

*Activités du port d'Halifax—Loi*

Bill C-351, tendant à modifier le Code criminel (avertissement sur les contenants de boissons alcooliques)—M. Robinson.

Bill C-352, tendant à modifier la loi sur les postes (inspection des articles suspects autorisée par mandat)—M. Robinson.

Bill C-353, tendant à modifier la loi sur la Chambre des communes (autonomie en matière de régie intérieure)—M. Lambert (Edmonton-Ouest).

Bill C-354, tendant à modifier la loi électorale du Canada—M. O'Sullivan.

Bill C-355, tendant à modifier le Code criminel (détention préventive)—M. Orlikow.

Bill C-356, tendant à modifier la loi sur la radiodiffusion (temps de diffusion égal aux partis de l'opposition)—M. Orlikow.

Bill C-357, tendant à modifier la loi sur la preuve au Canada (déclarations incriminantes)—M. Orlikow.

Bill C-358, concernant les emplois au gouvernement du Canada qui ne sont pas du ressort de la loi sur l'emploi dans la Fonction publique—M. Orlikow.

Bill C-359, tendant à modifier la loi sur les relations de travail dans la Fonction publique—M. Orlikow.

les du Canada témoigne de notre héritage de certaines valeurs occidentales fondamentales et de notre croyance que le bien-être collectif peut être amélioré grâce à un régime libre de négociations collectives et d'un règlement positif des différends.

L'État s'est engagé à établir un cadre des droits et des responsabilités à l'intérieur duquel le patronat et les ouvriers organisés doivent entretenir leurs relations. Dans ce cadre, ce sont les parties aux négociations collectives qui ont la responsabilité de régler des différends patronaux-ouvriers. Il arrive toutefois que le gouvernement doive assumer ses responsabilités de gardien de l'économie et de défenseur de l'intérêt public. C'est le cas aujourd'hui, dans le différend qui met aux prises l'Association des employeurs maritimes et la section locale 269 de l'Association internationale des débardeurs, au port de Halifax.

● (1210)

Il faut recourir au Parlement si nous voulons mettre fin au lockout qui a provoqué la fermeture du port depuis le 8 août 1976. Le Parlement doit adopter une loi décrétant la cessation du conflit si nous voulons empêcher que le port et la ville de Halifax ne soient davantage paralysés par ces problèmes économiques qui se sont déjà repercutés dans la localité entraînant des mises à pied, des pertes de revenus et de transactions.

J'ai insisté sur le fait que le gouvernement est et qu'il demeure fidèle à notre régime de relations de travail fondé sur le principe de la négociation collective libre. C'est pourquoi il serait utile de faire un bref historique des événements qui ont abouti à l'impasse actuelle et de rappeler aux députés les efforts incroyables déployés depuis 10 mois pour essayer de résoudre le conflit.

Les parties en cause sont, d'une part, l'Association des employeurs maritimes qui agit pour le compte de ses membres qui sont les compagnies de navigation, les agents qui emploient de la main-d'œuvre, les entrepreneurs de débardage et ceux qui font la manœuvre des navires dans le port de Halifax et, d'autre part, l'Association internationale des débardeurs, section 269, représentant quelque 650 travailleurs qui ont cherché à négocier les révisions de leur convention collective dont la date d'expiration était le 31 décembre 1975.

Les parties ont négocié directement en un certain nombre d'occasions avant la date d'expiration de leur convention collective précédente. Comme ces rencontres se sont révélées infructueuses, j'ai nommé, le 2 janvier 1976, MM. C. A. Ogden et R. L. Kervin, du bureau de Halifax du ministère du Travail, agents de conciliation pour aider les parties dans leurs pourparlers. Plusieurs rencontres ont eu lieu entre les parties pendant les deux mois qui suivirent et les agents de conciliation produisaient leur rapport le 4 mars 1976 dans lequel ils recommandaient de passer à la prochaine étape de la procédure conciliatoire, soit de nommer un commissaire à la conciliation pour traiter des points encore en litige.

Le 17 mars dernier, j'ai donc nommé le juge Nathan Green, c.r., de Halifax, commissaire-conciliateur dans le conflit. Pendant les trois mois qui ont suivi, le juge Green a eu de longues conversations avec les parties en cause et il a présenté un rapport contenant ses recommandations sur tous les points en litige le 24 juin 1976. Le 17 juillet, l'Association des employeurs maritimes a fait savoir à mon ministère qu'elle acceptait les recommandations du rapport. Le syndicat pour sa

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### LES VOIES ET MOYENS

#### LE TARIF DES DOUANES

La Chambre passe à l'étude d'une motion de voies et moyens tendant à modifier le Tarif des douanes.

**L'hon. J.-J. Blais (au nom du ministre des Finances)** propose:

Qu'une motion de voies et moyens, tendant à modifier le Tarif des douanes, déposée sur le bureau le mercredi 13 octobre 1976, soit adoptée.

(La motion est adoptée.)

**L'hon. J.-J. Blais (au nom du ministre des Finances)** demande à présenter le bill C-15, tendant à modifier le Tarif des douanes.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 1<sup>re</sup> fois et l'impression en est ordonnée.)

\* \* \*

### LA LOI SUR LES ACTIVITÉS DU PORT D'HALIFAX

#### MESURE PRÉVOYANT LA REPRISE DU DÉBARDAGE

**L'hon. John C. Munro (ministre du Travail)** propose: Que le bill C-14, tendant à pourvoir à la reprise du débardage et des activités connexes au port d'Halifax, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité plénier.

—Monsieur l'Orateur, je remercie les députés de m'avoir accordé leur consentement unanime. En qualité de ministre du Travail, c'est toujours à contrecœur que je prends le temps de la Chambre pour mettre fin à un conflit de travail. Je ne devrais pas avoir besoin de réitérer ma foi dans le régime libre de négociations collectives. Le régime des relations industriel-

[M. l'Orateur.]