécaniciens, chauffeurs et préposés à l'entretien des trains. Ils n'ont pas le droit de travailler sur la ligne principale.

Prenez le cas d'une ville assez populeuse qui compte de nombreuses industries desservies peut-être par trois chemins de fer différents. Survient une période de régression économique et tel ou tel employé ne peut plus travailler huit heures par jour; c'est probablement la période de travail que l'on divise entre trois personnes. Les employés s'entendent donc entre eux pour qu'une seule locomotive d'aiguillage et une équipe fassent le même travail pour les trois chemins de fer: l'équipe va chercher les wagons des diverses compagnies, elle les conduit aux industries en cause et les ramène à la gare. Dans ce cas, deux équipes seront sans travail pendant la durée de la régression et elles se prévaudront de l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi pour obtenir une indemnisation. Qu'est-il arrivé dans notre pays? Je vais vous citer un exemple. A Portage-la-Prairie (Manitoba), 60 milles à l'ouest de Winnipeg, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient chacun une locomotive d'aiguillage. Lors de la régression économique, il fut un temps où les deux compagnies ne pouvaient fournir à ses employés huit heures de travail par jour. La direction m'a fait venir et m'a dit ceci: «Howard, voici ce que nous vous proposons. Nous ne voulons pas exploiter une seule locomotive d'aiguillage. Auriez-vous des suggestions à nous faire?» «Sûrement, lui ai-je répondu. Employez pour un mois la locomotive et l'équipe du Pacifique-Canadien et celles du National-Canadien pour le mois suivant.» Nous nous sommes entendus à l'amiable. C'était aussi simple que cela. Aucune indemnisation n'a été accordée et personne n'a déménagé. C'étaient des hommes de Winnipeg qui s'acquittaient du travail. C'est la même chose que si les affaires périllicitaient et que vous étiez mis à pied. Je crois vous avoir tout dit à ce sujet.

M. BELL: Puis-je vous poser une question concernant vos observations, monsieur Chase? C'est au sujet de M. Emerson qui prétend que les chemins de fer ne sont pas tenus à la négociation collective. J'étais absent lorsque M. Emerson a témoigné et nous sommes tous d'avis que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont le droit de différer d'opinion quant à leurs responsabilités à cet égard. Que M. Emerson ait raison ou non, n'est-il pas juste de dire que son opinion a été soutenue par la cour lors de la cause du *New York Central*?

M. CHASE: Non, monsieur. La cause du *New York Central* a été tranchée uniquement parce qu'il n'y a pas eu abandon de ligne. En conséquence, aucune indemnisation ne devait être versée. Si un chemin de fer demande à la Commission d'abolir un terminus où résident des équipes de travailleurs et si la

Commission accède à la demande, la compagnie de chemin de fer devrait alors verser aux employés l'indemnisation prévue à l'article 182. Sauf erreur, l'article 182 n'a jamais stipulé qu'un employé serait payé pour le temps qu'il perd. Elle s'applique au déménagement de son mobilier. Elle prévoit peut-être aussi une indemnisation à l'égard de sa maison; cela dépend des circonstances, de la valeur de la propriété et des conditions économiques qui prévalent dans la ville où il habite. En outre, tous les employés ne possèdent pas une maison.

M. BELL: Vous admettez toujours qu'il faut rendre la loi plus coercitive?

M. CHASE: Je conviens, monsieur, que si, dans sa sagesse, le Comité juge que la question doit être réglée par la négociation et si le Parlement est en mesure de décider, lorsque de telles circonstances se produisent, d'enjoindre aux compagnies de chemins de fer de négocier avec les représentants reconnus des employés en cause et qu'on ne parvienne pas à en arriver à un règlement, on pourra interjeter appel auprès d'un tribunal quelconque. Si vous jugez opportun de modifier jusqu'à ce point l'article 182, ce tribunal pourrait être la Commission des transports, aux termes de cet article. Par ailleurs, si les deux parties ne peuvent en venir à un accord, elles pourraient elles-mêmes constituer un tribunal. Les représentants des chemins de fer et des syndicats pourraient s'entendre sur ce point. Cela se produit presque tous les jours.

Voilà ce que je prévois quant aux négociations. Vous pourriez établir une condition selon laquelle seules certaines catégories d'employés seraient visées, comme je l'ai mentionné au sujet des voies directes. Certains préposés d'atelier pourraient perdre leur emploi à un terminus intermédiaire sans que le préposé à l'entretien des voies ferrées ne soit touché. Seuls les quelques préposés d'atelier seraient mis en cause. Aucun représentant de ces employés ne pourrait négocier avec les chemins de fer. En outre, la négociation n'est pas une voie à sens unique. Les représentants des employés devront accepter certaines concessions pour en arriver à un règlement. Dans certains cas, cela pourra signifier l'élargissement des conditions régissant leur ancienneté. Je connais l'exemple que M. Wilson a donné au sujet d'un employé possédant quatre années de service au hangar des marchandises qui a été mis à pied à la place d'un autre qui possédait moins d'années de service au hangar des messageries. Il serait sûrement possible de fusionner ces différents emplois en une seule catégorie. Je pourrais vous donner une petite illustration. Il y a quelque temps, j'ai eu à traiter un cas au complexe de la *National Steel Car*, à Hamilton. Des représentants sont venus me voir un jour pour établir des conditions d'ancienneté. Jusque là, on n'avait jamais reconnu leurs droits d'ancienneté à l'usine. Je leur ai dit que leur réclamation allait avec mes principes et que je serais heureux de les aider. Mais je leur ai signalé que je voulais deux genres d'ancienneté. Les employés me demandant de préciser, je leur ai dit que je voulais un régime d'ancienneté au sein de l'usine et un autre au sein des services. Pour expliciter ma pensée, disons que je me suis engagé par contrat à construire 100 fourgons. Je suis à la veille de terminer mon contrat et je n'en ai pas d'autre en vue. Le contrat terminé, tous les employés qui travaillent dans le service en cause seront-ils mis à pied? Si les employés ne jouissent pas d'un régime d'ancienneté au niveau de l'usine, ils ne pourraient pas travailler dans un autre service. Mais si un tel régime est en vigueur, ils peuvent occuper un autre emploi qui leur convient. Toutefois, je prévois que les employés transférés reviendraient dans leur service lorsqu'on en aurait besoin. Cette solution a eu des résultats tout à fait intéressants. Je ne puis voir pourquoi de telles difficultés ne pourraient être réglées par la négociation pourvu que des hommes remplis de bonne volonté se réunissent et tentent honnêtement d'en venir à un accord.

M. RIDEOUT: Monsieur le président, je crois que cela résume assez bien la situation. Comme vous le savez, un autre comité attend pour occuper cette salle.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suis sûr que les observations de M. Chase nous ont été fort utiles et, au nom du Comité, j'aimerais le remercier grandement d'avoir bien voulu témoigner aujourd'hui.

Messieurs, nous devrions préparer un rapport sur le bill C-15 et je me demandais si le Comité ne pourrait pas se réunir demain matin, à 10 heures, s'il est possible de se trouver une salle.

M. FISHER: Monsieur le président, une couple d'autres comités siègent demain et eux aussi sont à rédiger leur rapport. Ne serait-il pas possible de fixer la réunion à jeudi, au cours de la journée?

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité?

M. RIDEOUT: Monsieur le président, nous avons eu passablement de difficultés à obtenir le quorum aujourd'hui et, à mon avis, ce serait encore plus difficile jeudi.

M. FISHER: Puis-je proposer que le comité d'orientation se réunisse demain?

M. RIDEOUT: Oui, ce serait une bonne idée.

M. FISHER: Le comité d'orientation pourrait préparer les grandes lignes du rapport qu'il présenterait lors de la prochaine séance du Comité que nous pourrions convoquer jeudi, à une heure où les autres comités ne siègeraient peut-être pas. Serait-il possible, monsieur le président, que le comité d'orientation nous prépare un projet de rapport?

Des VOIX: Entendu.

M. CHASE: Avant que vous ne leviez la séance, monsieur le président, je voudrais vous remercier de m'avoir invité à venir ici pour discuter ces questions avec vous et je serais heureux de vous avoir été de quelque secours.

M. FISHER: Je suis heureux que M. Chase soit parmi nous. Il y a environ 50 ans, mon père a travaillé sous ses ordres à titre de chauffeur.

M. CHASE: En effet, en 1910, votre père était mon chauffeur régulier. Comme vous le savez, je suis un jeune homme.

## APPENDICE K

## FRATERNITÉ DES CHAUFFEURS ET MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVES

LOGE NORTH STAR N° 810

EDMONTON, ALBERTA

13,404 — 137° Rue,  
Edmonton (Alberta).  
Le 10 décembre 1963.

L'honorable P. Boulanger, président,  
Comité permanent des chemins de fer,  
canaux et lignes télégraphiques,  
Chambre des communes,  
Ottawa (Ontario).

Votre Honneur,

Les membres de la loge des 810 de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives désirent consigner au compte rendu leur appui des mémoires que les représentants élus de tous les syndicats de cheminots ont présentés à votre comité au sujet de la nécessité de modifier l'article 182 de la loi sur les chemins fer, sujet que votre comité étudie depuis quelque temps.

Nous croyons comprendre que le bill C-15, qui est présenté sous la forme d'une modification à l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, sera bientôt étudié à la Chambre des communes.

Nous fondant sur les instances présentées par nos représentants, nous insistons donc pour que vous accordiez votre appui à cette modification de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer.

Respectueusement vôtre,  
A.-O. Quevillon,  
Secrétaire de la loge 810

Exemplaires adressés à:

L'honorable ministre des Transports,

Les honorables membres du comité permanent  
des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Les très honorables chefs des partis de l'opposition.

## APPENDICE L

SYNDICATS ASSOCIÉS DES SERVICES FERROVIAIRES ET COMITÉ  
 NATIONAL D'ACTION LÉGISLATIVE  
 FRATERNITÉS INTERNATIONALES DE TRAVAILLEURS FERROVIAIRES

Le 12 décembre 1963

Membres du Comité permanent des chemins  
 de fer, canaux et lignes télégraphiques,  
 Chambre des communes,  
 Ottawa (Ontario)

Messieurs,

Les procès-verbaux et les témoignages recueillis par votre Comité sur l'objet du bill C-15 renferment de nombreuses références à l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi. D'après les questions posées et les faits signalés par les témoins représentant l'Association canadienne des chemins de fer, il est évident que la confusion règne dans l'esprit de tous les intéressés au sujet de cet accord. Afin de tirer la situation au clair, nous soumettons respectueusement les renseignements suivants qui portent, à notre avis, sur l'accord en question.

Lors de la régression économique, à la fin des années 20 et au début des années 30, on a fait beaucoup de publicité autour du plan Eastman qui visait à fusionner ou à éliminer les réseaux ferroviaires chevauchant côte à côte. En appliquant un plan de ce genre sans mettre au point une forme quelconque de «protection» à l'endroit des employés, on aurait aggravé le problème du chômage qui était déjà aigu dans le pays en cause. En conséquence, le Congrès adopta en 1933 l'*Emergency Railroad Transportation Act* et, pour la première fois, la «protection» jouissait d'un statut officiel vu que, dans la loi, on prévoyait un gel des emplois dans le cas de travailleurs touchés par une fusion de services. Lorsque l'application de la loi en question prit fin, les représentants du salariat et du patronat se réunirent et élaborèrent l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi, conclu le 21 mai 1936. Loin d'être parfait, l'accord n'en demeurerait pas moins un pas dans la bonne voie. Au cours des dix années qui suivirent, les employés ne bénéficièrent pas tellement souvent des indemnités prévues, étant donné la suspension, au cours des années précédant la guerre, des projets de fusion conçus par les compagnies de transport.

En 1940, on a repris l'étude législative du problème et le Congrès a adopté la loi sur les transports. Aux termes de l'alinéa f) du paragraphe (2) de l'article 5 de cette loi, l'*Interstate Commerce Commission* a l'autorisation d'imposer des conditions de «protection» dans le cas de fusions et d'abandons qui requièrent l'approbation de cet organisme. Par la suite, l'ICC a imposé les conditions applicables à l'Oklahoma, à Burlington et à la Nouvelle-Orléans, ainsi que d'autres conditions de «protection» et, dans certains cas, les employés jouissent de ces conditions en plus des prestations prévues par l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi. Pour illustrer la co-existence de l'accord en question et des conditions imposées par l'ICC, supposons qu'au

moins deux transporteurs, ayant accepté l'Accord de Washington, demandent à l'ICC d'approuver la fusion ou la coordination de services distincts établis à un même endroit. L'ICC approuve alors le projet et impose les conditions applicables à la Nouvelle-Orléans en vue de protéger les employés que le projet désavantagerait. Les conditions ainsi imposées seraient en vigueur pour une période de quatre ans à compter de la date de l'ordonnance rendue par l'ICC et, s'il s'écoule un an avant que la fusion ou la co-ordination ne puisse se réaliser, la période de protection est alors réduite à trois ans. A l'expiration de cette période, les employés désavantagés peuvent alors se prévaloir des prestations prévues aux termes de l'Accord de Washington pendant une période additionnelle de deux ans, la protection étant accordée sur une période totale de cinq ans.

Il faut se rappeler, cependant, que de nombreuses «co-ordinations» prévues à l'article 2 a) de l'Accord de Washington n'exigent pas l'approbation de l'ICC et ne sont donc pas soumises aux conditions imposées par la loi quant à la protection. Par contre, l'ICC impose fréquemment des conditions de protection dans le cas d'abandons partiels de lignes ferroviaires ou de services présumément non rentables qui ne sont pas visés par l'Accord de Washington. En résumé, les prestations prévues par l'Accord ne s'appliquent que si le projet d'exploitation du transporteur est une «co-ordination» au sens où l'entend l'article 2 a) qui se lit comme il suit:

«Le terme «co-ordination» utilisé dans le présent accord signifie l'action conjointe d'au moins deux transporteurs tendant à unifier, à fusionner ou à utiliser en commun, en tout ou en partie, leurs services ferroviaires distincts ou tout service antérieurement assuré par eux séparément.»

On se demande souvent le sens des expressions «indemnité de déplacement», «indemnité de co-ordination» et «indemnité de séparation» et l'on se demande aussi qui peut y avoir droit. Vu que l'ICC s'est fondé sur l'Accord de Washington pour établir les diverses conditions de protection prévues par la loi, il me semble suffisant de donner la définition des termes que l'on retrouve dans l'Accord. Toutefois, la durée de la protection accordée à un employé varie selon les conditions particulières qu'impose l'ICC.

Qu'est-ce qu'une indemnité de déplacement et qui peut y avoir droit?

Tout employé visé par les dispositions de l'Accord de Washington sur la protection de l'emploi et qui est maintenu en service après la coordination de services quelconques, reçoit une indemnité de déplacement pour une période ne dépassant pas cinq (5) ans à compter de la date à laquelle il a été touché la première fois, exclusivement par suite de la coordination en cause, pourvu qu'il ait exercé ses droits d'ancienneté du mieux qu'il a pu, sans toutefois qu'il ait eu à changer de résidence, pour obtenir un emploi lui assurant une rémunération au moins équivalente à celle de l'emploi qu'il occupait immédiatement avant d'être déplacé. L'indemnité de déplacement se calcule en additionnant les revenus de l'employé pour la période de 12 mois de travail qui a précédé immédiatement ladite co-ordination et en en divisant la somme par douze (12). Le résultat obtenu constitue le salaire assuré et l'on verse à l'employé, s'il y a lieu, la différence entre son salaire mensuel réel et le montant assuré, à condition que, de son gré, il n'abandonne pas son emploi les jours de travail qui lui sont assignés normalement.

Qu'est-ce qu'une indemnité de co-ordination et qui peut y avoir droit?

Tout employé d'un des transporteurs participant à une co-ordination particulière qui demeure sans emploi par suite de ladite co-ordination, reçoit une indemnité de co-ordination établie d'après ses années de service; l'indemnité mensuelle correspond dans chaque cas à 60 p. 100 de la rémunération mensuelle moyenne de l'employé en question au cours des douze (12) derniers

mois où il a touché un salaire. La rémunération mensuelle moyenne est calculée de la même manière que le salaire assuré dans le cas des employés admissibles à une indemnité de déplacement. L'indemnité mensuelle moyenne de 60 p. 100 sera versée de la façon suivante:

<i>Années de service</i>	<i>Durée des versements</i>
1 an et moins de 2 ans	6 mois
2 ans et moins de 3 ans	12 mois
3 ans et moins de 5 ans	18 mois
5 ans et moins de 10 ans	36 mois
10 ans et moins de 15 ans	48 mois
15 ans et plus	60 mois

Tout employé qui reçoit une indemnité de co-ordination est sujet à être rappelé au travail moyennant un avis répondant aux conditions établies dans le contrat de travail. En outre, cet employé peut être tenu de retourner au service du transporteur qui l'employait pour accomplir tout autre travail raisonnablement comparable à celui qu'il faisait déjà et pour lequel il est physiquement et mentalement apte, pourvu que l'emploi en question n'exige pas un changement de résidence. Lorsqu'un employé ne répond pas à un tel rappel, le transporteur n'est plus tenu de continuer à lui verser ladite indemnité de co-ordination.

Tout employé ayant droit de recevoir une indemnité de co-ordination peut, selon le choix qu'il fait au moment de la co-ordination, démissionner de son poste et accepter, à la place de toutes autres prestations, une indemnité de séparation qu'il recevra en une somme forfaitaire déterminée selon le tableau suivant:

<i>Années de service</i>	<i>Indemnité de séparation</i>
1 an et moins de 2 ans	3 mois de salaire
2 ans et moins de 3 ans	6 mois de salaire
3 ans et moins de 5 ans	9 mois de salaire
5 ans et moins de 10 ans	12 mois de salaire
10 ans et moins de 15 ans	12 mois de salaire
15 ans et plus	12 mois de salaire

Les employés ayant moins d'une année de service reçoivent la valeur de cinq jours de salaire suivant l'échelle établie pour le dernier emploi qu'ils ont occupé.

L'article 11 de l'Accord de Washington ainsi que les conditions applicables à l'Oklahoma et à Burlington prévoient certaines garanties contre des pertes occasionnées par la vente de maisons et contre les frais de déménagement dans le cas des employés qui, ayant droit à une indemnité de co-ordination, acceptent un emploi à des endroits qui exigent d'eux un changement de résidence.

Comme il a déjà été signalé, la durée de la protection accordée à un employé varie. Aux termes de l'Accord de Washington, un employé autorisé à recevoir une indemnité de déplacement reçoit celle-ci pour une période de cinq ans à compter de la date à laquelle il a été désavantagé pour la première fois. Les conditions applicables à la Nouvelle-Orléans et les conditions C&NW limitent cette protection à quatre ans à compter de la date à laquelle l'ICC a rendu son ordonnance autorisant le projet d'exploitation du transporteur. De la même façon, les conditions applicables à l'Oklahoma et à Burlington limitent la durée de la protection à la date du déplacement de l'employé; la protection est accordée pendant quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance de l'ICC mais, dans aucun cas, ne doit-elle durer plus longtemps que la période pendant laquelle l'employé a été au service du transporteur.

Les conditions applicables à l'Oklahoma, à Burlington et à la Nouvelle-Orléans diffèrent de l'Accord de Washington en ce qui concerne la déduction des revenus marginaux des indemnités de coordination dues aux employés qui y ont droit. Les conditions précitées permettent de telles déductions tandis que l'Accord de Washington ne prévoit aucune disposition à cet égard.

Une étude plus approfondie des procès-verbaux nous démontre que les témoins représentant les chemins de fer ont sans cesse exprimé l'avis que le métier des employés et l'ancienneté à un endroit déterminé sont des obstacles à la mobilité du personnel. Il est établi que les syndicats sont disposés à étendre leurs districts d'ancienneté mais les chemins de fer refusent d'assumer la responsabilité financière des frais additionnels qui résulteraient naturellement d'une mobilité accrue du personnel. Si l'on fait l'historique de la politique d'ancienneté à des endroits déterminés, on constate que les chemins de fer ont établi cette ligne de conduite afin d'attirer des employés dans des endroits éloignés en leur accordant plus de sécurité.

Pour ce qui est des employés qui passent d'un métier à l'autre, on doit comprendre que les travailleurs qui deviennent inutiles parce que leur métier n'est plus nécessaire, ne possèdent pas forcément les aptitudes voulues pour un autre métier.

Par exemple, un machiniste fait cinq ans d'apprentissage pour un chemin de fer, comme c'est le cas pour un voiturier. Si des machinistes sont mis à pied, peut-on supposer qu'un d'entre eux pourrait être transféré à un poste de voiturier si l'ancienneté ne jouait pas à l'intérieur des adeptes d'un même métier? Il semble plutôt probable que l'employé non spécialisé dont les services ne seraient plus requis ne serait pas transféré à un poste spécialisé à cause des frais nécessaires à la formation ou à la nouvelle formation de cet employé; ce dernier serait donc mis à pied. Par ailleurs, les employés spécialisés qui deviendraient inutiles auraient probablement l'occasion d'occuper des postes non spécialisés, encore une fois à cause des frais nécessaires à la formation ou à la nouvelle formation à donner à ces employés pour qu'ils puissent occuper d'autres emplois spécialisés.

C'est évidemment la raison pour laquelle, au Royaume-Uni, le contrat de travail comporte une disposition en vertu de laquelle les employés transférés à un emploi inférieur reçoivent indéfiniment leur rémunération antérieure.

Il y a un autre aspect de la situation sur lequel nous aimerions renseigner le Comité. Ce point a été soulevé mardi dernier comme en font foi les procès-verbaux de ce jour dont nous n'avons pas de compte rendu écrit. Il s'agit de l'application de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien dans le cas de la fusion de bureaux télégraphiques.

Les accords conclus entre les chemins de fer et l'Union des télégraphistes de commerce avaient pour but d'accorder aux employés les plus anciens tous les avantages possibles quant à la durée de leur emploi. Ils pouvaient être promus à différents emplois à commencer par le poste de messager (celui qui livre les messages d'un télégraphiste à un autre) jusqu'au poste de télégraphiste senior ou de chef d'atelier.

Dans chaque échelon qu'il gravissait, un employé pouvait conserver l'ancienneté qu'il avait accumulée dans des postes inférieurs. Lorsqu'il y avait diminution du personnel dans sa catégorie, plutôt que d'être mis à pied, il était transféré à une classe inférieure où il avait de l'ancienneté.

En conséquence, l'indemnisation prévue dans la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne pouvait s'appliquer qu'une fois que l'employé avait descendu tous les échelons stipulés dans le contrat de travail, alors qu'il était mis à pied. Si l'employé refusait de descendre les échelons et décidait de démissionner, il ne pouvait présenter aucune demande d'indemnisation aux termes de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Les dispositions précitées prévoient la continuation de l'emploi à un salaire réduit mais elles ne prévoient pas d'indemnisation pour la perte réelle de salaire, ni aucune indemnisation à l'égard de la perte d'une propriété quelconque causée par le déménagement nécessaire pour que l'employé puisse jouir de ses droits d'ancienneté.

En conséquence, nous recommandons donc que le bill C-15 prévoit un genre de protection que les employés ne peuvent pas obtenir actuellement en vertu de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Espérant que les renseignements qui précèdent vous seront utiles, je demeure

Votre tout dévoué,

A. R. Ribbons, *secrétaire*.

#### APPENDICE M

Boîte postale 733,  
Sioux Lookout (Ontario)  
Le 9 décembre 1963

Monsieur Posper Boulanger,  
Président du Comité permanent  
des chemins de fer, canaux  
et lignes télégraphiques,  
Ottawa, Canada.

Monsieur,

Vous trouverez sous ce pli nos pétitions qui appuient sans réserve le bill C-15.

Bien vôtre,

Thomas Moroz,  
*Président, Joint Running Trades,*  
Sioux Lookout.

Nous, soussignés, appuyons sans réserve le bill C-15, modifiant la loi sur les chemins de fer (Responsabilité en matière d'indemnisation du personnel).

(Signatures) Thomas Moroz et 75 autres personnes.

