

Exploitation des chemins de fer—Loi

J'estime que les employés ont suffisamment souffert et que nous devrions voir à ce qu'ils obtiennent un juste traitement quand ils retourneront au travail.

Je ne sais si la Chambre en général est au courant de l'attitude de la Commission d'assurance-chômage durant cette grève. Plus d'un employé m'a téléphoné se plaignant d'avoir été congédié même s'il n'avait pas été mêlé directement au conflit; on lui a refusé toute possibilité de toucher des prestations d'assurance-chômage même s'il était en chômage depuis deux ou trois semaines et continuerait à l'être pendant au moins une autre semaine. On lui a refusé les prestations d'assurance-chômage, malgré le fait qu'il ait contribué à la caisse.

La Commission d'assurance-chômage, semble-t-il, a décidé de traiter tous ceux qui ont quelque chose à voir avec les deux réseaux ferroviaires comme s'ils étaient tous en grève quand en fait beaucoup d'entre eux ne l'étaient pas. Ils ont adopté une même ligne de conduite pour tout le monde.

Je conteste à la Commission d'assurance-chômage le droit d'adopter une ligne de conduite de nature générale. Je croyais que la Commission était comptable à chaque employé qui versait ses cotisations à la caisse et qui avait donc le droit d'être traité sur un plan personnel. Toutefois, le gouvernement actuel ne considère par les gens comme des personnes mais plutôt comme des êtres impersonnels. C'est ainsi qu'il a agi à l'endroit de ceux qui sont devenus chômeurs. Un travailleur m'a dit au téléphone: «Je n'ai plus d'emploi et je n'en aurai probablement plus jamais.»

Je crois que cette disposition ne protège pas suffisamment ces personnes, car il est question dans l'alinéa a) des travailleurs qui se sont mis en grève, mais je m'inquiète également de ceux qui chôment par suite de la grève, c'est-à-dire involontairement. Je propose donc, appuyé par le député d'Assiniboia:

Qu'on modifie l'alinéa 4(3)a) du bill C-217 en insérant, immédiatement après le mot «loi, à la ligne 27, ce qui suit: «ou qui a été licencié par suite de la grève.»

J'ajouterai que si le ministre intéressé juge bon d'incorporer cet amendement de son propre gré, je trouverais la chose acceptable. Je tente simplement de faire inclure cette protection dans la loi.

M. le vice-président: Je vais maintenant présenter l'amendement. L'amendement est tel que le député l'a lu.

● (2120)

M. Munro (Hamilton-Est): Monsieur le président, je pourrais ajouter que cet amendement a tout à fait sa raison d'être. Je comprends parfaitement que le député désire protéger ceux qui ont été mis en disponibilité par suite de cette grève. Bien souvent, ils n'étaient pas grévistes eux-mêmes; ils étaient soit avec les employés itinérants soit avec les employés d'atelier. Un grand nombre d'employés sédentaires ont été mis en disponibilité alors qu'ils ne participaient pas à la grève tournante et habitaient une autre région géographique.

Bien que l'amendement se justifie, je pense qu'il peut être amélioré. Après avoir examiné l'amendement du NPD, nous avons jugé qu'il y avait lieu d'y ajouter une seconde partie. Je propose que les mots suivants soient insérés. Peut-être pourrions-nous reporter l'article et y revenir une fois que nous aurons pu examiner l'amendement qui se lirait ainsi:

Qu'aucun de ces employés ne sera de nouveau mis en disponibilité par l'une des compagnies ferroviaires par suite de cette grève.

[M. Gleave.]

En d'autres termes, même si nous adoptons l'amendement du député, il pourrait arriver qu'une personne mise en disponibilité soit rappelée pour une journée puis de nouveau mise en disponibilité. A mon avis, grâce à notre modification, il ne pourrait pas être remis en disponibilité. Peut-être que si l'article était reporté jusqu'à ce que nous ayons pu en vérifier le libellé, nous pourrions proposer un amendement en ce sens. J'ose croire que le NPD serait d'accord. Ainsi, cet amendement s'appliquerait non seulement au paragraphe (3) de l'article 4, mais également aux articles des autres parties du bill où il est question de mise en disponibilité. Le NPD a déjà donné un préavis de son intention de proposer des amendements à ces autres articles.

M. le vice-président: La Chambre est-elle d'accord pour interrompre la discussion de l'amendement que le député propose, afin de laisser au ministre le loisir de corriger le libellé? Nous pourrions revenir au point soulevé plus tôt par le député d'Egmont et celui de Saint-Jean-Est.

Des voix: D'accord.

M. McGrath: Monsieur le président, nous estimons que l'amendement est raisonnable et nous estimons que la suggestion du ministre l'est également. Nous sommes disposés à attendre jusqu'à ce que le ministre ait eu l'occasion d'examiner l'article et de soumettre lui-même son amendement.

M. Howard: Monsieur le président, je veux être assuré, comme le désirent également d'autres députés, que nous ne faisons que reporter l'amendement; je crois savoir que cela laisserait l'article ouvert à d'autres discussions. J'espère que tel est le cas, parce que j'ai moi-même une autre proposition à faire à propos d'une autre partie de l'article.

M. le vice-président: L'honorable député a lu la pensée de la présidence. La présidence a l'impression que d'autres députés désirent discuter de façon générale l'objet de l'article 4, et en reportant l'amendement pour y revenir ensuite plus tard, j'estime que nous n'empêcherions pas des députés de participer au débat à cette étape.

M. Howard: Monsieur le président, je désire soulever une autre question quelque peu analogue à celle qu'a soulevée le député de Saskatoon-Biggar. C'est au sujet des travailleurs du rail, dont certains étaient en grève, et dont certains autres ont été mis à pied par suite de la grève. J'en parle à cause d'une expérience que les travailleurs du rail ont connue en 1966 après l'adoption de la loi à cette époque. Le libellé du paragraphe (1) de l'article 4 est pratiquement identique à celui que l'on trouvait dans la loi de 1966. Ce paragraphe avait trait à la reprise de l'activité. En ce sens, le libellé était identique. C'est ce dont je veux vous entretenir.

Nous avons découvert en 1966, après l'adoption de la loi qui obligeait les sociétés ferroviaires, dès l'entrée en vigueur de la loi, à reprendre leurs opérations et qui obligeait chacun des employés alors en grève à retourner à son emploi, nous avons découvert, dis-je, que même si les sociétés ferroviaires avaient repris leur activité, la loi ne les obligeait pas à rappeler leurs employés aussitôt qu'elles reprenaient leurs opérations. En 1966, nous nous sommes donc aperçus que même si les sociétés ferroviaires avaient repris leur opérations de transport, certains employés avaient dû attendre des jours et même des semaines avant d'être rappelés à leur travail.