

M. Bell: Cela fait à peu près 10c. pour chaque mot que vous prononcez.

M. Deachman: Certains frais atteignent \$4,000. Cette situation coûte aux contribuables environ un demi-million de dollars par semaine, soit à peu près 2 millions par mois. La question est grave ne serait-ce que pour cela.

On a beaucoup parlé ici de l'acheminement des grains sans beaucoup aborder les autres éléments de cette grève. Celle du port de Vancouver paralyse non seulement l'acheminement des grains des trois provinces des Prairies, mais elle freine peu à peu l'économie tout entière de la Colombie-Britannique.

Les mines de l'intérieur de la province, n'ayant pas de port par lequel expédier leur minerai, sont tenues de fermer. L'industrie de remorquage qui transporte le minerai le long de la côte est obligée d'interrompre son activité. L'exploitation forestière le long de la côte doit cesser progressivement, car il n'y a pas de navires sur lesquels charger le bois. Peu à peu, l'économie de la province arrive au point mort en ce qui concerne ses mines, ses conserveries, son industrie forestière, le transport d'automobiles et autres marchandises arrivant au port de Vancouver en provenance de l'étranger, ainsi que l'expédition vers l'étranger de denrées en vrac comme le soufre, le charbon et la potasse des Prairies, ainsi que d'autres denrées en vrac de la Colombie-Britannique même.

En pratique, nous sommes là en présence d'une crise nationale qui concerne la moitié du Canada. Je sais qu'il est difficile aux députés de l'Est de saisir l'importance de cette crise pour l'Ouest et l'étendue de ses répercussions sur les quatre provinces de l'Ouest, tout comme il nous est difficile à nous, députés de l'Ouest, de nous rendre compte de l'importance de grèves comme celle qui a récemment interrompu l'activité du port de Montréal.

De régler la grève de Vancouver à la longue ne sera pas tâche facile. A l'origine du problème, on trouve le mode d'affectation des équipes aux navires. Il s'agit d'une ancienne formule fondée sur les pratiques de la salle d'embauche du port de Vancouver. Chose intéressante, la salle d'embauche n'appartient ni au syndicat ni à un organisme neutre desservant les employeurs et le syndicat; elle est la propriété des employeurs eux-mêmes. Les membres du syndicat désireux de se faire embaucher le matin se présentent à une salle d'embauche qui appartient aux employeurs et que ceux-ci administrent. On note aussi avec intérêt que cette salle est la seule qui appartienne aux employeurs et qui fonctionne de cette façon sur toute la côte ouest, du Mexique à l'Alaska.

Une partie du problème tient au fait que le contrat actuel prévoit l'affectation des équipes par ordinateur. Il faut se rendre compte que si l'affectation était automatisée, l'ordinateur appartiendrait actuellement à la Maritime Employers' Association et l'employé du syndicat, aux fins de l'affectation, serait alors à la merci d'un ordinateur appartenant à son employeur. Si j'étais débardeur, je suis certain que je ne pourrais pas tolérer plus longtemps une situation de ce genre. Je crois que la solution serait une salle neutre d'embauchage ou un service neutre d'expédition qui servirait à la direction et au syndicat.

• (2100)

D'après ma propre expérience et après m'être entretenu avec les débardeurs et les gens qui travaillent dans le port au niveau de la direction et des employés, je crois que la salle d'embauchage qui appartient à la compagnie est la source de tous les ennuis au port de Vancouver. J'espère qu'en cherchant à régler de façon durable les problèmes qui se posent au port de Vancouver, le ministre étudiera consciencieusement les méthodes en vigueur dans la salle d'embauchage et la façon dont on fait les affectations. C'est le fond du problème actuel et il ne sera pas facilement résolu, que ce soit du point de vue du patronat ou du salariat.

Il ne s'agit toutefois pas d'une question impossible, monsieur le président, et l'automatisation de l'expédition dans le port n'est pas impossible non plus, mais il faut comprendre, en recherchant une solution, que lorsqu'un débardeur veut être affecté à une équipe dans le port, il veut savoir à quoi s'en tenir. Il veut avoir l'assurance qu'on le traitera aussi équitablement que ses collègues, que les avantages n'iront pas et ne pourront pas aller à la direction, et il veut avoir la certitude que le service le traite équitablement, car il s'agit de son gagne-pain.

Monsieur le président, je soutiens qu'il s'agit d'un problème humain, de relations humaines, dans le cas de gens qui travaillent très dur, de travailleurs honnêtes qui exécutent leur tâche chaque jour au port et qui font un excellent travail en expédiant des marchandises dans nos ports de la côte ouest. Ils ne s'en prennent pas au progrès technique; de fait, ils en reconnaissent les avantages. Ils ne sont pas très nombreux—il s'agit de 1,500 travailleurs spécialisés appuyés par 1,800 travailleurs moins spécialisés. Ils n'ont pas la réputation de déclencher une grève après l'autre, car nous avons eu de longues périodes de paix dans le port de Vancouver.

Il s'agit essentiellement d'un problème humain qui doit faire l'objet de considérations humaines. J'espère qu'on en tiendra compte dans toute démarche visant à assurer une solution permanente. Entretemps, je crois personnellement que ces gens sont prêts à respecter le bill que nous adopterons ici et qui leur demandera de continuer leur travail jusqu'à ce qu'on en arrive à une meilleure solution pour réglementer l'activité au port de Vancouver. J'espère que nous procéderons de bonne foi tout comme, j'en suis sûr, ils procéderont de bonne foi pour trouver un moyen, que les deux parties jugeront acceptable, de régler ce différend.

Des voix: Bravo!

(L'article 2 est adopté.)

(Les articles 3 et 4 sont adoptés.)

Sur l'article 5—*Prorogation de la durée de la convention collective*

M. Horner: Monsieur le président, j'aimerais traiter brièvement de l'article 5. J'ai écouté attentivement les remarques du député de Vancouver-Quadra à propos de la question dont nous sommes saisis. Elles m'ont quelque peu inquiété et il m'a fallu me faire quelque peu violence pour résister à la tentation d'engager un débat que je pourrais qualifier de politique mais je me suis demandé s'il facilitait l'adoption de ce bill. J'en ai conclu qu'il essayait de défendre le comportement du gouvernement à l'égard de cette grève.