

Monsieur l'Orateur, je crois qu'un autre résumé bref des faits saillants de ce différend intéresserait les députés. Le 30 mars de l'année en cours, le patronat et les ouvriers ont signé un contrat de trois ans destiné à améliorer la productivité nettement basse du port en éliminant le régime démodé des équipes de travail. En échange, les employeurs assuraient aux hommes la sécurité d'emploi, et un régime de pension lucratif. Les membres du syndicat ont ensuite ratifié la convention. Des débrayages irréguliers ont commencé le 9 mai et ont culminé dans la grève de 3,200 débardeurs le 16 mai. La grève atteint directement les ports de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, paralysant le transport dans une grande partie de l'Est du Canada.

Quelle était la cause essentielle de cette grève? La raison principale en était le mécontentement devant les modifications apportées au régime des équipes de travail. Dans le dernier contrat, le patronat avait obtenu le droit de dissoudre les équipes de travail. Ces dernières devaient être remplacées par un système d'ordinateur, qui devait entrer en vigueur à l'automne. Au lieu qu'on ait une équipe constante de 17 hommes qui faisaient tous les travaux, l'ordinateur n'appellerait que les hommes dont on aurait besoin pour une tâche donnée. Les travailleurs avaient signé et ratifié la convention, mais lorsque la dissolution des équipes de travail a commencé, ils se sont mis en grève.

Comment a réagi le patronat devant cette situation? Les tentatives de négociation ont échoué, et trois injonctions du tribunal ordonnant aux employés de reprendre le travail sont demeurées sans résultat. Le 31 mai, l'Association des employeurs maritimes a suspendu les débardeurs en grève. Le patronat a proposé de demander l'arbitrage, à condition que le syndicat assiste aux séances et respecte la décision d'un arbitre indépendant. Jusqu'à présent, on n'est pas parvenu à faire se rencontrer les deux parties. Les salariés ont adopté la position suivante: le lendemain de leur suspension, à Montréal environ 300 membres du local 375 de l'Association internationale des débardeurs ont décidé, après vote, de poursuivre la grève dans les 3 ports du Saint-Laurent. Seulement environ 10 p. 100 des syndiqués présents ont participé à ce vote. Le président du syndicat a déclaré que les ouvriers étaient prêts à poursuivre la grève aussi longtemps qu'il serait nécessaire pour parvenir à un règlement satisfaisant. Selon un porte-parole anonyme du syndicat, il n'était pas question d'arbitrage.

Le gouvernement fédéral adopta sa position habituelle dans des cas similaires. Le ministre du Travail (M. O'Connell) n'a cessé de demander aux deux parties d'avoir recours à l'arbitrage prévu dans leur contrat pour régler le différend. Tant à la Chambre qu'à la presse il a fréquemment déclaré son intention de ne pas s'en mêler. C'est l'histoire habituelle: Néron faisait de la musique alors que Rome brûlait.

Voyons maintenant les problèmes à court terme provoqués par cette grève. Jusqu'au début des années 60 le port de Montréal jouissait d'une réputation enviable. Les frais de manutention y étaient moins élevés que partout ailleurs en Amérique du Nord, les relations ouvrières, quoique paternalistes, étaient bonnes et les grèves rares. Vers la fin des années 60, le gouvernement et le salariat conclurent un accord au nom de l'Association internationale des débardeurs qui, entre autres choses, fixait l'importance des équipes de déchargement des bateaux à un chiffre arbitraire ne tenant aucun compte du nombre d'ouvriers nécessaires. La production chuta verticalement.

Une entreprise de Montréal estime qu'en 1966 une équipe de 20 hommes manutentionnait environ 35 tonnes de farine à l'heure. Actuellement, une équipe de 17 hommes manutentionnent un maximum de 16 tonnes à l'heure. Cela signifie que les bateaux restent au port pendant plus longtemps pour un coût journalier de \$2,500 à \$3,000. Ce fait comporte des conséquences graves pour l'avenir du port étant donné qu'un des facteurs importants intervenant dans la navigation moderne est la vitesse de déchargement des cargaisons.

Selon Statistique Canada un plus grand nombre de bateaux sont passés par Montréal en 1971 qu'en 1970 et les chiffres publiés par le Conseil des ports nationaux indiquent une augmentation constante du tonnage manutentionné depuis cinq ans. Par contre, il est possible que les grèves survenues dans des ports américains aient gonflé le tonnage traité dans certains ports canadiens. En fait le tonnage passé par Montréal a subi une réduction de 5.4 p. 100 en 1971.

• (1600)

Même si son siège social se trouve à Montréal, le Canadien Pacifique a situé son nouveau terminal à conteneurs à Québec, prétextant que c'était plus économique. L'été dernier, un groupe d'expéditeurs proposait la fermeture du port comme solution possible aux problèmes ouvriers à Montréal. Un président de société déclarait ceci: «La plupart d'entre nous peuvent faire leurs expéditions à partir des ports maritimes sans grands ennuis ou frais supplémentaires; la mesure est draconienne mais c'est peut-être la seule possible».

L'intervention fédérale a accompli bien peu pour atténuer les problèmes qui harcèlent la scène ouvrière. Le gouvernement fédéral n'est pas intervenu dans la récente grève des débardeurs de Montréal. En dépit des supplications de la Chambre de commerce de Montréal, de l'Association des camionneurs du Québec, le ministre du Travail a refusé d'intervenir. Il a préféré inviter les parties à recourir conjointement ou séparément à l'article de leur convention qui prévoit l'arbitrage pour résoudre le conflit. L'incurie du fédéral n'est pas exclusive aux questions des relations de travail. Sa politique des transports, notamment celle qui s'applique à Montréal et, de façon générale, à tous les ports relevant de la Commission des ports nationaux, n'a pas permis de faire une évaluation juste des besoins et directives nécessaires à l'administration du port.

Il y a un an le 12 mai, le ministre des Transports (M. Jamieson) annonçait sa nouvelle politique portuaire. Il proposait la création d'administrations locales pour chacun des neuf principaux ports administrés par la Commission des ports nationaux. Ces administrations portuaires locales devaient représenter tous les intérêts de la localité, dont ceux du patronat et du salariat, des autorités municipales et provinciales. Chacune devait avoir des attributions assez étendues dont celle d'agir à titre consultatif en matière de nomination des directeurs de ports, de préparation des budgets, de planification et d'autres questions importantes. Le ministre des Transports affirmait à ce moment-là que l'objectif du gouvernement fédéral «devait être d'agir dans l'intérêt de tous les canadiens et non d'un groupe en particulier».

Cependant, si l'on tient compte de divers commentaires de la part de ceux à qui l'on a demandé de faire partie des administrations portuaires locales, on peut se poser de sérieuses questions relatives au succès des objectifs du gouvernement fédéral. A Montréal, on a offert à plusieurs