

Exploitation des chemins de fer—Loi

M. Howard: C'est tout à fait exact. Il est également exact que le premier ministre d'alors a aussi sacrifié les Canadiens à ce moment-là. La question concernant le règlement de ce différend là se posait de la même façon qu'aujourd'hui. Que pouvions-nous faire en tant que Parlement, pour régler le différend? Je ferai simplement remarquer que le Premier ministre d'alors s'exprimait de façon équivoque, ce qu'il a fait également aujourd'hui.

Je ne sais pourquoi certains députés sont tellement irritables et hésitants lorsqu'il est question d'arbitrage obligatoire, pourquoi le chef de l'opposition, le ministre des Transports, le ministre du Travail et de nombreux autres déclarent qu'ils ne croient pas en l'arbitrage obligatoire, pour ensuite faire volte-face. Pourquoi cette timidité? Pourquoi ne pas reconnaître une situation de fait et admettre qu'aujourd'hui nous imposons à un groupe de travailleurs et de compagnies un règlement arbitraire? Pourquoi ne pas reconnaître honnêtement les faits et cesser toutes ces balivernes? Pourquoi se cacher derrière quelque notion théorique de la convention collective? Nous avons eu l'arbitrage obligatoire en 1950, en 1958 lorsque le très honorable député de Prince-Albert était premier ministre, en 1966 et de nouveau aujourd'hui. Pourquoi, diable, ne pas le dire?

Les députés estiment-ils que les 51,000 travailleurs sédentaires dont on exige le retour au travail ne voient pas la situation telle qu'elle est? Croient-ils que les employés d'ateliers, qui n'en sont pas encore au point de décider s'ils déclencheront la grève, ne voient pas les choses telles qu'elles sont? Et le fonctionnement des trains aux prises avec le Syndicat des travailleurs unis des transports? Les députés ignorent-ils que celui-ci sait ce qui se passe? Il s'agit d'arbitrage obligatoire et cessons de tourner autour du pot.

Il y a un autre fait que nous devons retenir. Quand, en 1950, les premières démarches d'arbitrage obligatoire ont été entreprises au pays, nous avons anéanti le processus de la négociation collective pour les cheminots.

Des voix: Bravo!

M. Howard: Aujourd'hui, le ministre du Travail est en mesure de déclarer que nous suivons la procédure habituelle. Il s'agit certes de la procédure habituelle puisqu'elle constitue une ingérence dans les négociations collectives. Les Canadiens et les députés ne veulent pas de libres négociations collectives pour les chemins de fer, sauf si on peut aboutir à un accord tout en évitant une grève ou un lockout. Dès qu'il y a une grève ou un lockout, nous ne voulons nullement nous en mêler. C'est ce que nous faisons aujourd'hui.

Le ministre des Transports qui connaît fort bien le processus des négociations collectives, puisqu'il y a participé, a clairement exposé la situation. La seule négociation collective efficace se produit lors d'une épreuve de force au cours d'un différend. Le plus fort l'emporte. Le ministre des Transports a déclaré qu'il avait été mêlé à un conflit et à une grève fort bien justifiée où les ouvriers avaient eu le dessous parce qu'ils étaient faibles. Il a mentionné aussi une mauvaise cause gagnée parce qu'ils étaient forts. Nous n'offrons pas cette occasion aux cheminots.

Cessons de nous leurrer et de leurrer les autres. Les cheminots n'ont pas d'arme efficace dans les négociations collectives. Le processus établi par la loi n'est qu'un mythe, qu'un artifice. Hier encore, le gouvernement renforçait la position selon laquelle si le Parlement l'appuie, il sera à jamais contraint, dans toutes les négociations ferro-

viaires à venir, peu importe que la cause soit juste, injuste, forte ou faible, d'imposer le règlement proposé par le président de conseil de conciliation. Comment alors pourra-t-il y avoir des négociations libres, la direction du CN et du CP le sachant?

Ils savent parfaitement bien que tout ce qu'ils ont à faire, c'est attendre, lanterner, retarder, temporiser et se plier aux formalités d'une comparaison devant un agent de conciliation. Ils savent qu'il leur faut gagner leur cause auprès du président de la commission de conciliation. Peu importe ce que dit le président, tout ce qu'ils doivent faire, c'est être intransigeants, puis ce sera le règlement. Quel genre de négociation collective est-ce là? Comment qualifiez-vous la position d'un gouvernement qui dit que c'est ce qu'il va imposer aux travailleurs et appuie des sociétés? C'est exactement ce qui arrive.

Lors d'une grève normale, les grévistes ont l'intention de causer des difficultés à leur employeur; ils cherchent à provoquer une perte de production, une perte sur les ventes ou un quelconque préjudice financier, afin que l'employeur ne puisse plus supporter les pertes et signe un contrat. Il en va de même dans un lock-out. L'employeur cause des difficultés et un préjudice aux travailleurs en les empêchant de reprendre le travail. Lorsque c'est trop difficile pour les travailleurs, ils sont disposés à signer un contrat. C'est en cela que consiste la négociation collective dans une grève ou un lock-out.

Dans les chemins de fer, le préjudice n'est pas causé à l'employeur. Il est causé à tout le monde sauf à l'employeur. Ce ne sont pas le CN ou le CP qui ont des difficultés; ce sont les cultivateurs des Prairies qui ne peuvent pas expédier leurs céréales, les habitants des endroits isolés qui ne reçoivent pas leurs marchandises et les fabricants d'automobiles qui ne peuvent pas recevoir leurs matériaux ni expédier leurs produits. Tous, sauf les employeurs, connaissent des difficultés. C'est alors que le Parlement entre en scène.

En dépit de toutes les simagrées du ministre du Travail et de celui des Transports, lorsqu'il y a un conflit de travail chez les cheminots, il n'y a pas d'autre solution que l'imposition d'un règlement. Actuellement, aucun autre organisme que le Parlement canadien ne peut le faire.

En imposant un règlement aux travailleurs, nous détruisons la négociation collective libre. En réalité, elle n'existe pas depuis 23 ans. Elle a été détruite en 1950. Je conviens que l'arbitrage est l'unique solution. Quelqu'un en a-t-il une autre? Les grands champions de la négociation, comme le député de Verdun, sont rares. Même lui n'est plus utile dans ce domaine.

N'entretenons plus le mythe de la négociation collective, de son importance et du respect que nous lui portons, alors que chaque fois qu'elle est rompue, nous la discréditons davantage. Les députés pensent-ils que les employés de chemins de fer, les négociateurs et les sociétés l'ignorent? Nous parlons de la nécessité de trouver une autre formule. Le parti conservateur semble avoir opté pour le rapport Woods et le principe d'une commission quelconque de pacification pour s'occuper de la négociation collective, comme une commission des différends ouvriers qui veillerait sur l'intérêt public. Cela mis à part, je doute qu'on trouve trois indépendants; le député de Verdun l'a d'ailleurs souligné.