

Il est temps qu'on commence à établir des normes justes et efficaces en vue de mettre à la disposition de l'employé tous les moyens nécessaires pour faire valoir ses griefs. Je suis généralement en faveur des syndicats, bien que, dans certains cas, j'entretienne certains doutes sur leur intégrité.

Il y a à peu près un an, je prononçais un discours dans lequel je condamnais les syndicats sur un sujet précis; règle générale, les syndicats ont leur place, mais, malheureusement, il y a encore trop de travailleurs qui ne sont pas syndiqués.

Nous pouvons espérer que dans le conflit actuel les syndiqués obtiendront un certain succès, et si l'on connaît les avantages de la convention collective des débardeurs, on sait que leur rémunération est assez élevée. Par contre, ils vont eux-mêmes souffrir de cette grève, et les conséquences s'en feront sentir sur l'économie.

Je réitère donc ma demande—et ce d'une façon aussi humaine que possible—tant à l'association des employeurs qu'à celle des débardeurs: que l'une ou l'autre fasse une demande d'arbitrage. La convention collective, je le répète, a été signée de bonne foi, et les deux parties s'étaient entendues sur le paragraphe que j'ai mentionné, à l'effet que si l'une ou l'autre des parties faisait une demande d'arbitrage, l'arbitre devait entendre la cause et rendre une décision, car enfin il faut agir, sans quoi le gouvernement devra finir par le faire.

Si l'Association des employeurs maritimes ou l'Association internationale des débardeurs ne font pas cette demande en fin de semaine, je prierai le ministre du Travail de prendre cette question en main dès le début de la semaine prochaine.

Je comprends qu'il hésite à s'immiscer dans une entente qui a été conclue entre deux parties, mais si ni l'une ni l'autre de celles-ci, aux termes de cette entente collective, ne demandent l'intervention d'un arbitre, je prierai le ministre du Travail d'intervenir dès le début de la semaine prochaine, afin que le problème des ports du Québec se règle.

[Traduction]

M. R. Southam (Qu'Appelle-Moose Mountain): Monsieur l'Orateur, ayant annoncé que je me retirais de la politique, des événements susceptibles de survenir plus tard cette année pourraient vouloir dire que c'est peut-être la dernière occasion pour moi de m'adresser aux membres éminents de cette auguste Chambre. Je veux en profiter pour remercier Votre Honneur et, par votre intermédiaire, tous les autres orateurs, orateurs suppléants, dignitaires de la Chambre et membres des partis engagés dans la conduite des travaux ici, pour la courtoisie et la bonté qu'ils ont tous manifestées depuis des années à moi-même, à ma femme et aux membres de ma famille. Je voudrais aussi dire que les députés ici présents qui visiteront la magnifique province de la Saskatchewan sont cordialement invités à nous rendre visite.

Des voix: Bravo!

M. Southam: Il va sans dire que lorsque nous sommes saisis d'un problème comme celui d'aujourd'hui, en ma qualité de député de l'Ouest qui a un intérêt vital dans le transport des céréales au marché, je dois me lever et commenter cette situation très grave.

D'abord, monsieur l'Orateur, je voudrais féliciter le député de Sainte-Marie (M. Valade) pour avoir soulevé l'importante question de la grève des débardeurs de Montréal dans la motion qu'il présente en conformité des

dispositions du Règlement qui permettent aux députés de l'opposition de présenter des motions relatives à des questions urgentes. Je félicite en outre le député de Lisgar (M. Murta) et le député de Lachine (M. Rock) pour leurs observations très complètes sur ce grave problème.

• (1550)

Je voudrais revenir sur quelques-uns des événements qui ont abouti à la grave situation actuelle. Je compte sur l'indulgence des députés pendant quelques minutes; je n'ai pas entendu tous les discours prononcés cet après-midi. De toute façon, les habitants de la Saskatchewan auront intérêt à connaître mes observations préliminaires sur le grand port de Montréal et les effets de la grève sur l'ensemble de l'économie canadienne ainsi que sur la ville de Montréal.

Je voudrais vous énumérer quelques faits. Le trafic maritime dans les ports sous la juridiction du Conseil des ports nationaux du Canada a atteint le chiffre record de 93.7 millions de tonnes en 1971, augmentation de 7.9 p. 100 sur 1970. Le port de Montréal a néanmoins accusé une baisse de 5.4 p. 100 de ce côté au cours de la même période. Depuis le 16 mai, le port de Montréal est paralysé par la grève d'environ 3,200 débardeurs. Les ports de Québec et de Trois-Rivières sont également atteints. C'est du transport du grain surtout que dépendent les ports et, depuis le début de la grève, 500,000 tonnes de grain ont été acheminées vers d'autres ports.

D'après le président de la Commission canadienne du blé, le Canada ne pourra faire honneur à ses engagements envers les marchés européens, à cause de la grève. Je tiens à répéter cette affirmation, car elle est d'intérêt vital pour moi, pour ma province et pour tout l'Ouest du pays, j'en suis sûr. D'après le président de la Commission canadienne du blé, le Canada ne pourra faire honneur à ses engagements relatifs aux expéditions de blé aux marchés européens, à cause de la grève.

Je voudrais signaler à la Chambre quelques données de base sur cette grève qui paralyse le grand port de Montréal. Elle coûte aux agents maritimes, à Montréal seulement, environ \$100,000 par jour. Du côté des salaires et des revenus directs, les pertes dépassent un million de dollars par jour. Au moins 132 navires ont quitté Montréal ou ont dû passer outre leurs cales pleines. Cela représente une perte de 425,000 tonnes de marchandises. Dix mille personnes doivent directement leur emploi au port et un nombre encore plus considérable d'employés des industries de services sont atteints par la grève.

Le port rapporte environ 250 millions de dollars par année à l'économie montréalaise. Un consortium de cinq grosses entreprises de navigation japonaises qui cherchait un terminus pour ses navires dans l'Est du Canada a décidé d'éviter Montréal, même comme centre secondaire de distribution. Un fabricant d'automobiles étrangères qui avait songé sérieusement à Montréal comme base pour augmenter sa capacité de déchargement dans l'Est du Canada revient maintenant sur sa décision. Des articles d'exposition destinés à la Chine, et dans lesquels on proclame la force de l'économie canadienne, sont en attente dans le port bloqué par la grève. Les exportations de céréales vers l'URSS et d'autres pays d'outre-Atlantique ont été transférées à des terminus de la rive nord du Saint-Laurent, et cela pourrait résulter dans la perte de plus de 100 emplois dans la région de Montréal.