

**M. le vice-président:** A l'ordre, je vous prie. Le comité a entendu l'amendement du ministre de la Justice.

● (0200)

**M. Lawrence:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Certains d'entre nous de ce côté-ci ont cru que l'amendement du ministre ferait mention du coût de la vie. Ce n'est pas le cas.

**M. le vice-président:** Rien n'empêche les députés de présenter un amendement par la suite. Le ministre a maintenant présenté le sien.

**M. Reid:** Ce sera un sous-amendement.

**M. Blenkarn:** Dois-je comprendre qu'il faudra amender l'amendement du ministre?

**M. Reid:** C'est exact.

**M. Orlikow:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'interromps le député de Peel-Sud pour commenter pendant quelques instants l'amendement proposé. Le fait que le ministre ait dû présenter cet amendement est bien la preuve de ce que nous avons essayé de faire comprendre au cours du débat. La direction des chemins de fer n'a pas manifesté le désir ou l'intention d'engager des négociations réelles et sérieuses. Je ne suis pas étonné de la grande divergence d'opinions entre les sociétés intéressées et leurs employés au sujet des parties de l'entente ou il est question de salaires. Toute compagnie essaie de maximiser ses bénéfices et tente de payer ses ouvriers le moins possible. D'autre part, les employés de toute compagnie essaient d'obtenir les meilleurs salaires et avantages sociaux. Il n'est pas étonnant qu'il y ait des divergences d'opinions à ce sujet.

Il y a des divergences d'opinions entre les entreprises et leurs employés depuis de nombreuses années sur la question de la sécurité d'emploi et les employés ont souvent essayé de résoudre cette question. Il y a quelques années, ils ont négocié une entente prévoyant une caisse de sécurité d'emploi. Cette caisse a été garnie à raison de 1c. l'heure par employé. Cet argent n'a à peu près jamais été utilisé parce que les conditions de cette entente étaient si restrictives que les sociétés ne voulaient pas ou ne pouvaient pas s'en servir.

Dans les dernières négociations, les syndicats étaient disposés à faire une concession importante afin que figure dans la convention un article destiné à protéger les droits de leurs membres. Ils étaient disposés à laisser tomber toute description de métier ou d'emploi et, si l'employeur acceptait de garantir les emplois des travailleurs comptant deux ans ou plus de service, ils étaient disposés à accepter que l'employeur puisse décider de l'affectation d'un employé mis en disponibilité en raison de l'automatisation ou pour quelque autre motif, à tout autre poste et, que dans le cas où l'employé, se trouvait dans cette situation précaire refuserait d'accepter l'emploi qui lui était proposé, il puisse être mis à pied sans protestation de la part du syndicat.

Les preuves présentées par le syndicat et par la commission de conciliation ont indiqué d'une manière concluante que cet accord n'aurait rien coûté aux compagnies. Malgré cela, celles-ci n'ont pas fait montre de la moindre intention de réaliser une entente à cet égard. Y a-t-il lieu de s'étonner du fait que les employés ferroviaires soient mécontents et soupçonneux et que les députés reçoivent des coups de téléphone de leurs électeurs, membres des syndicats ferroviaires, les prévenant que, quelles que soient les

### *Exploitation des chemins de fer—Loi*

mesures législatives que le Parlement pourrait adopter, ils ne retourneront pas au travail. Je ne prétends pas qu'ils aient raison; je ne leur conseille pas de désobéir à cette loi, pas plus que je ne conseillerais à aucun citoyen de le faire, que je sois d'accord ou non, car il faut obéir à la loi. Or, les cheminots pensent ainsi ces jours-ci, et, dans une large mesure parce que, comme les sociétés ont pris l'habitude de dire non, elles ont continué à dire non même si un tel accord ne leur coûtait pas un sou.

Quels sont les faits? J'en ai parlé brièvement hier soir. L'effectif des employés sédentaires a été réduit de plus du tiers au cours des 20 dernières années. La productivité a augmenté considérablement; elle a augmenté dans l'industrie ferroviaire probablement davantage que dans toute autre industrie au pays. L'âge des travailleurs à l'emploi des chemins de fer est tel que dans le cas du CN, le taux normal de réduction de l'effectif est d'environ 18 p. 100 par année, tandis que la diminution de l'embauche dans l'industrie des chemins de fer est de moins de 3 p. 100 par année.

Il est évident que le phénomène normal de réduction peut pourvoir adéquatement à la réduction prévue des effectifs des employés sédentaires des chemins de fer, particulièrement si l'on considère l'ancienneté des employés actuels. Bien que 16 p. 100 des employés du CN soient maintenant âgées de plus de 55 ans, et que près du tiers des employés du CN comptent moins de quatre ans à l'emploi de la société, cette dernière refuse purement et simplement de retenir les recommandations dont on a fait mention et les suggestions qu'ont faites ses employés et leurs syndicats. Il refuse de considérer sérieusement les propositions du professeur Weldon à la commission de conciliation, soit que tous les employés ayant quatre ans ou plus d'ancienneté voient leur emploi garanti peu importe la possibilité que leur tâche soit éliminée par l'automatisation ou pour d'autres raisons. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les employés soient furieux. Il est vraiment triste que nous devrions régler, par voie législative, un problème qui aurait dû être librement résolu par les compagnies et les employés, ce qui n'aurait rien coûté aux compagnies.

Nous avons examiné l'amendement proposé par le ministre et il semble bien donner raison aux syndicats qui s'opposaient à ce que l'on retire la sécurité de l'emploi du rapport de la commission de conciliation, présenté par le président, et qu'elle ne figure pas dans le bill comme l'avait proposé à l'origine le gouvernement. L'amendement du ministre répond assez bien aux objections des syndicats ferroviaires et des employés qu'ils représentent et, pour cette raison, je ne proposerai pas l'amendement dont j'avais parlé auparavant.

**M. Lawrence:** Monsieur le président, vous savez que le député de Peel-Sud a déclaré qu'il avait un autre amendement à apporter à cet article. Je crois qu'il est maintenant prêt à le présenter.

● (0210)

**M. Reid:** Monsieur le président, sur le même sujet, je pense qu'avant d'approuver le sous-amendement, il faut que la motion ait été acceptée et que le représentant de Peel-Sud puisse présenter son amendement.