

(L'article 39 est adopté.)

(Les annexes 1 à 4 inclusivement sont adoptées.)

(L'article 1 est adopté.)

(Le titre est adopté.)

(Rapport est fait du projet de loi.)

La présidente suppléante (Mme Champagne): Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Maintenant, conformément à l'ordre adopté plus tôt?

Des voix: D'accord.

M. Cadieux propose: Que le projet de loi C-85, prévoyant la reprise et le maintien des services ferroviaires ainsi que le règlement des conflits relatifs aux conditions d'emploi entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés, soit lu pour la 3^e fois et adopté.

L'hon. André Ouellet (Papineau): Madame la Présidente, dans mes derniers commentaires sur cette mesure, je tiens à dire qu'il est triste que le Parlement ait à légiférer en matière de retour au travail. Il est certain que dans la situation idéale les parties auraient négocié une convention collective. Malheureusement, il semble que cela ait été impossible.

Les compagnies estiment qu'elles doivent comprimer lourdement leurs coûts d'exploitation et ne sont donc pas d'humeur à accorder des augmentations de salaires généreuses à leurs employés. Cette conjoncture a donc compromis le processus de négociation dès le départ. Même si, en temps normal, on aurait pu conclure une convention collective, la chose a été impossible dans ce cas.

Je dois dire qu'il a été facile de conclure des conventions collectives dans l'industrie ferroviaire durant de nombreuses années. De fait, la dernière loi de retour au travail remonte à 1973. Les relations de travail dans cette industrie ont été bonnes durant 15 ans. On constate avec tristesse que tel n'est plus le cas.

Des représentants syndicaux avec qui je me suis entretenu m'ont appris que, ces dernières années, l'attitude des dirigeants s'était radicalement modifiée. J'espère que cette tendance fort regrettable ne se poursuivra pas.

Plusieurs employés du Canadien National, du Canadien Pacifique et d'autres chemins de fer ont réussi pendant des années au Canada à gagner convenablement leur vie. Les chemins de fer ont toujours été un important facteur de développement de notre économie et une source d'emplois stables et rémunérateurs. Il est par conséquent dommage qu'après tant d'années de bons rapports, beaucoup d'employés comptant de 20 à 30 ans de service pour la même compagnie se mettent à constater un changement radical dans la façon dont leur employeur les traite, sans marque de considération ou d'amitié. On ressent maintenant de l'affrontement ou de l'indifférence.

Je crois très important que l'arbitre qui sera nommé par le ministre soit conscient des difficultés qui marquent les relations patronales-syndicales dans le secteur des chemins de fer et qu'il s'efforce de corriger la situation.

Je ne suis pas très optimiste pour ce qui est de l'avenir du secteur ferroviaire au Canada dans un climat de déréglementation. Malgré tout, j'espère que, au début du moins de cette

Maintien des services ferroviaires—Loi

nouvelle situation créée par la déréglementation, l'arbitre va juger bon de donner une chance aux employés et de leur accorder une bonne convention collective. Il lui reviendra fondamentalement de rédiger toute la convention collective, car les deux parties n'ont encore convenu de rien. Ce sera une tâche difficile pour l'arbitre et j'espère que le ministre saura dénicher une personne compétente pour assumer cette responsabilité. Je lui souhaite bonne chance et j'espère que cette convention collective sera bien accueillie par les deux parties et, surtout, que même s'il s'agit d'un règlement imposé, elle sera considérée par les deux parties comme une solution équitable.

M. Rod Murphy (Churchill): Madame la présidente, je ne parlerai pas aussi longtemps que je l'ai fait lors du débat de deuxième lecture, mais je tiens à signaler que nous nous opposons toujours à ce projet de loi. Au cours du débat de deuxième lecture, nous avons précisé que nous comprenions la nécessité d'assurer le maintien des sociétés ferroviaires au Canada.

• (0150)

Beaucoup d'entre nous viennent de l'Ouest qui est la région la plus touchée par la grève, proportionnellement à la population. Toutefois, nous estimons que cette mesure législative, telle qu'elle a été présentée au Parlement et même après les amendements apportés en comité plénier au cours des dernières heures, est encore défectueuse. Nous sommes heureux que le gouvernement ait accepté un amendement—et même participé à sa rédaction—qui fera que l'arbitre ne pourra pas agir indépendamment et imposer une convention collective de trois ans à des parties qui essaient depuis plus d'un an de négocier une convention de deux ans. Je pense que nous avons apporté là quelque amélioration.

Toutefois, sur beaucoup d'autres points que nous avons soulevés en deuxième lecture, la mesure législative n'a pas été modifiée. Mon collègue, le député de Winnipeg—Birds Hill (M. Blaikie), a cité l'hon. Robert Stanfield qui s'interrogeait, en 1973, sur le but du Parlement et son rôle dans les mesures de rappel au travail, ainsi que sur l'importance de dépasser les seules étapes pratiques du simple rappel. Nous devons aussi considérer le temps et donner à l'arbitre des lignes directrices raisonnables.

Cette mesure ne traite en aucune manière de la responsabilité que le Parlement aurait dû assumer. De ce fait, les travailleurs et les compagnies n'ont aucune idée de la façon dont travaillera l'arbitre. Comme je l'ai dit en deuxième lecture, nous ne pouvons pas avoir une foi aveugle en l'arbitre. J'ai mentionné mon expérience personnelle de négociateur pour les enseignants du Manitoba. Nous avons un arbitre qui s'est prononcé contre une chose que le conseil scolaire et les enseignants avaient acceptée. Il lui semblait que c'était ce qu'il fallait faire. Les deux parties ne purent pas signer l'offre finale à cause de certaines autres divergences. Toutes deux avaient dit qu'elles acceptaient l'offre salariale. Pourtant, l'arbitre en décida autrement. Nous commettons la même erreur en adoptant ce projet de loi maintenant.