

*Conflit ouvrier*

Inutile d'hésiter au sujet de la clause salariale parce que, je le répète, les deux parties l'ont acceptée, mais peut-être pas par écrit. Pour ce qui est de l'autre question, nous devrions agir comme nous l'avons fait dans le cas de Vancouver, en prévoyant la nomination d'un arbitre dont les deux côtés devront accepter la décision. Les parties pourront ensuite retourner à la table de négociations et s'entendre sur un règlement juste dans ce domaine de la sécurité d'emploi, règlement que l'arbitre appliquerait aux deux côtés.

On présentera sans doute des arguments pour justifier la position prise par le gouvernement qui reprend les conclusions du juge Gold quant à la différence entre Montréal, Québec et Trois-Rivières. Je ne mets pas en doute la compétence ni la capacité du juge Gold, loin de là; il est probablement le meilleur conciliateur qu'on ait pu trouver pour ce travail. Mais une critique que j'ai formulée au sujet du rapport est qu'il semble refléter l'attitude impitoyable des employeurs concernant la situation à Montréal par rapport à celle de Québec et de Trois-Rivières. Je le dis à la lumière d'une déclaration parue dans la *Gazette* de Montréal du 29 octobre dernier. Je cite le paragraphe suivant:

«Au port de Montréal les choses vont bien, mais les deux autres éprouvent certaines difficultés» a déclaré ici le président d'une agence de navigation. «Pourquoi devrions-nous en faire les frais? Que chaque port tâche de s'en tirer et si l'un d'eux a des ennuis, qu'on le ferme tout simplement».

● (1620)

Je suis sûr que les habitants de Québec ou de Trois-Rivières seront heureux d'entendre une telle chose dans la bouche du président d'une compagnie de navigation de Montréal. Mais il est certain qu'une attitude et un état d'esprit aussi impitoyables de la part des employeurs portent préjudice non seulement aux employés mais aussi à deux des principaux ports de la province de Québec.

Permettez-moi de suggérer, pour essayer de surmonter les difficultés que nous connaissons dans nos ports, que s'il existait une administration des ports habilitée à donner tous les ordres de chargement et de déchargement des cargaisons en décidant combien de navires iraient à tel ou tel endroit, quand, et tous les combien, il est certain que l'on pourrait garantir un niveau d'activités satisfaisant aux ports de Trois-Rivières et de Québec et qu'il n'y aurait plus de difficultés. Nous savons que le port de Montréal, étant donné l'accroissement naturel de ses besoins, n'aura pas de problème. A mon avis, si une administration portuaire pouvait décider que telle cargaison en telle quantité sera déchargée dans tel ou tel port, un écart d'une telle ampleur entre les débardeurs et les trois ports n'aurait plus aucune raison d'être.

Je voudrais aussi préciser autre chose. Je rappelle aux députés et je les avertis que lorsque nous réglons par une mesure législative des conflits de ce genre entre employés qui font le même travail, appartiennent au même syndicat et travaillent pour le même employeur, et qu'un conflit permet à une section d'obtenir plus qu'une autre, et à celle-ci d'obtenir elle-même plus qu'une troisième, nous ne faisons que fomenter le désordre et les grèves illégales, et inciter les débardeurs à refuser d'exécuter les ordres de leurs supérieurs sans parler du gouvernement et de leurs employeurs. Légiférer des écarts de rémunération de cet

[M. Benjamin.]

ordre entre ces trois ports, ce serait pactiser avec le crime, et nous exposer à des ennuis beaucoup plus graves d'ici quelques semaines ou quelques mois.

En fait de loi qui retire le droit de grève à ces ouvriers en les forçant à reprendre le travail, nous pouvons certainement faire mieux. Comme je l'ai dit au début, nous ne sommes pas contre l'idée de rouvrir les ports et d'y acheminer le trafic. Mais, ce faisant, il faut agir équitablement, sans abuser de ceux que nous rappelons au travail.

Nous présenterons certaines suggestions à l'étape du comité. Nous proposerons des amendements si le gouvernement ne le fait pas, et j'espère que les députés de tous les partis leur réserveront un accueil sympathique, surtout ceux de la province de Québec. Nous ne ferons rien de plus que ce que nous avons fait à l'égard du port de Vancouver. Mais nous ne tenons certainement pas à faire violence, sur le plan économique ou sur celui de la sécurité d'emploi, à ceux que nous remettons à la tâche.

Il y a un autre point que je veux aborder. Il s'agit de la question qui a été à l'origine de cette affaire, mercredi de la semaine dernière. Je veux parler du transport des grains, particulièrement des grains fourragers. De nombreuses questions ont été posées au cours du débat spécial. Je trouve étrange que le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) ne soit pas ici ce soir, non plus que le ministre chargé de la Commission canadienne du blé (M. Lang).

En ce qui concerne le transport du blé destiné à l'exportation et celui du grain de provende, il ne devrait y avoir aucune difficulté et il ne doit y en avoir aucune aujourd'hui. On peut parler d'inconfort tout au plus. Je me demande pourquoi le ministre du Travail n'a pas demandé au ministre de l'Agriculture de faire appliquer le plan C par l'Office canadien des provendes. Je ne sais si tous les députés ont reçu comme moi le dépliant de cet Office, qui m'a été livré par la poste ce matin. On y lit que tous les besoins de grains de la province de Québec peuvent être couverts, même si les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières sont paralysés.

L'acheteur ou l'usager de grains de provendes de l'est de l'Ontario et de la province de Québec a le choix entre trois solutions lorsqu'il se procure des grains fourragers directement de l'Ouest ou par l'entremise de diverses compagnies. Le Plan C prévoit que le grain soit expédié directement des élévateurs régionaux jusqu'à Granby (P.Q.), par exemple, par voie ferroviaire. De fait, selon l'Office canadien des provendes, lorsqu'on déduit le coût global du transport par rail du grain de provendes du montant que l'on touche en vertu de la Loi sur l'aide au transport des provendes le coût total pour l'acheteur de grains de provendes s'élève à 31.75c. le boisseau, soit un montant à peine inférieur de quelques cents au coût du grain transporté de la façon habituelle, soit d'un élévateur régional au terminus de Thunder Bay, et ensuite par navire jusqu'à Montréal, et finalement par camion de Montréal à Granby (P.Q.) Expédié de cette façon il coûterait 35c. le boisseau.

Le plan B prévoit l'expédition, par rail, des élévateurs de campagne des Prairies au terminus de Thunder Bay, puis de là par chemin de fer directement aux consommateurs de provendes, en évitant les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec ou tout autre port. Les frais s'élèveraient à 35c. le boisseau, déduction faite de l'aide au transport par rail des provendes.