

Le commissaire à la conciliation, M. Hope, a formulé des recommandations pour régler le problème du manque de personnel pour le poste de jour du lundi au vendredi. Pour essayer de convaincre les débardeurs de l'attrait du poste de jour, M. Hope a recommandé de réduire la prime accordée aux débardeurs qui travaillent le soir ou la nuit. D'après la recommandation du rapport, le taux de base de la prime du soir passerait de temps et demi à un taux de base de temps et un quart pendant les deux premières années de la nouvelle convention. Toujours selon le rapport, le taux de base de la prime de nuit ne serait plus temps double, mais seulement temps et trois quarts pendant les deux années de la convention.

A titre de mesure supplémentaire destinée à résoudre les difficultés qu'on éprouve à constituer les équipes de jour durant la semaine, le commissaire-conciliateur a jugé que l'employeur avait toute latitude pour former des travailleurs temporaires, dans toutes les catégories et en nombre suffisant, afin de satisfaire les besoins qu'il aura établis concernant les activités portuaires. Après avoir soigneusement pesé les demandes et les préoccupations des deux parties au conflit, le commissaire-conciliateur a recommandé qu'on ajoute à la convention collective une disposition qui permet aux employeurs, individuellement ou par l'intermédiaire de leur association, d'instituer l'horaire continu après consultation pleine et entière du syndicat, et d'établir des règlements qui protégeraient les employés contre tout abus éventuel quant aux heures de repos. La recommandation prévoit également que les parties pourront soumettre à l'arbitrage tout conflit en la matière, en vertu des dispositions actuelles de la convention collective. Outre l'augmentation des primes de spécialisation, le rapport recommande de hausser la contribution de l'employeur aux régimes de pensions et aux régimes complémentaires d'assistance et d'assurance-chômage.

L'association des employeurs s'est montrée disposée à accepter le rapport de M. Hope comme base de règlement, mais le syndicat l'a rejeté dans sa totalité, l'ayant jugé globalement inacceptable, et a dit vouloir reprendre les négociations sur les questions pour lesquelles les recommandations du conciliateur ne lui convenaient pas.

Les parties intéressées ont acquis, le 21 août dernier, le droit devant la loi, dans le cas des employés, de faire la grève, et dans celui de l'employeur, de lock-outer ses employés. Au cours des six semaines suivantes, elles se sont rencontrées à plusieurs reprises lors de séances de négociations directes, mais fort peu de progrès a été accompli en vue d'un règlement définitif. Le syndicat a organisé une série de grèves perlées d'une journée, où toute activité portuaire cessait et les syndiqués étaient informés des progrès des négociations. En outre, il a mis sur pied un programme dit de surveillance du travail qui a réussi à ralentir le chargement des navires au point que plusieurs grands consortiums ont entrepris de diriger leurs bâtiments vers le port de Seattle.

Le 18 octobre, l'association des employeurs annonçait au syndicat que si le ralentissement du travail ne prenait pas fin, on cesserait d'affecter les débardeurs aux divers terminaux, sauf dans le cas des céréales, et ce, à compter du 19 octobre, à midi. Le lendemain, le syndicat ayant refusé de se plier aux exigences de l'employeur, celui-ci a imposé un lock-out dans tous les ports de la côte ouest, sauf en ce qui concerne les activités de manutention des céréales. Cependant, le syndicat a alors interdit à ses membres de se présenter au travail pour

### *Opérations portuaires sur la côte ouest—Loi*

charger les céréales, ce qui a provoqué une cessation complète de toutes les activités de débardage sur la côte ouest.

Le 25 octobre, j'ai envoyé le télégramme suivant aux présidents de l'Association des employeurs maritimes et du syndicat. Et voici le texte:

Encore une fois, tout le commerce qui transite par les ports de la côte ouest a été interrompu en raison d'un conflit ouvrier entre la AEMCB et le Syndicat international des débardeurs et travailleurs d'entrepôt. L'histoire des relations ouvrières entre vos organismes, depuis treize ans, et les interruptions de travail qui en ont découlé, révèlent une impuissance désastreuse à négocier de la part des défenseurs du principe de la liberté de négociation collective. L'Association des employeurs et le Syndicat se sont toujours opposés à l'ingérence gouvernementale et pourtant, ils sont incapables de résoudre leurs conflits sans cette intervention. Leur bilan révèle que pas une seule fois au cours des treize dernières années, sauf à l'époque de la Commission de lutte contre l'inflation, vous n'avez réussi à conclure une convention collective sans l'intervention d'un médiateur à un niveau élevé envoyé d'Ottawa ou du Parlement proprement dit. Le tort que cela cause aux autres Canadiens et à toute notre économie est déjà inquiétant lorsque la conjoncture est favorable, mais vu la gravité de la situation économique actuelle, cette attitude est intolérable. Les exportations de céréales, qui sont vitales pour notre économie, sont menacées, et l'on assiste déjà à d'importantes mises à pied chez les cheminots. Je crois fermement que la négociation collective et dans les droits que prévoit le Code du travail du Canada. Cependant, je me sens dans l'obligation de rappeler que ces droits ne font pas de nos ports de la côte ouest, qui appartiennent à tous les Canadiens, une chasse gardée où s'affrontent une association d'employeurs et un syndicat donnés. Vous avez, comme d'habitude, épuisé tous moyens de conciliation que prévoit le Code du travail du Canada, et maintenant que toutes les expéditions en provenance et à destination de la côte ouest ont cessé, vous êtes, paraît-il, restés chacun de votre côté sans chercher à reprendre les discussions. Je vous conseille fortement de reprendre immédiatement les négociations. Faute d'en arriver au plus tôt à un règlement de ce conflit, le gouvernement assumera sa responsabilité, bien qu'à contrecœur, pour provoquer la reprise des activités de débardage qui sont vitales.

Voici la fin du télégramme, monsieur l'Orateur.

Sur réception de celui-ci, les parties ont effectivement repris des négociations directes le 27 octobre. Malgré tous les efforts des deux côtés, monsieur l'Orateur, ces négociations n'ont pas davantage abouti à un règlement du conflit opposant les parties et c'est ce qui m'amène aujourd'hui à présenter cette mesure législative, qui traduit en mesures concrètes le contenu de mon télégramme.

Encore une fois, je dois répéter qu'en tant que ministre du Travail, je n'aime pas intervenir ainsi dans les négociations, mais il me suffit de réfléchir aux conséquences économiques et sociales de cette interruption des activités de débardage sur la côte ouest pour justifier les mesures que nous prenons.

• (1530)

Un membre de l'administration du port de Vancouver a fait savoir qu'au 28 octobre, soixante-dix navires attendaient dans les ports de la Colombie-Britannique pour être chargés ou déchargés. Plus de 2,000 travailleurs d'autres industries qui dépendent de l'activité portuaire ont été mis à pied. Les sociétés ferroviaires CN et CP, qui ont normalement quelque 36 trains par jour en circulation dans les ports de la Colombie-Britannique, ont mis à elles deux 1,800 travailleurs en disponibilité. Les compagnies céréalières qui exportent par mois un million de tonnes métriques de grain envoient, elles aussi, de renvoyer temporairement plus de 300 employés. Les sociétés minières et forestières, dont les marchés sont déjà à la baisse à cause de la conjoncture économique, envisagent d'autres licenciements et d'autres fermetures.