

Opérations portuaires sur la côte ouest—Loi

M. Ellis: Je demande qu'on la reporte à l'ordre du jour.

Mme le Président: Reportée à l'ordre du jour.

M. Smith: Madame le Président, je demande que les autres avis de motion portant production de documents soient reportés.

Mme le Président: Consent-on à reporter les autres avis de motion portant production de documents?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI DE 1982 SUR LES OPÉRATIONS PORTUAIRES SUR LA CÔTE OUEST

MESURE VISANT À LA REPRISE DU DÉBARDAGE DANS LES PORTS
DE LA CÔTE OUEST

L'hon. Chas. L. Caccia (ministre du Travail) propose: Que le bill C-137, portant reprise du débardage et des opérations connexes dans les ports de la côte ouest du Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité plénier.

—Madame le Président, j'entamerai ce débat en disant que le rôle de ministre du Travail comporte bien des défis et bien des satisfactions dans un pays aussi varié que le Canada sur les plans économique et géographique. Les circonstances actuelles éveillent en moi des sentiments contradictoires. D'une part, je regrette d'avoir à présenter une mesure législative qui porte reprise du débardage dans les ports de la côte ouest du Canada. Par ailleurs, il est de mon devoir de mettre fin à l'arrêt de travail qui a pratiquement interrompu les exportations céréalières de l'Ouest et qui a grandement nui aux entreprises et aux travailleurs des entreprises pour qui le transport maritime est essentiel à l'expédition des produits et des biens. La situation est telle que les parties en cause sont en mesure de faire plus de tort à autrui qu'à elles-mêmes.

Le cadre législatif des relations industrielles établi en vertu de la partie V du Code canadien du travail oblige non seulement les parties à négocier collectivement et à en arriver à des conditions acceptables d'emploi pour les employés, mais il oblige explicitement les parties en cause à résoudre tout litige entre le patronat et le salariat. Malheureusement, en certaines occasions le gouvernement en qualité de défenseur des intérêts économiques et du bien commun des Canadiens, doit assumer la responsabilité qui lui est confiée et agir de façon ferme mais raisonnable pour assurer que les intérêts de tous ceux qui sont touchés par un certain arrêt de travail sont protégés.

Les négociations collectives auxquelles s'applique ce projet de loi portent sur le renouvellement d'une convention collective entre la British Columbia Maritime Employers Association et l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union—Canadian Area—qui a expiré le 31 décembre 1981.

Le syndicat, représentant environ 4,000 débardeurs titulaires et occasionnels dans les ports canadiens de la côte du Pacifique, a produit un avis de différend le 7 janvier 1982. Auparavant, les représentants des deux parties avaient négocié

directement pendant trois mois sans pouvoir parvenir à s'entendre. Un conciliateur a été nommé le 19 janvier, mais n'a pas réussi à amener les parties à se mettre d'accord. Après avoir reçu le rapport de ce conciliateur, j'ai nommé en date du 3 mars 1982 M. H. Allan Hope, C.R. de Prince-George, en Colombie-Britannique, commissaire-conciliateur dans ce conflit.

Après sa nomination, M. Hope a organisé une série de rencontres entre les parties vers la fin de mars. Au cours de ces réunions, il a réussi à leur faire valoir les avantages de la négociation directe et plusieurs rencontres ont eu lieu en avril et jusqu'à la mi-mai. M. Hope est intervenu de nouveau dans les pourparlers le 20 mai et a convoqué une série de réunions pendant tout le mois de juin. Là encore, à la demande expresse du commissaire, les parties ont négocié directement à plusieurs reprises en juillet. Comme il n'entrevoit aucune issue au conflit, les négociations ayant abouti dans une impasse, le commissaire m'a remis son rapport lequel a été communiqué aux intéressés le 13 août 1982.

Le rapport de M. Hope ne traite pas uniquement de hausses salariales, mais également de plusieurs questions en litige comme la manutention des conteneurs, les différentes primes pour le travail en équipe, la formation des débardeurs occasionnels et le droit de l'employeur de maintenir le port ouvert en permanence. La commission de conciliation a recommandé la conclusion d'un accord de trois ans comportant des hausses salariales de 12.4 p. 100 la première année, 10.6 p. 100 la deuxième année et la réouverture des dispositions concernant les salaires durant la troisième année du contrat. Le taux horaire des salaires de base pour les débardeurs de la côte du Pacifique est de \$12.55.

• (1520)

Pour ce qui est de la manutention des conteneurs, M. Hope a recommandé un moratoire de un an sur l'application de la disposition concernant la manutention des conteneurs dans la convention collective avec rétablissement automatique de la disposition à la fin de cette période.

La Maritime Employers Association a prétendu que la disposition au sujet de la manutention des conteneurs qui accorde au syndicat la compétence en matière de dotation en personnel et de licenciement dans le cas des manutentionnaires de fret conteneurisé à destination ou en provenance de n'importe quel endroit dans la région de Vancouver ou de Prince-Rupert place les ports canadiens dans une situation désavantageuse par rapport à d'autres ports importants tels que Seattle.

L'employeur estime que l'annulation des restrictions prévues dans cette disposition entraînera un accroissement de trafic et de travail spécialisé offert au syndicat. Le syndicat est resté sceptique devant le raisonnement des employeurs, car il craint que, si l'augmentation du trafic prévue par l'association patronale ne se matérialise pas, il aura cédé sa compétence dans une majeure partie de ses tâches actuelles, sans aucun espoir de la regagner.