

L'hon. M. Starr: J'assure à l'honorable député que je souhaite aussi vivement que n'importe quel député recevoir ce rapport. Je suis allé aux renseignements tous les jours et j'ai insisté pour obtenir ce rapport.

M. Winch: Puis-je demander au ministre du Travail à quelle date le comité consultatif s'est réuni pour la dernière fois?

L'hon. M. Starr: L'honorable député le sait. Il vient de la répéter. La réunion a eu lieu le 4 mars, je crois.

M. Winch: Vous n'avez pas encore le rapport?

L'hon. M. Starr: Inutile que je répète. Le rapport doit être transmis à la commission d'assurance-chômage. Je me suis informé tous les jours, car j'ai bien hâte de voir cette question réglée. Le rapport n'a pas encore été fait.

M. Herridge: Je suis bien content d'entendre la réponse du ministre. Pourrait-il informer la Chambre sur réception du rapport?

L'hon. M. Starr: Je n'y manquerai pas.

M. Howard: Avant que la motion soit mise aux voix, il y a une question plutôt importante que je voudrais signaler au comité, surtout en ce qui concerne la motion intéressant les crédits provisoires, afin que toute rectification qui peut être apportée par la suite, le soit avant que nous commençons l'étude du budget principal des dépenses. Dans les prévisions de dépenses de cette année figure un poste de \$294,500 comme subvention pour des services de navigation sur la côte du Pacifique. La société qui exploite ces services de navigation et reçoit cette subvention est la *Northland Navigation Company*. L'été dernier, un syndicat accrédité qui avait été en négociation avec la société, soit l'Association nationale des mécaniciens de marine, a entrepris de se fusionner avec un autre syndicat, la Fraternité canadienne des employés des chemins de fer et des transports.

Au moment de la fusion, l'Association des mécaniciens de marine, à la suite de négociations avec la *Northland Navigation Company* et deux autres sociétés de navigation de la côte du Pacifique, en était arrivée à un accord de principe sur les termes d'une entente collective qui devait lier le syndicat et la *Northland*. Cependant, l'entente même n'a pas été conclue, à cause de la fusion imminente. Par la suite, lors de réunions qui se sont tenues afin de mettre la dernière main à l'entente collective et de ratifier l'accord convenu en principe, la *Northland Navigation Company*, soit la société bénéficiaire de ces \$294,500 que nous avons approuvés et dont

nous envisagerons le paiement dans l'année qui vient, a décidé qu'elle avait changé d'idée et qu'elle ne voulait plus souscrire à l'entente qu'elle avait acceptée précédemment. Cette décision a déconcerté l'Association nationale des mécaniciens de marine, qui s'en est demandé la raison.

Les événements survenus deux ou trois jours après la réunion dont j'ai parlé ont montré pourquoi la *Northland Navigation Company*, à qui nous versons une subvention annuelle de presque \$300,000, a agi ainsi et quelles étaient ses intentions. Par la suite, il est devenu manifeste qu'elle s'était entendue avec un autre syndicat, le syndicat international des gens de mer, et que ce syndicat demanderait, comme il l'avait fait deux ou trois jours plus tôt, la reconnaissance syndicale pour le groupe d'employés pour lequel l'Association nationale des mécaniciens de marine avait été accréditée précédemment.

Nous savons que juste après la deuxième guerre, le syndicat international des gens de mer a commencé à s'immiscer de façon très discrète dans les questions de relations entre le patronat et le salariat au Canada et a beaucoup contribué à éliminer le syndicat canadien des marins qui existait alors. D'après certaines accusations, cela se serait fait de connivence avec le gouvernement libéral ou avec son approbation. L'histoire des relations du syndicat international des gens de mer avec les entreprises n'est pas des plus brillantes. C'est un fait généralement admis. De toute façon il y aurait lieu de croire, en l'occurrence, que la *Northland Navigation Company*, à l'égard de laquelle nous avons autorisé le versement d'une subvention de \$294,500, était en train de signer, ou du moins voulait signer, ce que nous pourrions appeler un accord secret avec le Syndicat international des gens de mer, en vue de remplacer l'Association internationale des mécaniciens de marine en tant que mandataire autorisé à parler au nom de certains employés travaillant pour la *Northland*.

La *Northland Navigation* ayant changé d'avis, et le syndicat international des gens de mer ayant demandé à obtenir un certificat, l'Association internationale des mécaniciens de marine, croyant que c'était la seule façon de pouvoir exercer une certaine influence sur la *Northland*, en vue de poursuivre ses négociations avec elle, a pris l'initiative de déclarer une grève. Lorsque la grève a été déclenchée sur les quais de Vancouver, les événements qui ont suivi ont causé des embarras et l'Association nationale des mécaniciens de marine a eu beaucoup de peine à établir une ligne de piquetage. Le syndicat international des gens de mer, évidemment, voulant remplacer la *Northland Navigation* et, évidemment, à cause de ses rapports étroits avec ce