

confiance et de collaboration règne pour que le pays progresse, pour que les Canadiens travaillent dans un esprit de collaboration et pour étouffer les forces de division que font naître libéraux et conservateurs.

● (1620)

M. Chuck Cook (North Vancouver-Burnaby): Monsieur l'Orateur, la circonscription de la Colombie-Britannique que je représente englobe le tiers du port de Vancouver. J'ai très souvent l'occasion de m'entretenir avec les gens qui travaillent dans ce port. Au nom de mon parti, je suis heureux de pouvoir prendre la parole, en tant que député de la Colombie-Britannique qui s'inquiète au plus haut point au sujet de ce conflit et de l'injustice qu'on commet à l'égard des travailleurs.

Pourquoi faut-il que même les fois où le gouvernement libéral veut bien faire, ça tourne si mal? C'est précisément le cas de ce bill. Don Garcia, qui dirige le syndicat des débardeurs de la côte ouest, a déclaré qu'à son avis, ce bill est le pire depuis 1800. En dépit de toute l'estime que j'éprouve à son égard, je déclare qu'il se trompe et que c'est le pire bill depuis l'empire romain. Le règlement que le gouvernement propose risque d'entraîner des grèves spontanées, des grèves perlées, et même des refus d'obtempérer sur les quais des ports de la côte ouest. Comme un représentant syndical le déclarait hier, «le programme des 6 et 5 p. 100 va donner lieu à un rendement de 6 et 5 p. 100». Le gouvernement ne devrait pas chercher à contraindre des hommes libres, fut-ce au moyen d'une mesure législative.

Le rapport Hope proposait une hausse de \$1.55 pour la première année et de 23 p. 100 sur deux ans. La *British Columbia Maritime Employers Association* offrait 18 p. 100 pour deux ans. Et maintenant, le gouvernement propose d'imposer par la loi une hausse de 11 p. 100 pour la même période. Le ministre du Travail (M. Caccia) semble avoir négligé de tenir compte d'un fait: en prévision d'un règlement possible de la grève et du versement d'arriérés de salaire à compter du premier janvier dernier, les employeurs maritimes ont accumulé une caisse devant servir à défrayer ces arriérés. Actuellement, il y a entre quatre et cinq millions de dollars en caisse. Le projet de loi ne dit pas un mot de ce qu'il adviendra de cette caisse.

Ce projet de loi procède par chantage et coups de massue; c'est une mesure catastrophique pour les ports de la côte ouest. Il prévoit la reprise du travail sur les quais de la côte ouest, mais il ne fait rien pour améliorer les relations de travail et les fait même empirer.

Les mêmes problèmes se posent depuis 13 ans, en 1969-1970, en 1975 et de nouveau en 1979, et il n'y a toujours pas de solution en vue. Pourquoi? Je crois qu'on pourrait et devrait trouver le moyen de régler la question sur la côte ouest.

L'une des parties concernées est la *British Columbia Maritime Employers Association*. Nous n'avons pas eu un instant de paix sur les quais depuis que cette association de 64 employeurs a été créée en 1966. Deux principaux groupes sont en cause dans le conflit. Nous avons, d'une part, les expéditeurs qui peuvent déménager, ce que bon nombre d'entre eux ont fait, et les utilisateurs du port ainsi que les opérateurs de terminaux qui ne le peuvent pas. La question du déchargement des marchandises des conteneurs est un problème grave depuis des années sur la côte ouest. Cette question ne concerne nullement les chargeurs de marchandises en vrac, hormis, le fait

Opérations portuaires sur la côte ouest—Loi

qu'ils sont fermés, ce qui constitue aussi un important sujet de litige. La *British Columbia Maritime Employers Association* devrait commencer par mettre de l'ordre dans ses affaires, car elle est le théâtre de dilemmes et de conflits d'intérêt entre les 64 compagnies qui la composent à propos de l'utilisation du port. La *Westshore Terminals* ne fait pas partie de cette association: elle conclut elle-même ses ententes contractuelles. Ainsi, elle a des effectifs permanents. Elle n'a jamais connu de grève et elle se tire fort bien d'affaire. Elle ne fait pas partie du groupe patronal qui négocie pour le compte d'usages du port bien trop nombreux qui n'ont pas tous les mêmes intérêts à défendre.

Voyons maintenant les choses sous l'angle du syndicat—le Syndicat international des débardeurs et travailleurs d'entrepôt. La convention collective en cause lie les locaux 500, 502, 503, 505, 506 et 508 du syndicat. Les villes de Vancouver, Prince Rupert, New Westminster et l'île de Vancouver sont touchées. Seuls les débardeurs sont concernés. J'ajouterai que les contremaîtres du syndicat ne sont pas inclus. D'ailleurs, ils doivent entamer des négociations sous peu. J'espère que le ministre en tiendra compte dans ce projet de règlement.

En outre, l'association des employeurs doit trouver un terrain d'entente à l'échelle du Canada et non pas uniquement avec les locaux du syndicat. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que tout règlement doit être approuvé par un exécutif composé de 19 membres dont un grand nombre ont des idées et des désirs différents au sujet du règlement de ce conflit de travail. Compte tenu de ce genre de choses, faut-il s'étonner que depuis 13 ans, la paix syndicale n'a pas régné sur la côte ouest et que ces problèmes en souffrance depuis longtemps n'ont pas encore été réglés? Une vaste association d'employeurs divisés par les conflits d'intérêt et une organisation syndicale dont l'exécutif compte 19 membres doivent être partie à toutes les décisions. Voilà l'un de grands problèmes.

Comment résoudre le problème? Il y a la clause prévoyant que les conteneurs doivent être ouverts sur le quai ou qu'ils doivent y être empilés. D'après les représentants syndicaux, si l'on renonce à cette clause, il y aura moins de travail sur les quais. D'après les représentants de la direction, certains navires vont mouiller à Seattle au lieu de venir dans nos ports à cause de cette clause. J'ai tendance à être d'accord avec la direction sur ce point; il existe un exemple typique: le gouvernement de la Colombie-Britannique fait venir tous ses spiritueux par le port de Seattle. Pourquoi? Cela lui coûte \$200,000, mais au moins la marchandise ne traîne pas sur les quais. La société des alcools de l'Alberta fait venir ses stocks par le Texas, à cause des problèmes qui se posent dans le port de Vancouver. Les grands magasins importent environ 170,000 tonnes de marchandises de l'Extrême-Orient par an. A peu près 60 p. 100 de ces marchandises venaient par le port de Seattle il y a trois ans; à l'heure actuelle 75 p. 100 des marchandises sont importées par ce port-là. Un représentant de la société *Western Assembly Ltd.* de Vancouver m'a dit que c'est parce que les conteneurs sont ouverts sur les quais.

Je n'insinue pas que le syndicat a tort ni que la direction a raison. Je demande pourquoi l'un ou l'autre n'a pas fait d'enquête de marché pour connaître la vérité à ce sujet. Si, comme le prétend la direction, il y aurait plus de travail sur les quais, le syndicat devrait renoncer volontiers à cette clause. Par contre, si cela entraînait une diminution de travail, un