

J'ai suggéré précédemment, à l'égard d'une question posée lorsque nous parlions de rappeler le Parlement, que nous formions, quand cette question sera réglée, un groupe dans lequel les employés seront très bien représentés en vue de trouver une réponse technique autre que les réponses habituelles que nous avons entendues aujourd'hui. Je ne crois pas que la commission des conflits dans les secteurs publics essentiels, ou la méthode dont le leader de l'opposition a parlé au sujet de l'étude Mills, constitue la bonne réponse car il est clair que cela peut impliquer au besoin l'arbitrage obligatoire. Il est ridicule de le cacher. Le chef de l'opposition a conclu ses remarques, et c'est également le cas de l'étude Mills, en disant qu'il n'y a pas d'autre solution pour s'assurer des services nécessaires lorsque les conséquences de leur interruption sont aussi graves.

● (2110)

Pour assurer qu'une telle situation ne se reproduira plus jamais, personne n'a encore proposé d'autre solution que l'adoption, en dernier ressort, de l'arbitrage obligatoire. A mon avis, il doit exister une autre solution. Je pense que le gouvernement en est conscient. Lorsque la grève sera terminée, nous sommes disposés à étudier la question dans son ensemble. Ce que je dis au député c'est qu'au stade actuel, je ne pense pas que la solution proposée par le parti du député ou celle de l'étude Mills puisse constituer le genre de réponse permettant de donner au député une assurance éternelle qu'une telle situation ne se produira plus jamais.

M. MacDonald (Egmont): Monsieur le président, je pense qu'il conviendrait de clarifier certains points afin que le ministre comprenne exactement ce que je veux dire. Je pense que le ministre a voulu passer de A à Z sans s'arrêter à certains points intermédiaires. Je lui ai demandé de façon précise s'il veillerait à ce qu'on tienne la réunion au niveau supérieur entre lui-même et son collègue, le ministre des Transports, et les hauts fonctionnaires responsables des deux provinces ainsi que les représentants des syndicats ferroviaires.

Je pense que c'est tout à fait évident, par exemple, que dans le cas des deux dernières grèves auxquelles je me suis intéressé, une très grande partie des éléments du débrayage qui a eu lieu à l'Île-du-Prince-Édouard se trouvaient liés à une grève nationale qui, à bien des points de vue n'avait pas directement trait à la situation telle qu'elle s'appliquait aux opérations ferroviaires de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous devons examiner ce point attentivement en vue de découvrir si des mesures d'un autre genre pourraient être prises. Cela ne signifie pas que nous devrions demander à certains employés de ce service de renoncer au droit de grève.

En second lieu, je pense que nous devrions classer ces deux provinces dans une catégorie totalement différente de celle des chemins de fer. Nous avons déjà pris certaines mesures à l'égard des services essentiels, qu'il s'agisse des forces armées ou de la GRC. Quand il s'agit d'un service qui affecte toute l'économie d'une province, je ne crois pas

Exploitation des chemins de fer—Loi

qu'il faille l'envisager de la même manière que l'utilisation des voies fermées dans d'autres provinces où il existe divers moyens de transport.

Je m'efforce simplement de signaler au ministre du Travail que puisque cette situation s'est répétée trois fois depuis 1950, nous ne pouvons pas exposer de nouveau ces deux provinces au même danger. Pour en arriver là, j'estime que le ministre devrait s'engager à mettre au point d'ici quelques mois un nouveau système qui empêcherait la même situation de se répéter, non pas à l'échelle nationale parce que nous savons que c'est impossible, mais qui serait beaucoup mieux que la situation actuelle qui n'est en somme qu'un moyen de fortune.

M. Munro (Hamilton-Est): J'espère en arriver là.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais appuyer les propos du député d'Egmont et ce faisant demander au ministre ou au premier ministre qui est présent à la Chambre, si le gouvernement, conformément à la responsabilité constitutionnelle de maintenir des services ferroviaires entre la terre ferme et ces deux îles, prendra à son propre compte l'exploitation de ces deux services essentiels étant donné que les navires qui assurent ces services sont la propriété du ministère des Transports.

M. Gleave: Monsieur le président, l'alinéa (3) m'inquiète.

M. McGrath: Monsieur le président, j'ai posé ma question au ministre du Travail.

M. le vice-président: A l'ordre, je vous prie. Le ministre ne s'est pas levé et la présidence a donné la parole au député de Saskatoon-Biggar. Nous reviendrons ensuite au député de Saint-Jean-Est.

M. Gleave: Monsieur le président, j'aimerais me reporter à l'alinéa a) du paragraphe (3) de l'article 4 qui énumère les conditions que les chemins de fer doivent observer quand les employés retournent au travail, s'ils décident de le faire, à la suite d'un règlement imposé par le Parlement. J'estime que justice doit être faite quel que soit le règlement. J'ai été un peu choqué et surpris d'entendre le ministre des Transports déclarer un peu plus tôt aujourd'hui que ce qui devait nous préoccuper était d'en arriver à un règlement et que l'équité ou la justice n'était pas primordiale même si lors de négociations de ce genre entre employés et employeurs la question du pouvoir qui se trouve entre les mains de l'une ou l'autre partie est de première importance dans le genre de règlement à réaliser.

A mon avis, puisque la question a été mise entre les mains du Parlement, nous devons voir à ce qu'il y ait justice et équité. Nous étudions la question parce que l'employeur n'a pas réussi à s'entendre avec ses employés. L'employeur n'a pas été à la hauteur de ses obligations envers ses employés et envers le peuple canadien en ne fournissant pas le service dont ils ont besoin; chacune des sociétés ferroviaires exerce un certain monopole sur le genre de service qu'elle fournit aux Canadiens.