

Opérations portuaires sur la côte ouest—Loi

autre problème se pose pour la direction, il faudrait offrir une compensation. On peut très bien savoir ce qu'il en est au juste.

Passons à la question des équipes complètes et de la formation des travailleurs occasionnels; bien souvent, il n'y a pas d'équipe complète disponible pendant le quart de jour. Les débardeurs préféreraient travailler l'après-midi, à temps et demi, ou faire partie du quart de minuit, à temps double. Je ne leur en veux pas; je ferais comme eux. Par contre, il faut davantage de travailleurs occasionnels ou de personnes qui comblent les vides pour pouvoir faire fonctionner convenablement les ports. Il y a aussi les horaires de travail, les équipes, les pauses café et l'argent, mais il y a surtout le fait que nous sommes en présence de deux groupes intransigeants qui essaient de négocier, sans y être parvenus une seule fois en 13 ans.

Le port doit demeurer en activité. Je dois voter en faveur du bon fonctionnement du port. La grève constitue une hémorragie pour tout le Canada, surtout pour la côte Ouest. A l'article 4 du projet de loi, le gouvernement propose d'appliquer la règle des six et cinq. Comme me l'a dit le patron d'une entreprise maritime renommée de la côte Ouest au téléphone ce matin, «Si le gouvernement introduit cette règle, ce sera la guerre ouverte sur la côte ouest», et il a raison.

Le Conseil des ports nationaux est en grande partie responsable. Il y a trois grues à conteneurs à Vancouver et 24 dans la région de Puget Sound, et compte tenu du temps que met Ottawa, à se décider, les cargaisons sont dirigées vers d'autres ports de la côte ouest. Nous espérons que la nouvelle loi sur les ports canadiens fournira l'occasion au port de Vancouver de devenir concurrentiel et contribuera à accroître le nombre d'emplois de débardeur sur la côte ouest. Existe-t-il une solution? Oui, et elle est fort simple. Il s'agit de permettre que les négociations collectives se poursuivent après la reprise du travail.

● (1630)

Une voix: Votez en conséquence!

M. Cook: Voyons à ce qu'une commission industrielle d'enquête soit établie sur la côte ouest, comme cela aurait dû être fait il y a des années. Une telle enquête est absolument nécessaire pour établir les faits et examiner les méthodes de négociation de la direction afin de voir si celle-ci négocie vraiment dans les intérêts bien compris de la côte ouest et du port même. En outre, ce genre de commission devrait se pencher sur les activités du syndicat. Pourquoi l'administration du port de Vancouver ne traite-elle pas avec la section 500 plutôt qu'avec toute l'aile canadienne du syndicat? Voilà des questions concrètes auxquelles une commission industrielle d'enquête pourrait répondre.

Je dirai au gouvernement libéral actuel qu'il y a de l'intérêt de tout le Canada que nous adoptions une mesure législative imposant le retour au travail. Nous devons tenir des négociations collectives. Nous pouvons recourir à l'arbitrage si c'est absolument nécessaire, mais nous devrions très certainement créer le plus tôt possible une commission industrielle d'enquête dont le mandat soit suffisamment large pour qu'elle puisse établir tous les faits et mettre fin à treize années d'agitation ouvrière dans tous les ports de la Colombie-Britannique.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très attentivement ce que viennent de dire mes collègues

des députés de Rosedale (M. Crombie) et de North Vancouver-Burnaby (M. Cook). Je suis à peu près de leur avis. Je soupçonne les députés des deux côtés de la Chambre de convenir que cette affaire très malheureuse place tous les députés dans une bien pénible situation. Un gouvernement trouve toujours difficile de présenter une mesure visant à contraindre des travailleurs à reprendre le travail. Des gouvernements de toutes tendances politiques, tant au niveau fédéral que provincial, ont été obligés de temps à autre à présenter des bills de ce genre. Des gouvernements libéraux, conservateurs, néo-démocrates, sociaux démocratiques créditistes et autres. Ils ont toujours fait preuve de modération et d'indulgence lorsqu'ils l'ont fait, dans l'espoir que les négociations collectives aboutiraient.

Je tiens à signaler à mes collègues des deux côtés de la Chambre que c'est la douzième fois depuis juillet 1972 que nous sommes obligés de nous prononcer sur un bill semblable visant à forcer des travailleurs à reprendre le travail. La Chambre s'est prononcée favorablement et à l'unanimité à l'égard d'un bill semblable à 5 reprises. Si mon parti a voté en faveur d'un pareil bill à six occasions, il a voté contre les six autres fois, s'efforçant de se prononcer chaque fois en tenant compte du pour et du contre.

Il est arrivé que mes collègues de l'opposition officielle, et j'en ai été peiné pour eux, s'opposent à une mesure imposant le retour au travail alors que les libéraux et les néo-démocrates l'appuyaient. C'était une pilule difficile à avaler pour les Conservateurs. Ils ont lutté jusqu'au bout. Je veux parler du conflit des manutentionnaires de grain qui a eu lieu en 1974.

Des douze conflits que l'on a réglés en imposant la reprise du travail, cinq concernaient les débardeurs et les autorités portuaires. Voilà qui nous donne une idée du climat qui prévalait dans nos ports. Nous avons forcé les débardeurs des ports du Saint-Laurent à reprendre le travail lors du conflit de 1972. Nous avons fait de même dans le cas des débardeurs et des manutentionnaires de grain de la côte ouest en 1972, une fois en juillet et de nouveau en août. Nous avons aussi légiféré dans le cas du conflit paralysant le port de Québec, en avril 1975. Le même scénario s'est répété à Halifax en octobre 1976 et nous avons également forcé la reprise du travail et le maintien des services de navigation des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1978. Nous voilà maintenant de nouveau aux prises avec les débardeurs de la côte ouest.

Je me souviens qu'au cours d'autres débats, en d'autres occasions où nous avons discuté de conflits dans le secteur portuaire mettant en cause les administrateurs portuaires et les débardeurs, des députés de tous les côtés de la Chambre ont demandé à maintes reprises au gouvernement—tout comme vient de le faire mon collègue, le représentant de North Vancouver-Burnaby—de faire enquête, en nommant une commission ou autrement, afin de résoudre les problèmes qui surgissent chaque fois que ces contrats de travail doivent être renouvelés.

A mon avis, le député de Rosedale et le député de North Vancouver-Burnaby ont tous deux prononcé d'excellents discours et ont fait valoir de bonnes raisons pour voter contre la mesure. Je comprends que ce n'est pas facile pour eux. Ils vont quand même appuyer la mesure. Je comprends leur position parce qu'il y a d'excellents arguments pour et contre. Tous les