

Ce que j'ai essayé de savoir pour commencer hier, c'est s'il pensait que ce conflit ouvrier était tellement nocif pour l'ensemble de l'économie que nous ne pouvions pas permettre qu'il se prolonge. Il me semble, et la plupart des Canadiens sensés sont de mon avis, que le différend qui oppose les ouvriers au patronat n'est pas suffisamment important pour qu'on ferme tous les ports de la côte ouest. Je pense que la plupart des gens sont de cet avis.

J'ai aussi essayé de savoir ce que le ministre comptait faire et combien de temps le gouvernement mettrait avant d'assumer ses responsabilités, intervenir et faire en sorte que ces ports continuent à exporter les denrées canadiennes dont le député qui avait la parole avant moi a parlé. Je n'ai pas obtenu de réponse satisfaisante du ministre.

J'ai été frappé d'entendre moins d'une heure plus tard le ministre des Finances déclarer dans son discours, qui était en réalité un discours budgétaire, qu'il soit prêt à l'admettre ou non, que si les parties en cause n'avaient pas réglé leur conflit lundi, le gouvernement assumerait ses responsabilités. J'imagine qu'il voulait dire par là que le gouvernement était disposé à intervenir et à songer à présenter une mesure pour imposer le retour au travail.

Si vous me le permettez, je voudrais expliquer brièvement ce qu'on offre aux débardeurs de la côte ouest. Patrons et ouvriers ont tenu leurs négociations. Le rapport Allan Hope recommandait qu'en plus d'un taux de base horaire de \$12.55, les débardeurs reçoivent une augmentation supplémentaire de \$1.60 l'heure la première année et de \$1.55 l'heure la deuxième année. Cela semble extrêmement généreux, car cela représente plus de 12 p. 100, soit plus du double des augmentations de 6 et 5 p. 100 que le gouvernement conseille pour la première et la deuxième année. Cette augmentation représente environ 13 ou 14 p. 100 la première année et un peu moins la deuxième. Je ne comprends pas pourquoi, si le gouvernement tient sérieusement à appliquer son programme de 6 et de 5 p. 100, il hésite le moins du monde à intervenir et à imposer en dernier recours un règlement qui se fonderait sur le rapport de conciliation. Il n'y a aucune raison de s'inquiéter, étant donné le programme des 6 et 5 p. 100.

● (2205)

D'autre part le gouvernement joue actuellement à un jeu dangereux avec notre réputation internationale de fournisseurs de matières premières sur qui on peut compter. Cette année, on a enregistré une récolte de céréales record dans les Prairies. Ces deux ou trois dernières années, notre réputation de fournisseur de céréales fiable a été quelque peu ternie. Il faut que nous prenions soin de nos clients, que nous réglions ces problèmes. C'est là un domaine où nous pouvons agir. Dans d'autres domaines, nous ne pouvons ni prévoir ni prévenir les problèmes, comme le mauvais temps, les glissements de boue, les avalanches qui empêchent les trains de se rendre jusqu'à la côte ouest. Chacun sait que cela pose des problèmes, mais nous n'y pouvons rien. Il est par contre des problèmes d'ordre humain et c'est là où nous devons agir.

Le secrétaire parlementaire est ici ce soir. Il a l'air d'écouter attentivement et j'espère qu'il saura répondre favorablement aux suggestions que je vais faire.

Je crois tout d'abord que le gouvernement devrait intervenir. Le ministre du Travail en particulier, devrait jouer un rôle actif dans cette affaire et s'assurer que les négociations aboutissent.

En deuxième lieu, pendant que ces négociations se déroulent, les travailleurs devraient reprendre le travail. Il n'y aurait rien de mal à cela. Cela montrerait simplement que la bonne volonté existe de part et d'autre. Ainsi, nous aurions des revenus d'exportation dont nous avons un si grand besoin. Les ports de la côte pacifique contribueraient à la création d'emplois au lieu de contribuer à l'aggravation du chômage, à un moment où nous ne pouvons plus nous permettre de nouveaux licenciements, surtout quand on sait que pour beaucoup trop de chômeurs canadiens l'hiver va être dur.

**M. Antonio Yanakis (secrétaire parlementaire du ministre du Travail):** Monsieur l'Orateur, je remercie le député de Portage-Marquette (M. Mayer) pour sa très intéressante question. Je pense qu'il serait très utile que je fasse un rapide historique de la situation dans ce conflit.

Ce dernier porte sur le renouvellement d'une convention collective qui a pris fin le 31 décembre 1981 et qui lie quelque 3,500 débardeurs de divers ports de la côte ouest. Les parties au conflit, la British Columbia Maritime Employers' Association et le Syndicat international des débardeurs et travailleurs d'entrepôt (section canadienne) ont négocié directement pendant trois mois sans parvenir à conclure une entente.

Le ministre a par la suite nommé un conciliateur pour aider les parties, mais ses efforts ont été vains. Le 3 mars 1982, le ministre a nommé M. Allan Hope, C.R. de Prince-George, en Colombie-Britannique, commissaire-conciliateur dans le conflit.

Au départ, M. Hope a réussi à faire revenir les parties à la table de négociation, mais il n'a pu aider ces dernières à régler leurs différends. Il a par la suite remis au ministre son rapport définitif qui a été distribué aux parties le 13 août.

La BCMEA a indiqué qu'elle était prête à accepter les recommandations du commissaire-conciliateur comme base d'une nouvelle convention collective, mais le SIDTE a jugé le rapport inacceptable, tout en exprimant son désir de négocier au sujet des recommandations du commissaire-conciliateur avec lesquelles il n'était pas d'accord.

● (2210)

Les deux parties ont obtenu le droit légal de faire la grève ou d'imposer un lock-out le 21 août 1982. Depuis lors, elles se sont rencontrées plusieurs fois en vue de négociations directes sans qu'il y ait de progrès réel vers une entente définitive. A plusieurs reprises, le syndicat a interrompu les opérations portuaires pour une journée afin de tenir des séances d'information à l'intention de ses membres. En outre, il a institué un programme qu'il a baptisé «programme de surveillance du travail» qui, en fait, ralentissait tellement le chargement et le déchargement des navires que plusieurs grands consortia maritimes ont commencé à dérouter leurs navires de Vancouver vers le port de Seattle. Le conflit a atteint son point culminant lorsque l'employeur a mis les débardeurs en lock-out le 19 octobre.

Lundi de cette semaine, le ministre a fait parvenir aux parties en litige un télégramme dans lequel il leur conseillait vivement de reprendre sans délai les négociations. Il leur a fait savoir sans ambages qu'en l'absence d'un règlement rapide du conflit, le gouvernement assumerait ses responsabilités—à contre-cœur certes—et prendrait les moyens pour assurer la reprise des opérations maritimes.