

Cependant, la Fédération a convenu en principe d'accepter d'avance les conclusions d'une Commission d'enquête industrielle relativement à la productivité accrue. Si la Commission jugeait que la composition des équipes devait être limitée à 16, 17 ou 15 ou être portée à 19, ce que la Fédération des armateurs refusait d'admettre, celle-ci accepterait ces conclusions et en encourrait le risque. En retour, la Fédération a consenti à accorder 40c. l'heure en 1966 et encore 40c. qu'on demandait pour 1967. Comme je l'ai dit, d'autres détails supplémentaires ne semblaient pas poser de problèmes.

Lorsque la Fédération des armateurs a consenti à satisfaire aux demandes raisonnables d'augmentation de salaires, sous réserve de la négociation de certains détails, mes collègues et moi-même avons fourni cette assurance, au su et avec l'approbation du premier ministre (M. Pearson), car le ministre des Transports (M. Pickersgill), premier ministre suppléant, et moi-même nous étions entretenus tous deux avec lui au début de la matinée. Après un mois complet d'une grève paralysante, non seulement pour les Canadiens, mais pour les travailleurs en cause et les autres intéressés, nous avons jugé, comme membres du gouvernement et d'un comité du gouvernement et comme porte-parole du gouvernement, que nous ne pouvions faire autrement que d'assumer nos responsabilités ministérielles et de recommander au Parlement l'adoption d'une mesure législative, si les parties parvenaient à s'entendre sur les salaires et sur d'autres questions. Le ministre des Transports et moi-même l'avons tous deux fait bien comprendre aux deux parties.

Après que la Fédération des armateurs eut accepté cette proposition, sous réserve de négocier ces détails, mes collègues et moi, avec le juge Lippé, avons dans la soirée rencontré les représentants syndicaux et leur avocat pour discuter de la proposition qui émanait de notre longue séance de l'après-midi avec la Fédération des armateurs et de notre séance antérieure de la matinée avec les dockers. Comme je l'ai dit, M. Jodoin n'était pas présent aux séances de l'après-midi ni de la soirée.

Je veux dire à la Chambre sans le moindre équivoque qu'à mon sens, et de l'avis de mes collègues qui assistaient aux dernières étapes de ces négociations, qu'indubitablement la Fédération des armateurs n'aurait pas accepté le règlement que certains syndiqués ont subseqüemment qualifié de fabuleux, sans une promesse claire et formelle du genre dont j'ai parlé.

Je veux affirmer devant la Chambre que le conseiller juridique, M^e Cutler, et les négociateurs de l'AID étaient au courant de chaque étape des négociations à partir d'environ 11 h. 30 dans la matinée du samedi 11 juin et que, si les parties pouvaient s'entendre sur les salaires et sur ces autres questions, nous étions prêts à recommander au Parlement une mesure législative qui rendrait obligatoires les décisions de la Commission relativement à la composition des équipes, à la sécurité des chargements de grues, à la sécurité de l'emploi des dockers en règle et aux questions connexes. Toute notre ligne de conduite—quand je dis «notre», je veux parler de mes trois collègues du cabinet, le ministre des Transports, le président du Conseil privé (M. Favreau) et le ministre de la Santé et du Bien-être social (M. MacEachen) et moi-même—le samedi matin et tôt le dimanche—reposait sur le fait que la Fédération des armateurs et l'Association des débardeurs étaient au courant des négociations que nous envisagions et que toute discussion récente portant sur les salaires et sur la répartition entre une allocation de sécurité d'emploi et une allocation de salaire direct reposait sur cette connaissance. A la suite de certains articles publiés dans les journaux, je pourrais répéter que même si les représentants syndicaux n'ont pas adhéré à la demande d'établir une Commission, et même s'ils n'ont pas formellement accepté de faire appliquer les instances par une mesure législative, ils semblaient—et c'est le moins qu'on puisse en dire—avoir le sens pratique. Ils voulaient que la question soit réglée et ils voulaient qu'elle soit réglée le plus rapidement possible.

Ils nous ont laissé entendre que, si l'on pouvait conclure une entente sur les points mentionnés par le ministre des Transports, ils collaboreraient avec la Commission et se conformeraient à toute loi pouvant être adoptée au Parlement pour rendre ces conclusions obligatoires. Je pourrais dire que, malgré la rupture des négociations, notre fatigue et notre déception, j'espérais encore un règlement. L'écart entre les parties ne me semblait pas trop grand. J'en ai été d'autant plus convaincu quand, le matin du lundi 13 juin, alors que mes trois collègues et moi étions dans le bureau du premier ministre, celui-ci a reçu un appel téléphonique de M. Jodoin. Le premier ministre, s'étant tourné vers nous, nous a informés que M. Jodoin, parlant au nom de l'AID, l'avait prié de recevoir un groupe de représentants de l'Association des débardeurs. Nous rapportant encore sa conversation avec M. Jodoin, il nous a déclaré que, selon celui-ci—et j'ai bien noté ses paroles—les parties étaient si proches d'un