

rieures au sujet de ce qui me semble une interprétation erronée de la loi.

Il ajoutait:

Le raisonnement sur lequel s'appuie évidemment la décision du ministre en cette affaire est quelque peu nébuleux, mais je crois qu'il vous incombe de ne pas oublier que l'interprétation du Code canadien du travail que vous donnez dans votre lettre du 18 février 1976 n'est pas effectivement tout à fait juste et ne tient pas compte des vœux du Parlement en ce qui concerne les modifications adoptées en 1972 et 1973. Si je pouvais votre raisonnement jusqu'au bout, je dirais que quand je représente un employeur dans des négociations délicates, je serais presque obligé d'avertir mon client qu'il peut enfreindre l'article 184(1), car le ministère du Travail n'estime pas qu'un tel manquement constitue un procédé injuste qui équivaut à un délit pouvant faire l'objet des poursuites judiciaires.

L'avocat poursuit:

Je me sentirais obligé de dire à mon client que le ministère du Travail a déclaré que nous pourrions nous présenter au Conseil canadien des relations du travail, qui pourrait dire à mon client qu'il avait eu tort de faire ce qu'il a fait et ajouterait peut-être qu'il ne devrait pas recommencer à l'avenir. Le tort aurait déjà été causé, bien entendu, et la position du syndicat totalement détruite à ce moment-là. Si l'employeur savait qu'il serait passible de sanctions pour avoir accompli une telle action, il ne suivrait pas cette ligne de conduite.

Voilà un scénario, et c'est ici que j'en arrive au point que je veux faire ressortir. Il s'agit d'un cas où le ministre du Travail (M. Munro) et son ministère, traitant avec une puissante société de la Couronne, prennent une attitude fort généreuse. Examinons l'autre côté de la question. Par pure coïncidence, j'ai des documents portant sur un cas où le ministre a donné son consentement de poursuivre en vertu du même article, l'article 194.

Voici le cas de deux marins, Garry Ward et Roland Moreau, à l'emploi de Upper Lakes Shipping Limited, qui ont fait l'objet de poursuites judiciaires. Le jour où Garry Ward devait comparaître, son navire était effectivement ancré dans la rade du port de Toronto, mais il ne pouvait venir à terre. Le jour où Moreau devait comparaître, il était en transit pour Chicago, quelque part sur les Grands Lacs, et ne pouvait lui non plus se présenter devant la cour. Or, on a lancé une assignation à comparaître dans le cas de Garry Ward, qui doit se présenter à la Cour provinciale de Toronto le 22 avril en la salle n° 37.

Je dois avouer que je suis stupéfait de voir que le ministre ait accordé son consentement dans un pareil cas. La jurisprudence démontre amplement que quand on agit avec discrétion, comme on l'a fait en l'occurrence, une telle discrétion doit être fondée en raison et doit se fonder sur une évaluation raisonnable de toutes les circonstances entourant le cas. Il serait intéressant de savoir quelles étaient en l'occurrence les circonstances positives qui ont poussé le ministre à accorder le consentement à engager des poursuites. J'espère que le ministre va éclairer la Chambre sur les critères sur lesquels il se fonde pour accorder ce consentement, car j'estime qu'il a en l'occurrence beaucoup laissé à désirer.

M. Fernand E. Leblanc (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, en réponse à la question du député, je vais essayer d'expliquer pourquoi le ministre a refusé de consentir à des poursuites contre Air Canada et deux de ses représentants.

Premièrement, le syndicat prétendait qu'Air Canada et ses représentants s'étaient rendus coupables d'injustice dans les relations de travail et avaient enfreint les articles 184 et 136 du Code du travail du Canada. Comme les questions relatives à l'injustice dans les relations de travail et à la violation des articles 148, 184 et 185 du Code

L'ajournement

relèvent de la Commission canadienne des relations de travail et ne sont pas assujetties à des poursuites, le ministre du Travail (M. Munro) ne pouvait exercer le pouvoir qui lui est accordé par l'article 194. L'exemption des poursuites par déclaration sommaire de culpabilité contenue dans les articles 148, 184 et 185 est renforcée par l'article 191(2) du Code du travail du Canada.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'article 136 du Code, dont on a aussi prétendu qu'il avait été violé, le requérant a été informé par le ministère du Travail que la décision du ministre de refuser de consentir à des poursuites ne visait pas l'article 136 seul, mais la demande présentée par le syndicat, compte tenu de l'ensemble de cette demande fondée sur la violation de l'article 184.

Lorsque le requérant a reçu l'avis lui apprenant qu'on avait décidé de refuser le consentement, on lui signalait également que s'il voulait soumettre une nouvelle demande en conformité des exigences des règlements régissant les relations industrielles au Canada, en s'adressant à l'article 136 ou à tout autre article du Code, autre que les articles 148, 184 ou 185, qui relèvent de la responsabilité du Conseil canadien des relations du travail, réputés violés par le requérant, le ministre prendrait une telle demande en considération de la manière habituelle en vue d'accorder son consentement de poursuivre.

LES TRANSPORTS—DEMANDE D'UTILISATION MAXIMALE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE LA CÔTE EST

M. Robert McCleave (Halifax-East Hants): Monsieur l'Orateur, j'espère qu'on verra dans mon intervention le coup d'envoi d'une lutte visant à maintenir l'expédition des céréales et de la farine par nos ports de l'Atlantique. Le gouvernement l'a promis dans le programme récemment annoncé, auquel a donné suite la question que mon collègue de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) et moi-même avons posée au ministre des Transports (M. Lang) le 26 février dernier. Voilà ce qui explique notre démarche imposante de ce soir.

Voici ma question initiale, telle qu'en fait foi le hansard à la page 11270:

Afin que les recettes provenant des activités de transport soient réparties entre tous les Canadiens, le ministre et le gouvernement pourraient-ils envisager de prendre des mesures garantissant que le transport des marchandises que le Canada importe ou exporte se fera principalement par des installations canadiennes et non par voie des ports américains?

Quand j'ai posé cette question, je songeais aux expéditions de farine et de céréales, d'une valeur d'environ 12 millions de dollars par année, qui passent par le port de Halifax, portion bien modeste des expéditions massives d'un de nos plus importants produits de l'Ouest. Même si le ministre a déclaré ne pas songer à prendre des mesures draconiennes à l'encontre du port de Halifax, nous savons, de fait, que les subventions prévues à l'article 272 de la loi sur les chemins de fer, versées pour le transport des céréales et de la farine par les ports de l'Est disparaîtront avec l'application du programme du gouvernement.

C'est ce qui a poussé le président de la commission du port de Halifax-Dartmouth, M. J. W. E. Mingo, à envoyer un télégramme au ministre des Transports. Je signale ici que M. Mingo appuie depuis toujours le parti auquel le ministre a le malheur d'appartenir. Voici ce que dit son télégramme, en partie: