

devenir pour le Canada ce que New-York est pour les États-Unis; cependant, si tel est le destin de Montréal, nous avons perdu du terrain.

• (1610)

[Français]

Jamais plus que maintenant a-t-il été important de combattre les esprits étroits qui, s'ils parvenaient à leurs fins, feraient de Montréal une ville d'importance purement régionale ou provinciale. Il faut que les autorités de Montréal et de Québec, de même que les députés fédéraux du Québec, appuient énergiquement l'élargissement du rôle national et international de Montréal. Il existe pour l'avenir de Montréal un élément essentiel, qui relève directement du gouvernement fédéral et c'est notre port, qui est aujourd'hui fermé, et presque abandonné par toutes les compagnies de transport maritime.

[Traduction]

La grève dont nous sommes témoins et qui survient sans crier gare au milieu de l'euphorie générale qui a suivi la signature de cette convention qui devait durer 3 ans, constitue un terrible recul non seulement pour le port de Montréal qui aspire à juste titre à un rôle de premier plan sur la scène du commerce maritime, mais également pour le monde des affaires de cette grande cité dans son ensemble. En effet, l'activité portuaire y a d'énormes répercussions sur le monde des affaires. Le port percevait 329 millions par année de droits d'accise et de douane, revenu qui ne provient pas uniquement de son activité maritime. J'ajouterai que son activité portuaire rapporte à Montréal un revenu d'environ 225 millions. Cette approximation paraît être en deçà de la vérité.

Au moins deux sociétés de transport maritime ont dû, à cause de la grève, expédier par train leurs grues et leurs convoyeurs, à Halifax et à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick respectivement. L'Association des importateurs du Canada a signalé à ses agents et à ses commettants en Europe, et dans le monde entier, d'expédier leurs chargements destinés à Montréal par d'autres moyens que par mer, à compter de maintenant jusqu'au début du mois de septembre au moins.

Dans la région de Montréal, nous sommes au cœur d'une crise dont encore peu de citoyens se sont rendu compte, me semble-t-il. Nous avons déjà connu au cours des années, des grèves qui ont été réglées d'une façon plus ou moins acceptable. Je pense que cette situation est la plus grave que je n'ai connue depuis mon arrivée à la Chambre des communes, en 1963.

La situation, comme je l'ai dit, s'est détériorée au point où les employeurs, en acceptant ce contrat de trois ans, se sont engagés à fournir, ce qui leur reviendra assez cher, des garanties de salaire annuel aux travailleurs des docks. Il semble que, même si le port devait rouvrir sans tarder, les employeurs risquent de connaître de graves difficultés financières. Les navires sont partis, on les a renvoyés, et ceux qui étaient en route ont été détournés vers un autre port. Les employeurs se trouveraient dans une situation financière extrêmement grave en appliquant les clauses du contrat qu'ils ont signé, si les hommes retournaient au travail demain.

Le contexte de ce différend ne m'apparaît pas encore tout à fait clairement, pas plus, je pense, qu'à quiconque. Il y a un certain nombre de facteurs qui influencent l'attitude des syndicats et un certain nombre qui influencent l'attitude des employeurs. A ma connaissance, des fautes considérables ont été commises par l'une et l'autre

[M. Watson.]

partie dans ce conflit. C'est ce qui se produit la plupart du temps. Il y a généralement deux faces à l'histoire, et la grève qui sévit actuellement à Montréal n'échappe pas à la règle. Les deux parties, à mon avis, ont de sérieux torts, et ni l'une ni l'autre ne semble décidée, dirait-on, à prendre les mesures qu'elles sont en droit et qu'il leur incombe de prendre aux termes de la loi, pour avoir recours à l'arbitrage.

Étant donné ces circonstances, je trouve que le gouvernement n'a plus le choix. A mon avis, il doit désormais adopter une attitude moins passive. Le ministre du Travail (M. O'Connell) a bien agi en informant les parties qu'il ne pouvait pas les contraindre en vertu de la loi à aller à l'arbitrage. Il les a exhortés à le faire. Il a demandé aux deux parties de recourir aux moyens légaux dont elles disposaient pour régler leurs différends, mais toutes deux ont refusé.

Nous avons attendu pendant plusieurs semaines que se prenne une décision, mais il n'y en a eu aucune. Nous ne pouvons endurer plus longtemps cet empoisonnement du climat des affaires à Montréal, ou que l'avenir du port soit à jamais compromis. Je n'ai pas été surpris, mais plutôt très attristé d'entendre cet après-midi des députés de l'Ouest rayer plus ou moins le port de Montréal de la carte. C'est clair: les gens lui tournent le dos comme ils tournent le dos à son avenir. Le port de Montréal revêt beaucoup trop d'importance pour tout le Canada pour qu'on lui tourne le dos.

Les deux parties qui s'opposent dans ce conflit semblent incapables ou peu disposées à faire un seul pas en avant. Dans l'intérêt général, le gouvernement doit maintenant prendre la situation en main et, au besoin, décréter une loi ou instituer un conseil de tutelle, afin de forcer l'issue de ce conflit. En règle générale, le gouvernement fédéral a pour principe de ne pas se mêler des conflits ouvriers parce qu'à son avis toute intervention de sa part ne fait que les prolonger. Les parties en cause attendent que le gouvernement vienne tenter de résoudre leur problème, et elles déclinent toute responsabilité dès qu'il y a quelque espoir d'une intervention par le gouvernement fédéral.

Comme principe général, j'accepte cette manière d'agir comme un argument logique, mais dans le cas présent, un certain nombre de facteurs entrent en ligne de compte, qui rendent invraisemblable la possibilité que l'une ou l'autre partie prenne l'initiative de recourir à la procédure arbitrale. Puisque tel est le cas, le gouvernement n'a pas le choix, il doit intervenir. Si rien ne se produit d'ici lundi, je dis au ministre du Travail, par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, qu'il faut songer à recourir à une mesure législative.

• (1620)

Le malaise qui est le principal objet des débats d'aujourd'hui, c'est-à-dire la grève, n'est pas le seul malheur qui compromette l'avenir du port de Montréal. Depuis un an et demi, nous avons grandement espéré que la mise en place d'une nouvelle administration portuaire accélérerait la recherche d'une solution aux problèmes qui affligent le port de Montréal. Toutefois, cette recherche n'est pas perceptible, car la création d'une telle administration a pris beaucoup plus de temps que prévu. Quand elle fut enfin mise en place, il y a six, huit ou neuf mois, nous avons commencé à croire que les résultats de son activité se feraient rapidement sentir.

A l'heure actuelle, rien n'a encore été amorcé dans le sens des initiatives que des gens de Montréal souhaitent depuis au moins une douzaine d'années, telles qu'une