

Le gouvernement doit savoir qu'il lui incombe une responsabilité. Le cabinet doit agir. Il ne peut pas tolérer que la situation reste sans issue comme à présent, bien que ce soit un fait que le gouvernement, par le passé, laissait des grèves s'éterniser sans faire aucun effort pour les régler; il est resté indifférent pendant des semaines et des mois avec l'espoir d'un miracle car il ne pouvait offrir aucune solution au problème qui le sollicitait.

Il existe présentement à Montréal un de ces arrêts de travail qui ont été déclenchés parce que les honorables vis-à-vis n'ont pas gouverné le pays ni accepté leurs responsabilités. Étant donné que le rapport Picard était adressé directement au ministre nous devons convoquer sans délai les deux parties à Ottawa, conférer avec elles pour qu'elles puissent s'entendre sur les recommandations du rapport afin de pouvoir les appliquer dans la convention collective liant les deux parties et, ainsi, le port reprendra ses activités dans le plus bref délai comme il se doit.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Je me réjouis d'avoir l'occasion de discuter de la question importante dont nous sommes saisis. L'arrêt total du travail causera un tort incalculable à l'ensemble de l'économie canadienne. Les marchandises périssables, dont a déjà parlé le parrain de la motion, nous contraignent à une action immédiate. Mais comme la saison de navigation est à la veille de cesser à Montréal, on ne saurait évaluer le coût de cet arrêt pour l'économie canadienne, s'il se prolonge.

Au nom de notre parti, je déclare que l'on ne saurait tolérer plus longtemps cet arrêt d'activité. Hier, lorsqu'on lui a posé une question à ce sujet, le ministre a répondu comme on peut le voir à la page 4598 du hansard:

«Le ministre du Travail n'a pas autorité pour intervenir dans les cas de ce genre. Les parties doivent apprendre qu'elle doivent régler elles-mêmes leurs différends».

Personnellement, j'ai toujours soutenu que les conventions collectives libres signifient des négociations entre le salariat et le patronat, et que les gouvernements ne peuvent pas et ne devraient pas intervenir dans chaque différend. Mais songeons aux circonstances dans le cas actuel. S'il y a arrêt de l'activité c'est parce que le gouvernement du Canada est intervenu plus tôt. L'an dernier, au moment des problèmes et des débrayages, le gouvernement du Canada a proposé une loi contre

laquelle beaucoup d'entre nous se sont violemment élevés. Cette loi nommait un arbitre et une des conditions expresses de la loi c'était que la décision de l'arbitre engagerait les deux parties. C'est en raison de cette loi et de la sentence arbitrale de M. Picard dont les termes paraissent inacceptables aux deux parties que nous devons aujourd'hui faire face à ce débrayage.

L'arrêt de travail est ni soudain ni inattendu. Depuis des semaines, les signes en étaient apparents. Depuis des semaines, les rapports de presse, les messages et les télégrammes du syndicat aux représentants des divers partis à la Chambre témoignaient à l'évidence que tout n'allait pas pour le mieux. Je suis sûr que la Fédération des armateurs est en relations avec le ministre depuis un certain temps déjà. Il était évident depuis des semaines que la sentence arbitrale soulevait des difficultés—que ses termes n'en étaient pas compris de la même façon par les deux parties et que les choses finiraient par se gâter.

Le syndicat prétend que les compagnies n'appliquent que les parties de la sentence arbitrale qui leur conviennent. Je n'entrerai pas dans les détails mais, si je comprends bien, l'un des principaux articles de la décision prévoyait une diminution du nombre de travailleurs dans chaque équipe. L'arbitre appuie évidemment cette partie de sa sentence sur le fait qu'avec un outillage plus moderne, des équipes moins nombreuses suffiront désormais. Je crois que le nombre d'hommes par équipe a été réduit de 21 à 16. C'est une diminution considérable, mais si je comprends bien, le syndicat et les travailleurs ne contestent pas la décision. Ils admettent que les progrès techniques ne peuvent ni ne doivent être empêchés.

Cependant, ils affirment, je crois, qu'à titre de compensation, la sentence garantissait un minimum d'heures pour lesquelles les hommes seraient payés chaque semaine et ainsi de suite. Les compagnies auraient rejeté cette partie de la sentence arbitrale. Dans ces conditions, convaincu que les compagnies invoquent injustement la loi adoptée par le Parlement et qu'elles interprètent injustement la décision de l'arbitre, et devant leur refus de discuter à l'amiable, avec l'esprit ouvert, les syndicats et les hommes ont débrayé.

Il me semble évident, puisque le différend provient d'une divergence d'opinions quant au rapport d'un arbitre nommé par le gouvernement à la suite d'une décision prise par