

Politique nationale des transports

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Bravo!

M. Mackasey: Je dois admettre que j'ai oublié d'en parler plut tôt, mais il me plaît de constater que le député de Moncton est présent. C'est un sujet qui le préoccupe, car il en a parlé souvent en privé avec d'autres députés. J'ose espérer qu'ils se porteront à la défense des personnes qui reçoivent des prestations de la caisse de prévoyance des cheminots.

Je veux soulever un autre point, en respectant toutefois les limites de temps qui me sont imposées; il s'agit du transport, mais surtout du transport maritime. Une situation s'est créée dans les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec qui pourrait bien, avec le temps, toucher aussi Saint-Jean et Halifax. Pendant des années, comme le savent tous ceux qui sont quelque peu au courant de la question, les débardeurs étaient embauchés de façon irrégulière dans les ports, pour faire un travail n'exigeant que du muscle et peu d'autres qualités. A l'époque, quand un navire accostait, les employeurs allaient embaucher des hommes pour décharger la cargaison. On s'est mis à jouer au plus fin, les travailleurs essayant de faire durer le plus longtemps possible leur seul travail, peut-être, de toute la semaine et les propriétaires du navire voulant faire décharger le navire le plus vite possible. Ce fut alors une situation fort étrange dans les ports; les travailleurs diminuaient la productivité et les employeurs utilisaient des moyens louches pour l'augmenter.

La situation s'est améliorée grâce à l'intervention du Conseil des ports nationaux. De nombreuses pratiques de corruption du passé ont été presque éliminées de ce milieu, dans les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec. Des bonnes conventions collectives ont été signées qui ont éliminé des ports presque toute entrave à la productivité. En retour de l'élimination de ces pratiques, les employeurs ont consenti, dans la convention collective, à garantir aux travailleurs 37 semaines de 40 heures de travail par année. Nous parlons de l'assurance-chômage, mais de quoi s'agit-il? Il s'agit d'un régime dont l'employeur a profité. Les travailleurs ont assumé l'obligation morale et légale de l'employeur, soit d'améliorer les conditions de travail, en assurant un revenu aux travailleurs à longueur d'année, et non pendant seulement trois, quatre ou cinq mois. Nous oublions généralement que la Commission d'assurance-chômage est aussi utile aux employeurs qu'aux employés. Ceux qui la critiquent le plus sont ceux qui ont le plus recours à la Caisse, les employeurs du bâtiment, et pourtant les prestations d'assurance-chômage subventionnent leur main-d'œuvre.

● (1640)

Dans ces trois ports, on retrouve des employeurs qui ont instauré un régime modifié de revenu annuel garanti. Ils ont dit aux travailleurs en chômage, aux débardeurs, supprimez les pratiques restrictives de la convention collective, la taille du groupe, donnez-nous toute latitude possible et nous vous promettons en retour 40 heures de travail par semaine pendant 37 semaines pour la durée du contrat, soit la période normale de travail dans les ports à cause de la glace.

Cette meilleure convention collective a eu pour effet de faire augmenter de façon appréciable la productivité dans ces ports. Ajoutez à cet accroissement de la productivité dans ces ports la mécanisation plus poussée de la manutention de ce qu'on appelle les cargaisons en vrac. Ajoutez à cela l'augmentation importante du transport par conteneurs ou le progrès technique, comme l'a mentionné le très éloquent député de Central Nova (M. MacKay). Ces fac-

[M. Mackasey.]

teurs réunis créent une situation dans les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec où la manutention d'un plus grand volume de marchandises requiert beaucoup moins d'hommes au point où, il y a des mois, la direction a acheté, si je puis me servir de cette expression, 550 hommes. Autrement dit, 550 hommes ont été licenciés ou mis en disponibilité en retour d'une certaine somme d'argent. En dépit de cela, il y a encore un surplus d'hommes qui se cherchent un emploi sur les quais.

Quand ce contrat expirera à la fin de l'année, à moins de changement radical, ce qui va se passer est bien évident. La direction va refuser de maintenir le régime de revenu annuel garanti pendant la durée du contrat. Elle va essayer de réduire l'effectif de 500 à 1,000 hommes. Il est bien naturel que les débardeurs veuillent revenir à leurs anciennes pratiques, ne serait-ce que pour protéger le seul emploi pour lequel ils soient formés ou qu'ils puissent exercer.

Qu'a fait le patronat pour remédier à cela? Il a acheté ces hommes à raison de \$12,000 chacun. On défraie ce coût grâce à un droit imposé sur les marchandises arrivant au port. C'est assez juste. Il faut emprunter l'argent de la banque. S'il doit être remboursé à très brève échéance au cours de la durée de la convention collective, il est évident que le droit doit être assez élevé puisque le montant en jeu l'est aussi. Le cas échéant, les ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec ne feront plus concurrence à celui de New York et à d'autres.

Je ne suis pas membre du cabinet. D'ailleurs, un ou deux ministres présents ne me prêtent pas beaucoup attention. S'ils le faisaient, ils comprendraient une chose. Que tout ce qu'il faut pour permettre aux ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec de soutenir la concurrence de ceux de New York, de Saint-Jean, d'Halifax, de Boston ou de n'importe quel autre,—les autres éléments tels la productivité, les conteneurs, les trains et, en passant, les wagons-trémies que nous allons acheter des sociétés, ne créent pas de problème—c'est que le gouvernement se porte garant, et rien de plus, de sorte que l'emprunt puisse être amorti sur une période de 10 à 20 ans. Les gens peuvent rembourser l'emprunt sur la période, mais pour le faire pendant la durée d'un contrat, les redevances doivent être telles que le port ne peut plus soutenir la concurrence. La chose traîne depuis six ou sept mois, et personne ne sait vraiment à quoi cela mène.

On dira ce qu'on voudra du ministre des Transports (M. Marchand), mais il est humain. Il comprend que ce qui importe, ce sont les gens. Cela me réconforte de le savoir là où il est. Si quelqu'un peut résoudre le problème, c'est lui. Le ministre comprend les relations humaines. Il sait que la productivité ne dépend pas seulement de l'équipement, mais de la volonté des gens à l'accepter. Il faut au ministre l'appui du reste du cabinet...

Des voix: Bravo!

M. Mackasey: ... pour qu'il puisse présenter un plan que je ne trouve pas utopique. Simplement à cause de l'évolution technologique et de l'importance considérable de ces ports pour la prospérité générale de la province, nous demandons et les armateurs proposent seulement que le gouvernement se porte garant, peut-être par l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux, afin que les ports poursuivent leur activité à l'abri des conflits ouvriers. Cela semble raisonnable. En fait, je n'invoquerais, pour justifier le gouvernement de payer la note de ces réductions de main-d'œuvre, que la productivité et l'évolution technologique qui a rendu ces travailleurs inutiles. C'est