

*Activités du port d'Halifax—Loi*

**M. l'Orateur adjoint:** Le vote porte sur la motion de deuxième lecture. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2<sup>e</sup> fois et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Laniel.)

**Le président:** A l'ordre. La Chambre, formée en comité plénier, passe à l'étude du bill C-14, tendant à pourvoir à la reprise du débardage et des activités connexes au port d'Halifax. L'article 2 est-il adopté?

Sur l'article 2—*Définitions—Convention collective visée par la présente loi*

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je constate que le bill est incomplet en ce sens qu'il ne décrit pas adéquatement l'endroit où se déroule le conflit que nous étudions. En fait, il s'agit du port d'Halifax-Dartmouth. Je regrette que le bill ne donne pas le nom complet du port. Est-ce une chose confidentielle?

Je veux poser une ou deux questions sur des points de détail du bill. Tout comme le député de Halifax et le député de Halifax-East Hants, je regrette que nous ayons à considérer cette question. Nous comprenons cependant l'importance d'une mesure gouvernementale. Nous espérons que les deux parties feront leur possible pour ramener la foi et la confiance dans le port de Halifax-Dartmouth.

Si les usagés recouvrent cette confiance, le port retrouvera immédiatement 60 p. 100 de son activité normale. Et dans deux ou trois mois, les activités seront revenues à la normale. Il importe beaucoup au port de recouvrer la confiance. Nous espérons tous que la confiance renaîtra au bout d'une semaine ou d'une dizaine de jours après l'entrée en vigueur de cette loi et que le port reprendra la place qu'il occupe dans le transport maritime. Cette affaire nous préoccupe. J'espère que tout sera tenté pour faciliter la reprise des activités.

Je voudrais maintenant poser une première question au ministre. Essentiellement, quels sont les services que le ministre mettra à la disposition des deux parties? Je m'inquiète de la question de l'affectation. En somme, les représentants des ministères seront-ils à la disposition des deux parties si elles requièrent leurs services?

**M. Munro (Hamilton-Est):** Oui, monsieur le président. Naturellement, si les parties demandent l'aide du ministère pour régler à l'amiable leurs différends avant la date limite du 10 décembre, le ministère se rendra à leur demande.

**M. Forrestall:** J'ai une autre question d'ordre général. Je poserai deux ou trois questions plus précises le moment venu. Dans sa conférence de presse d'hier, le ministre, passant en revue les difficultés qui existent dans d'autres ports du Canada entre les employeurs maritimes et les syndicats des débardeurs, a dit qu'il devra reconsidérer sous un nouvel angle les relations ouvrières et les difficultés qui ont marqué l'histoire des négociations entre l'Association internationale des débardeurs et l'Association des employeurs maritimes. Qu'a voulu dire le ministre? Peut-il préciser sa pensée?

Pour certains, il a laissé les choses traîner et a donné l'impression que cette question serait résolue devant les tribunaux. Certains ont pensé que le ministre voulait dire qu'il ne tiendrait pas compte de l'histoire de ces relations mais qu'il envisagerait d'imposer des lignes directrices, des restrictions à

propos de la conduite future des parties au conflit. Le ministre pourrait-il nous donner des précisions sur ce qu'il a dit?

**M. Munro (Hamilton-Est):** Oui, monsieur le président, je vais le faire. Je suis heureux de profiter de l'occasion qui m'est offerte pour répondre à la question du député. Mes collaborateurs et moi sommes heureux d'avoir été capables, au cours de l'année, de résoudre tous les problèmes qui, s'ils n'avaient pas été résolus, auraient pu avoir une incidence grave au niveau national car ils auraient paralysé le pays. Syndicats et employeurs ont engagé des négociations collectives, ce qui constitue en soi un signe encourageant. Je parle des problèmes concernant les cheminots, les équipages des remorqueurs, les travailleurs de la Voie maritime du Saint-Laurent et ceux qui font la manutention du grain. Tous ces problèmes ont été réglés. Les travailleurs chargés de la manutention du grain ont même volontairement accepté de se soumettre à l'arbitrage, ce qui constitue un grand pas en avant, un nouveau point de départ, un signe d'encouragement.

D'autre part, il n'y a pas lieu d'être optimiste lorsqu'on rappelle l'histoire des négociations collectives dans le domaine portuaire. Il y a 18 mois, j'ai présenté à la Chambre des mesures ordonnant le retour au travail des débardeurs du port de Montréal; et nous revoici, saisis cette fois d'un bill visant à mettre un terme aux arrêts de travail dans le port de Halifax. J'ai lu l'histoire des interventions de médiateurs fort compétents, spécialistes des problèmes locaux ou nationaux, qui ont loué leurs services pour résoudre le problème, en vain malheureusement. J'ai examiné l'ensemble des démarches entreprises à Halifax; il y a lieu, je pense, d'être fort impressionné par leur ampleur. Nous ne sommes cependant pas en mesure de résoudre la difficulté. De ce fait, le port est fermé depuis deux mois, ce qui a gravement perturbé l'économie d'une région entière, une région aussi importante que la Nouvelle-Écosse. A cause des arrêts de travail dans le port de Montréal, des contrats ont été perdus. Tout ceci indique que le système des négociations collectives entre employeurs et syndicats est loin de fonctionner comme il le devrait.

Peut-être y a-t-il à la base un manque de confiance, un manque de confiance qui ne permet pas aux parties au conflit de conclure un contrat sans l'intervention du gouvernement. Ce manque de confiance est particulièrement grave. Je n'en connais pas la cause précise, tout ce que je sais c'est que cette suite ininterrompue de ruptures de négociations collectives perturbe considérablement l'économie, et notamment l'économie des régions.

Si cette histoire permet d'établir un profil de relations industrielles peu enviables entre l'employeur et l'employé, ou vice-versa, c'est peut-être un motif raisonnable d'examiner l'état des relations de travail dans cette industrie et d'ordonner une enquête. C'est une solution qu'il y aurait lieu d'étudier. Je n'ai pas pris de décision. Mais si des personnes compétentes qu'on nommerait commissaires et qui auraient une profonde connaissance de l'industrie et pourraient profiter de l'expérience des personnes en cause, du côté tant de l'employeur que de l'employé, pouvaient étudier cette situation et faire des recommandations, elles réussiraient peut-être à faire renaître cette confiance qui manque aux parties pour pouvoir conclure une convention collective satisfaisante qui, je le répète, n'est pas très populaire dans cette industrie.