

analyse des terrains que possède le port en vue de permettre au port de Montréal d'exploiter à son maximum tous ses avantages économiques. Il faudrait aussi déterminer si le port de Montréal pour exploiter à fond toutes ses ressources devrait s'étendre au-delà du fleuve le long de la rive sud, en aval de Boucherville.

Il y a un point qui m'inquiète beaucoup en ce qui concerne cette expansion possible du port. Je veux dire ce qui arrivera aux îles qui se trouvent juste en face de Boucherville. Ces îles ont été achetées en partie par la direction du port de Montréal. Elles offrent, à mon sens, une situation idéale pour des installations récréatives destinées en particulier à la population de la partie est de Montréal. J'ai insisté pour que le port de Montréal s'étende vers la rive sud plutôt que vers ces îles panoramiques qui offrent d'excellentes possibilités récréatives à une population qui, à l'heure actuelle, n'a rien d'important dans ce domaine à sa disposition.

Le port de Montréal n'est pas le seul à avoir besoin d'expansion; en réalité, tous nos ports de l'Est sont dans le même cas. Les grands ports du monde ont envoyé leurs émissaires dans tous les centres de commerce les invitant à venir chez eux. Montréal, Halifax, Saint-Jean et tous nos ports importants de l'Est ont besoin d'une politique de promotion beaucoup plus efficace. Il y a eu, à mon avis, beaucoup de négligence à cet égard et la responsabilité peut en être attribuée à notre Conseil des ports nationaux. Il a été des plus inactif en ce domaine.

Je crois comprendre qu'on a déjà fait certaines démarches visant à pallier cette carence de flair commercial qu'accuse depuis longtemps cet organisme gouvernemental. Il y a lieu d'espérer qu'une fois la stimulation en marche, elle sera bénéfique non seulement à un seul port mais à toute la côte est du Canada. Nous sommes en mesure, grâce à une main-d'œuvre excellente, à des armateurs et expéditionnaires compétents, de concurrencer très efficacement les divers ports américains qui, actuellement, sont fort occupés à enlever leur commerce aux trois ports du Québec frappés par cette grève malheureuse.

Je voudrais, cet après-midi, signaler en outre que, lors de la création de la nouvelle administration du port de Montréal, on l'a dotée d'une structure assez souple quant à sa composition. On n'a fixé aucun nombre. Cependant, on n'a, du côté ouvrier, nommé qu'un seul membre à la direction du port. Je recommanderais fortement au ministre des Transports (M. Jamieson) et au ministre du Travail (M. O'Connell) qu'on accroisse le nombre de représentants de la main-d'œuvre à l'Administration du port de Montréal. Ce sont peut-être là des vœux pieux, mais ce me semble être la situation qui y règne. Si on avait nommé d'autres représentants à l'Administration du port de Montréal, celle-ci aurait peut-être été mieux en mesure de jouer un rôle plus efficace que ce ne fut le cas, en vue de la solution de ce très grave problème de main-d'œuvre qui paralyse le port de Montréal depuis quelques semaines.

Pour terminer, j'incite à nouveau le ministre du Travail, dès le début de la semaine prochaine, à prendre les mesures qui s'imposent afin de réunir à la table d'arbitrage les intéressés, s'ils y consentent. Sinon, je crois qu'il n'y a pas d'autre choix que de songer à mettre en tutelle le port de Montréal.

• (1630)

[Français]

M. Gilbert Rondeau (Shefford): Monsieur le président, ayant, au cours des dernières semaines, à maintes reprises, posé plusieurs questions à l'honorable ministre du

Travail (M. O'Connell) au sujet de la grève des débardeurs dans les ports du Québec et représentant une circonscription électorale située à proximité du port de Montréal, il me fait plaisir de prendre part, cet après-midi, au débat, sur cette malheureuse grève, qui a d'ailleurs duré trop longtemps.

Monsieur le président, il s'agit d'une grève illégale où les parties ne veulent pas recourir à l'arbitrage, ne veulent pas se rencontrer, alors que le ministre dit que les procédures sont claires mais que l'on ne recourt pas à l'arbitrage.

Devant un tel conflit, devant une telle confusion, le ministre fédéral du Travail, par contre, ne peut pas non plus s'excuser de ne pouvoir intervenir en se retranchant derrière le paravent des procédures, car tous conviennent que cette grève, d'ailleurs très grave, a assez duré, et que les pertes, tant du côté des employés que de celui des employeurs, du Québec et du reste du Canada, sont énormes. Il est temps que ce conflit cesse et qu'un règlement intervienne.

Je voudrais faire l'historique de cette fameuse grève, car j'ai suivi le «court et le long» de cette grève depuis son début.

Le 27 mars, les «officiels» du syndicat des employés et des armateurs acceptent, en principe, une convention collective. Le 4 avril, la convention collective est présentée et acceptée unanimement, pour ainsi dire, par les débardeurs qui votent en sa faveur dans une proportion de 2,400 contre 6.

Le 19 avril, après que cette convention eut été acceptée par les débardeurs, le médiateur du gouvernement fédéral, M. Poirier, qui, en l'occurrence, est un excellent médiateur, un homme compétent, a lui-même préparé, écrit et «conclu» la convention collective qui a été signée par les employeurs et les employés, en sa présence.

Tout alla très bien jusqu'au 9 mai. La convention fut signée le 19 avril, et il ne semble pas y avoir eu de problèmes jusqu'au 9 mai, c'est-à-dire tout près de trois semaines après que la convention collective eut été signée.

Or, le 9 mai, à 11 heures du matin, il s'est produit un débrayage dans le port de Montréal et les autres ports du Québec, sans raison connue. Les débardeurs ont débrayé à 11 heures le 9 mai, sans raison connue. Mais à peine quelques jours après ce débrayage, nous avons appris qu'il avait eu lieu en sympathie envers les chefs du Front commun syndical.

Étant donné ce débrayage, les armateurs ont obtenu une injonction et les débardeurs ont dû retourner au travail le 10 mai. Le 11 mai, tout le monde était au travail et, à 2 heures de l'après-midi, les armateurs, les employeurs, apprenaient des syndicats qu'ils avaient violé le paragraphe (11) de l'article 9 de la convention collective, et ce trois semaines après que la convention collective eut été signée.

Cet article a trait à l'emploi des hommes dans la cale ou sur le pont des navires ou dans les hangars des ports du Québec.

Lorsque, par exemple, un employeur a besoin de 16 hommes pour effectuer le chargement ou le déchargement d'un navire, cela constitue ce qu'on appelle une équipe. Lorsque 8 membres d'une équipe qui travaillent sur le pont et 4 dans la cale,—soit 12 hommes sur 16—4 sont sans travail sur le pont ou dans la cale. Or, monsieur le président les employeurs les ont engagés à travailler dans les hangars à faire autre chose. Alors, les syndicats