

LES RELATIONS OUVRIÈRES—LA GRÈVE DES REMORQUEURS EN C.-B.—LA MISE EN VIGUEUR DES NOUVEAUX RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, la Colombie-Britannique est en proie actuellement à un conflit ouvrier qui pourrait avoir des effets désastreux sur toute l'économie de la province. Il s'agit de la grève des remorqueurs qui implique environ 1,000 hommes mais dont les conséquences, si elle se poursuit, pourraient atteindre des milliers de plus. Le principal objet du litige n'est pas l'argent; ce sont les règlements concernant les équipages et la sécurité qui, si l'on peut en croire un rapport du ministère du Travail, rappellent les conditions qui existaient dans les usines d'Angleterre à l'époque de Charles Dickens.

L'intérêt que je porte à la question ne s'est pas manifesté à la onzième heure mais remonte au 9 janvier. J'écrivais alors au ministre des Transports pour tâcher d'obtenir un exemplaire du rapport Elestrom. C'était une étude parrainée conjointement par les ministères du Travail et des Transports sur l'industrie des remorqueurs et les conditions qui y régnaient. J'ai essayé un refus poli.

Le 2 mars, j'ai fait une autre tentative, mais n'ai pas obtenu que le rapport soit publié. Enfin, le 18 mars, j'en ai conclu que la correspondance officielle et privée ne menait à rien et j'ai donc décidé de soulever le problème durant les questions orales. J'ai d'abord posé la question au ministre des Transports (M. Jamieson) au début d'avril et ensuite au ministre du Travail (M. Mackasey) le 20 avril. La réponse que m'a fait le ministre du Travail, lorsque je lui ai demandé quand paraîtrait le rapport ou l'étude, est la suivante et elle est consignée à la page 6044 du hansard:

Peut-être jamais, monsieur l'Orateur. Il n'a jamais été question de la mettre à la disposition du grand public. Elle était destinée à renseigner le ministère du Travail, le ministre des Transports et certains hauts fonctionnaires sur les conditions qui régnaient dans l'industrie des remorqueurs en Colombie-Britannique. Cependant, je compte remettre un rapport aux syndicats et à la direction ainsi qu'aux principaux fonctionnaires de la côte, afin qu'ils puissent travailler de concert et pour remettre de l'ordre dans cette situation regrettable.

Pourquoi n'a-t-on pas publié plus tôt ce rapport sur une situation qualifiée par le ministre du Travail de désordre peu enviable? Je vais vous dire pourquoi, monsieur l'Orateur. Quand j'ai posé ces questions, certaines procédures de conciliation très délicates se poursuivaient et la publication de ce rapport à ce moment aurait eu des répercussions assez néfastes sur ce genre de négociations ouvrières. Ainsi, sauf en ce qui concerne les négociateurs, le rapport Elestrom est resté sous le coude jusqu'à la publication du rapport majo-

ritaire de conciliation, après quoi, la presse en a eu connaissance grâce à une fuite du syndicat. Ce rapport condamne non seulement les normes de sécurité de l'industrie mais également, je crois, le gouvernement, voire n'importe quel gouvernement au monde, qui tolère qu'à notre époque il existe encore de telles conditions et de tels procédés dignes de galères dans une industrie et dans un pays soi-disant modernes.

Voici quelques faits saillants du rapport. Un débardeur sur six risque de se blesser chaque année. Un homme sur cinq dans les remorqueurs maniés par deux hommes court le danger de se blesser chaque année, et s'absente en moyenne pendant 30 jours. Les fonctionnaires s'occupant des accidents du travail pourraient même ne pas avoir connaissance de ces blessures et il se pourrait qu'une mort ne soit pas rapportée. Seulement 20 p. 100 des bateaux échantillonnés avaient prévu des règles de sécurité à l'intention de l'équipage. L'équipe d'enquêteurs n'a pas inspecté les bateaux les plus piteux, certains bateaux «moches» de la compagnie, ni vu les «tocards» les plus reconnus.

Les heures de travail sont beaucoup trop longues. Le rapport mentionne que 20 années passées à ce genre de travail est un laps de temps trop long pour qu'un patron puisse prendre des décisions sensées. Les conditions sont déplorables pour l'équipage. Les dortoirs sont à l'étroit; il n'y a pas de cuisiniers à bord de certains bateaux découverts. Les aliments sont préparés dans des conditions insalubres. La moitié des bateaux à deux hommes n'avaient pas de toilette et les hommes devaient satisfaire leurs besoins dans des seaux, qui étaient jetés par-dessus bord et polluaient le port. Incidemment, cela va à l'encontre de la loi sur la marine marchande du Canada.

Le rapport signalait aussi que les patrons se mesuraient les uns aux autres et qu'on les encourageait à prendre des risques dans des courses effrénées avec des bateaux surpuissants à équipage réduit—des «bolides» comme les qualifie le rapport. Ces bateaux sont renommés pour leur vitesse mais non pas pour leur sécurité. Cela suffit, je crois, à montrer quels problèmes se posent. Lorsque les femmes apprennent les risques que couraient leurs maris, elles les ont appuyés totalement, et je crains que le différend ne dure longtemps.

● (10.10 p.m.)

Les hommes du port sont intransigeants. Les «tocards» commencent à l'envahir et les cadres de surveillance font marcher certains navires. Des accidents graves surviendront sûrement car nombre de ces cadres ne sont pas familiers avec le genre de navires dont ils s'occupent actuellement. La crue du Fraser