

si nous laissons les procédures de la négociation collective suivre leur cours.

Je ne crois pas qu'un seul député nie qu'il existe dans l'Ouest du Canada une situation critique et urgente résultant directement du débrayage des débardeurs dans les ports de la Colombie-Britannique. L'économie canadienne se ressent déjà des dommages et ceux-ci s'accroîtront tant que les ports demeureront fermés. C'est le commerce des grains qui est de loin le plus durement frappé dans des débouchés extérieurs. Si les ports restent inactifs, c'est cet important secteur de l'économie qui en souffrira le plus. L'économie de la Colombie-Britannique est basée, elle aussi, sur les exportations et il est d'importance capitale que ses ports ne restent fermés plus longtemps. Lors de la convocation du Parlement, le premier ministre (M. Trudeau) disait:

Le gouvernement actuel n'a pas l'intention de permettre que les bénéfices qu'il a acquis pour tous les Canadiens, grâce à ses efforts à l'étranger, soient dissipés par la fermeture prolongée des ports.

M. Alexander: Quand en est-il arrivé à cette décision?

L'hon. M. O'Connell: La Commission canadienne du blé a pris d'importants engagements envers la Russie et la Chine en plus de ses ventes régulières au Japon et à d'autres pays. En fait, nos possibilités de transport des grains ont été utilisées à l'extrême pour remplir ces engagements. L'exportation des céréales a été concentrée dans le port de Vancouver, qui est fermé maintenant depuis 25 jours.

L'Asie a offert des débouchés de plus en plus importants à la vente des céréales canadiennes, ce qui a grandement accru le nombre des expéditions par les ports de la côte ouest, en particulier par Vancouver. Mais l'élément clé dans la commercialisation des grains, comme dans d'autres domaines, est l'aptitude du vendeur à livrer sa marchandise à la date prévue. Si nos clients ne peuvent pas compter sur nos envois, ils chercheront des concurrents, ce qui pourrait entraîner une perte définitive des marchés. Selon les estimations, 30 millions de boisseaux ont manqué dans les expéditions du Canada, et il faudra beaucoup d'efforts et de frais supplémentaires pour rattraper cette perte, ce qui sera impossible si l'on tarde davantage à reprendre les opérations. Non seulement les expéditions ont été arrêtées, mais nos installations de transport de céréales sont gravement affectées et l'on prévoit qu'il faudra un mois avant que le transport ne reprenne normalement. Il se pourrait fort bien que nos ventes futures soient compromises, voire même perdues, étant donné que nous sommes dans l'impossibilité de livrer notre marchandise, à un moment où nos possibilités sont déjà surchargées par l'important volume des ventes et par de nombreux efforts pour rattraper le temps perdu.

Monsieur l'Orateur, il est peut-être souhaitable que je décrive maintenant aux députés le contexte du conflit qui règne dans le domaine du débardage. Je dirai dans quelques instants quelques mots au sujet d'un autre conflit, qui vient s'ajouter au premier, à savoir celui qui concerne les opérations de manutention des grains, bien distinctes des opérations de débardage. En ce qui concerne le conflit des débardeurs, l'ancienne convention collective a expiré le 31 juillet 1972, convention qui avait été signée entre la *British Columbia Maritime Employers' Association*, qui représente dans les négociations collectives environ 61 sociétés affiliées, et l'*International Longshoremen's and Warehousemen's Union* d'autre part, qui représente, par l'intermédiaire de diverses sections locales, environ 3,300 débardeurs employés par ces sociétés, dans les ports de

Vancouver, New Westminster, Chemainus, Port Alberni, Victoria et Prince-Rupert.

A cinq reprises, en mai et en juin, des négociations directes ont eu lieu entre les parties. Sans résultats. Le 7 juin, le syndicat a demandé qu'on nomme un conciliateur. Mon ministère a désigné deux fonctionnaires de la côte ouest mais leurs efforts ne furent pas couronnés de succès. Les deux agents ont alors recommandé qu'on forme une commission de conciliation, ce que j'ai fait le 24 juillet en demandant à M. Noël Hall, de Vancouver, d'en assurer la présidence. La commission convoqua les parties les 26, 27 et 28 juillet et me présenta son rapport le 31.

C'est à l'unanimité que la commission s'est dite d'avis que ses efforts ne pouvaient être fructueux à ce moment-là parce que l'une des parties en conflit croyait qu'aucun progrès notable ne pouvait être réalisé, si ce n'est par des entretiens directs entre elles.

Bien que la commission ait été incapable de formuler des recommandations sur le fond des questions en litige, son président a offert d'aider les parties par tous les moyens possibles et a obtenu qu'elles consentent à demander l'aide de la commission avant toute interruption des négociations directes. Le rapport a été remis aux parties le 1^{er} août 1972 et, conformément au Code du travail, les parties pouvaient ou débrayer ou déclarer un lock-out le lundi 7 août à minuit.

Le 6 août, des complications ont surgi concernant le port de Vancouver seulement lorsque des débardeurs affectés à un travail régulier ont démissionné et se sont présentés au travail pour recevoir une affectation quotidienne comme tous les autres débardeurs à Vancouver. Le conflit relatif à l'affectation des hommes n'est pas encore réglé et le port de Vancouver demeure fermé depuis cette date.

Les parties en cause et mes collaborateurs ont à plusieurs reprises tenté sans y parvenir de mettre fin à cet arrêt de travail. Dans le même temps, il y a eu des efforts de déployés pour en arriver à des accords avec les syndicats prévoyant comme en 1969 le chargement, volontaire et temporaire du blé par l'entremise du Conseil des ports nationaux. Mais le syndicat voulait conclure avec ce dernier, ou avec un autre organisme gouvernemental, une convention collective permanente devant remplacer celle qui régissait l'activité de ses membres avec l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique. La portée de la proposition syndicale était telle qu'elle réclamait une étude approfondie qu'on ne pouvait amorcer, et encore moins achever, dans le peu de temps qui restait; c'est pourquoi, le gouvernement a jugé inacceptable la proposition du syndicat.

M. Hall s'est employé plus encore, mais sans y parvenir, à trouver une solution au conflit. Par un vote tenu les 10 et 11 août, les débardeurs syndiqués de tous les ports de la côte ouest autorisèrent leurs dirigeants syndicaux à recourir à la grève et, le 23 août, les cinq ports qui étaient encore actifs furent paralysés.

Bien avant cette date, soit le 14 août, j'avais chargé M. W. P. Kelly, sous-ministre adjoint du Travail, d'aller à Vancouver pour seconder M. Hall et rechercher d'autres solutions au problème. Là encore, aucun progrès n'a pu être accompli en vue de mettre fin au conflit qui paralyse les exportations.

Le lendemain de la fermeture générale de tous les ports de la côte ouest, je me suis rendu à Vancouver où j'ai rencontré les délégués des employeurs et du syndicat. La