

*Opérations portuaires sur la côte ouest—Loi*

La conséquence la plus grave, cependant, est peut-être le dommage profond qui est causé à la réputation des ports canadiens de la côte ouest et à la capacité du Canada, comme l'une des principales nations commerçantes du monde, de remplir ses commandes d'exportation. Comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, avant le lock-out des syndiqués décrété par l'association patronale, douze grands consortiums maritimes avaient déjà commencé à détourner leurs navires de cargaisons générales vers le port de Seattle, le principal concurrent de Vancouver pour le trafic des conteneurs.

Aucun député ne peut nier que la situation critique et urgente qui existe dans l'Ouest est la conséquence directe de la suspension du débardage dans les ports canadiens du Pacifique. Les dommages causés à l'économie du Canada sont tout à fait évidents et plus l'inactivité des ports durera, plus vite ils s'aggraveront.

Le projet de loi dont la Chambre est saisie aujourd'hui, à savoir la loi de 1982 sur les opérations portuaires sur la côte ouest, ordonne la reprise immédiate du débardage et des opérations connexes dans les ports de la côte ouest; elle prévoit en outre que dans l'impossibilité d'en arriver à un règlement par des négociations directes entre les parties, les employés concernés dans les négociations collectives seront assujettis à la loi sur les restrictions salariales du secteur public. Je rappelle que le projet de loi a tout d'abord pour objet de provoquer la reprise immédiate des activités indispensables de navigation sur la côte ouest du Canada dès l'entrée en vigueur du projet de loi à l'étude. Les débardeurs de la côte ouest deviendront assujettis à la loi sur les restrictions salariales à une date fixée par proclamation mais je le répète, le gouvernement est disposé à accorder aux parties une dernière chance durant les cinq prochains jours pour qu'elles puissent manifester la foi qu'elles ont dans les négociations collectives et, ce faisant, éviter que le gouvernement n'ait à proclamer l'entrée en vigueur de l'article 4 du projet de loi.

Certains députés vont sans doute juger draconienne la mesure à l'étude. Je ferai cependant remarquer à ces derniers qu'ils ne devraient pas, pas plus que les parties au conflit s'étonner de l'initiative que prend maintenant le gouvernement. Nous ne l'avons pas fait sans prévenir.

Le commissaire-conciliateur a fait les observations suivantes dans son rapport:

J'estime que le fort taux de chômage et la chute de la productivité à l'échelle nationale ont tellement indisposé le public canadien qu'il trouverait intolérable que nos activités portuaires soient perturbées. Il est donc fort probable, selon moi, que notre politique nationale tiendrait compte de l'humeur du public et qu'on interviendrait rapidement dans tout conflit susceptible de paralyser le port.

M. Hope lance également l'avertissement suivant aux parties:

J'ai rappelé en particulier que notre politique nationale montre bien que la modération est de rigueur au chapitre des revendications salariales puisqu'on recommande de plafonner à six et cinq pour cent les hausses au cours des deux prochaines années.

J'ai recommandé des hausses salariales qui dépassent celles que ces directives prévoient. J'ai tenu compte pour cela de la démarche entreprise par l'employeur en vue d'obtenir d'importantes concessions de la part du syndicat sur les conditions de travail et sur la question de savoir qui a compétence en matière d'emploi. Je fais surtout allusion à la formation des employés occasionnels, à l'accroissement de la circulation des conteneurs, à l'introduction du service continu, à la surveillance des équipes au moment de la relève et à l'aiguillage téléphonique. Le syndicat a fait d'énormes concessions dans ces domaines, mais uniquement dans l'espoir d'obtenir satisfaction à ses revendications salariales et l'introduction de la prime de jour. Je dois donc absolument en tenir compte dans mes recommandations salariales. La proposition du syndicat dépasse toute attente raisonnable

compte tenu du climat actuel, mais on ne saurait fermer les yeux sur les conditions qu'on lui demande d'accepter sur d'autres aspects de la convention collective.

A propos d'une éventuelle intervention, j'ai insisté sur la possibilité, voire même sur la forte probabilité, que les directives gouvernementales seraient imposées au détriment de l'intérêt des deux parties. Dans le cadre de l'application de directives gouvernementales, on peut s'attendre au maintien du statu quo sur toutes les questions sauf les salaires, ces derniers étant assujettis à la limite des 5 et 6 p. 100 pour la durée d'application du programme.

Je le répète, je n'avais pas l'intention de me faire le porte-parole du gouvernement mais tout simplement de signaler l'évidence même, soit que l'application du programme des 6 et 5 p. 100 assorti au maintien des conditions actuelles risquait fort de découler d'un règlement imposé. Ce faisant, mon but était d'encourager instamment les parties à continuer de négocier un règlement dans le contexte des relations industrielles pour la bonne raison que c'est là le meilleur moyen d'atteindre leurs objectifs sous la forme d'un compromis acceptable.

Le gouvernement actuel assume ses responsabilités en présentant cette mesure qui entraînera la reprise immédiate des activités de débardage dans les ports de la côte ouest du Canada. Les parties au conflit ont maintenant jusqu'à minuit, le 8 novembre, pour s'imprégner de la sagesse du rapport du Commissaire et pour faire la preuve, en actes plutôt qu'en paroles, que le processus de la négociation collective fonctionne et que, laissées à elles-mêmes, elles peuvent parvenir à une entente.

En terminant, je demanderais aux honorables députés d'adopter rapidement cette mesure qui vise à provoquer la reprise des activités navales et à inciter les parties en litige à poursuivre les négociations en vue de la signature d'un nouveau contrat de travail.

**L'hon. David Crombie (Rosedale):** Monsieur l'Orateur, malgré la longue et très détaillée entrée en matière du ministre sur les raisons qui ont amené le gouvernement à déposer ce projet de loi, il convient peut-être que je signale dès le départ que ce qu'on attend de nous, parlementaires, dans ce projet de loi est assez simple.

Je pense que les deux principaux principes en cause sont faciles à comprendre. Il s'agit tout d'abord de déterminer si le gouvernement doit ou ne doit pas intervenir pour ramener la confiance sur la côte ouest. C'est la première question.

Depuis la reprise parlementaire, il y a une semaine, notre parti presse le gouvernement de déposer un projet de loi à cet effet. Ne vous y trompez pas, monsieur l'Orateur, la reprise des activités sur la côte ouest est cruciale non seulement pour cette région mais pour tout le pays. Cet arrêt de travail se répercute sur les agriculteurs, les cheminots et dans toute l'économie. Nous croyons que ce projet de loi visant à mettre fin à l'arrêt de travail et à permettre une reprise des activités dans le port d'ici la fin de la journée aurait dû être présenté bien avant aujourd'hui, et nous allons donc l'appuyer.

● (1540)

**Des voix: Bravo!**

**M. Crombie:** Il y a cependant une seconde question, monsieur l'Orateur. La première était de savoir si le gouvernement doit ou non intervenir, et nous répondons oui sans hésitation. La seconde question porte sur la façon dont le gouvernement a choisi d'intervenir. Sur ce point, nous sommes loin d'être d'accord.