

ans, les dispositions sur l'amortissement linéaire des machines agricoles et le troupeau de base des éleveurs ont marqué une détérioration régulière de l'assiette fiscale des producteurs de céréales. Il ne faut pas se le cacher, les perspectives ne sont pas bonnes. S'il y a une chose que nous pourrions produire et exporter en quantité, c'est le grain, pas le boeuf. Après 70 années de production céréalière au Canada, le blé tiendra enfin la vedette d'ici quelques années. Notre capacité de produire et d'exporter des céréales dépend dans une certaine mesure des dispositions du bill.

J'aimerais enchaîner sur la question du règlement par le gouvernement de la grève des manutentionnaires de céréales. J'aimerais faire certains commentaires à ce sujet parce que partout dans l'Ouest, sur les glaces de curling, dans les cafés ainsi qu'aux réunions du syndicat et de l'UGG, tout le monde se demande si le gouvernement fédéral est prêt à nationaliser la manutention des céréales, et en particulier les terminaux. Tout le monde ne sait peut-être pas que la plupart des terminaux appartiennent à des compagnies de manutention de céréales et sont détenus par des coopératives de l'Ouest. Je pense que lorsque nous avons présenté le bill sur la manutention des céréales, nous avons oublié que ces terminaux appartenaient aux agriculteurs des Prairies. Comme me l'a dit un responsable du syndicat de la manutention: «S'ils nous prennent nos terminaux, ils vont frapper au cœur de toute notre organisation, et alors autant faire notre deuil des éleveurs régionaux».

J'ai été frappé par un article paru dans le *Star* de Toronto et signé de M. Ed Finn, directeur des relations publiques de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des Transports et autres ouvriers. Dans cet article, il présente le point de vue d'un syndicaliste sur la situation dans le domaine des céréales. Je pense pas que M. Finn soit très au courant des activités de manutention de céréales, mais je pense qu'il exprimait une opinion très répandue dans notre pays. Je pense que c'est un point de vue erroné et que M. Finn est peut-être dans une certaine mesure mal informé, mais je pense que cela permettra au gouvernement et au ministre du Travail (M. Munro) en particulier de constater qu'il ne suffit pas de nationaliser les terminaux pour résoudre les problèmes que suscitent les mauvaises relations à l'extrémité de la chaîne de manutention et pour créer une situation idéale. D'après M. Finn, nous n'accordons aux problèmes de main-d'œuvre qu'une attention éphémère, et nous les oublions dès que les conflits sont résolus. Pourtant, les répercussions continuent à s'en faire sentir à Vancouver.

Il importe de bien connaître la situation qui se présente actuellement. Nous avons sous les yeux les demandes du syndicat du terminal de Thunder Bay, dont la convention est en ce moment à renouveler. Il exige non seulement les avantages sociaux obtenus par les travailleurs de Vancouver, mais encore un montant de \$2 l'heure en salaire pour la première année et de \$1 l'heure pour la seconde, la convention ayant une durée de deux ans. Cela donnerait aux ouvriers de Thunder Bay une avance considérable sur ceux de Vancouver, qui viennent de recevoir par la voie législative 87c. et 65c. respectivement, et créerait ainsi un écart inconnu jusqu'ici. Je pense que les coopératives de silos et l'UGG n'ont pas prévu que le règlement de la grève de Vancouver conduirait à des revendications aussi oné-

Grains—Paiements anticipés

reuses, car le ministre du Travail s'est plu à répéter que le règlement de Vancouver ne constituerait pas un précédent pour les autres travailleurs de la manutention du grain. Les ouvriers de Thunder Bay et leurs négociateurs se souviennent fort bien de la chose et ne sont pas prêts de l'oublier. En outre, M. Finn a déclaré à Vancouver que les quatre sociétés d'éleveurs et la section 333 du syndicat des travailleurs du grain n'ont jamais pu négocier de bon gré une convention. Nous n'avons aucune raison d'être optimistes au sujet du prochain conflit.

● (1630)

On a insinué à la Chambre et, en fait, dans tout le pays, qu'au fil des ans, les compagnies de manutention des céréales n'ont pas négocié de bonne foi. Je pense que c'est inexact, monsieur l'Orateur, et qu'une telle affirmation ne fait qu'empoisonner davantage l'atmosphère. Il est entendu que les relations entre les délégués syndicaux et les représentants du patronat de Vancouver ne sont pas bonnes, mais je ne crois pas qu'il y ait hostilité entre les travailleurs et les surveillants. A la UGG, 800 chargements sont manutentionnés chaque jour, depuis le 11 octobre. Or, avant, il n'y en avait que de 300 à 400; il semble donc que les rapports entre la direction et le syndicat soient passablement bons à cet endroit. Le gouvernement a chargé le juge Bayda d'étudier le conflit des manutentionnaires et ses conclusions pourraient être de quelque utilité.

Les débardeurs entreprendront bientôt la négociation de leur convention collective. Ce qui distingue le travail du débardeur de celui du manutentionnaire, c'est essentiellement que le premier, ne travaillant pas régulièrement, a toujours été rémunéré selon une échelle plus élevée. Nous devons nous rendre compte que, même si ce bill peut améliorer la situation, nous aurons à subir des interruptions dans l'approvisionnement en céréales des marchés mondiaux, à cause des exigences des syndicats qui s'efforceront de suivre la hausse du coût de la vie. Il ne faut pas non plus oublier les mesures budgétaires annoncées hier, qui augmentent certainement l'inflation. M. Finn a aussi laissé entendre, et beaucoup l'ont cru, que les coopératives céréalières étaient à peu près seules responsables des difficultés sur la côte ouest et à Thunder Bay. C'est l'impression que donne la nomination du juge Bayda par le ministre du Travail.

On a beaucoup parlé de la nationalisation des terminaux, mais ce n'est pas la solution à moins que le gouvernement n'entende céder à toute demande du syndicat des manutentionnaires. Le gouvernement n'a guère réussi dans ses relations avec ses propres employés et je ne vise pas un gouvernement en particulier. On songe au problème des postiers et à celui des inspecteurs de grain qui doivent surveiller les expéditions du port de Vancouver. Si le gouvernement prenait les terminaux de grain en charge, il accèderait probablement à chaque demande de relèvement des manutentionnaires, parce que l'argent ne viendrait pas des contribuables mais des frais de manutention payés par les agriculteurs. Nous devons chasser l'idée qu'il faut acheminer le grain à tout prix. Un jour peut-être, le transport du grain coûtera tout simplement trop cher et nous devons dire non aux demandes salariales des syndicats. M. Finn a fait une déclaration que je trouve erronée mais qui a reçu beaucoup de publicité. Il a dit: