

Vous me permettrez de citer le mémoire de la *Brotherhood of Railway and Airline Clerks*, présenté devant le Comité des transports lors de nos audiences à Vancouver au mois de mars dernier. Nous aurions espéré que le gouvernement ait prêté une oreille attentive à ce mémoire qui nous a été présenté par ce syndicat qui avait fait un travail exceptionnel pour soumettre à notre attention, les membres du Comité des transports, des points de vue fort pertinents, et je cite:

● (1940)

[Traduction]

Toutefois, une chose que nous ne contesterons pas au sujet de la déréglementation, c'est que les compagnies aériennes vont en profiter pour réduire leurs coûts. Les partisans de la déréglementation ont clairement fait savoir que cette réduction des coûts va se faire surtout aux dépens des travailleurs.

Devant ce comité, en novembre 1985, alors qu'on lui demandait quelles mesures précises une organisation comme la nôtre pourrait prendre pour modifier la courbe des profits, Donald Carty (alors président de CP Air) avait proposé le plan d'action que voici: 1. «réduire les flottes de trois à deux» 2. recourir davantage à l'automatisation; et 3. modifier nos «conventions collectives».

Il semblerait juste de croire que de telles mesures de réduction des coûts auront une influence négative sur les travailleurs actuels et futurs de toute organisation. La nécessité d'identifier les principales victimes de la déréglementation a aussi été signalée par les économistes des transports. Le professeur Tretheway de l'Université de la Colombie-Britannique a laissé entendre que certains bénéficiaires de la déréglementation, les consommateurs, pourraient avoir des obligations à l'endroit des victimes, les employés.

Le projet de loi canadien tient compte de l'orientation américaine en ce qu'il tient compte des besoins des expéditeurs, des consommateurs et des transporteurs, mais il ne reprend pas la volonté des législateurs américains qui ont au moins tenté de satisfaire les besoins des travailleurs du secteur des transports. Le ministre des Transports a laissé entendre que le projet de loi canadien est supérieur à la loi américaine étant donné que nous nous sommes inspirés de ce qui s'est fait aux États-Unis. Une amélioration qui aurait dû être prévue à notre avis, c'est un programme plus efficace de protection des emplois... Ne pas en tenir compte, c'est refuser d'admettre que la stabilité des relations industrielles dans le secteur aérien est naturellement le fait d'un milieu réglementé.

Il est possible d'extrapoler le résultat d'un échec semblable au Canada à partir de l'expérience américaine. Car, comme M. John T. Dunlop l'a affirmé dans son étude de la situation américaine, le peu de cas qui est fait de l'incidence de la déréglementation sur le marché du travail concerné et du processus de négociation collective rend plus aigus les problèmes de relations industrielles créés par la déréglementation.

[Français]

Il est évident que le gouvernement n'a absolument pas tenu compte de cette proposition qui a été faite au Comité des transports. Et c'est regrettable, parce qu'il n'y a aucun doute que les travailleurs canadiens, dans le domaine du transport, méritaient plus de protection.

Je voudrais maintenant traiter brièvement de la question du contrôle étranger de notre industrie. Toujours désireux de faire des courbettes devant nos voisins du Sud, le gouvernement a présenté un projet de loi qui ne contient absolument aucune disposition établissant des limites quant au contrôle étranger d'entreprises canadiennes de transport. Cela, monsieur le Président, surprend quand on sait que même dans un pays aussi puissant que les États-Unis, il existe une limite de 25 p. 100 sur les acquisitions étrangères dans l'industrie du transport. Nous craignons qu'un bon nombre de compagnies canadiennes ne passe dans des mains étrangères. Nous l'avons dit au gouvernement. Nous avons essayé d'apporter des amendements pour protéger cette possibilité. Mais le gouvernement conservateur a décidé de prendre des risques grossiers.

Tout en négligeant l'importance de sauvegarder le contrôle canadien de notre industrie du transport, et en laissant le tout

*Transports—Loi*

à la discrétion du ministre responsable pour Investissement Canada, et en n'établissant aucune limite statutaire sur le contrôle étranger, nous disons que le gouvernement a laissé la porte ouverte au contrôle étranger de ce secteur si important pour le bien-être économique du Canada.

Nous avons, de notre côté, tenté de présenter un amendement qui aurait offert une certaine mesure de protection aux employés de l'industrie des transports en incorporant au projet de loi C-18 les dispositions de la Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs.

Monsieur le Président, vous me permettrez de rafraîchir la mémoire de certains de nos collègues à la Chambre sur cette loi fort importante qui a été adoptée au Parlement au mois de mai 1982. Cette loi qui est du domaine de compétence du ministre du Travail (M. Cadieux) vise à offrir une protection sous forme de maintien de revenu à certains travailleurs qui ont été mis à pied de façon permanente par des industries désignées par le gouvernement fédéral et qui n'ont plus le droit de toucher des prestations d'assurance-chômage, et qui n'ont aucune perspective d'emploi. Ces prestations de dernier ressort, autorisées par la Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs, sont destinées aux personnes mises à pied qui, en raison de leur âge et de leurs qualifications particulières, ne peuvent profiter des programmes de placement de la main-d'œuvre et qui éprouvent donc des difficultés peu communes à s'adapter à leur situation.

Je soumetts respectueusement, monsieur le Président, que bon nombre d'employés de chemins de fer, bon nombre d'employés de compagnies de transport au Canada ont oeuvré pendant 20, 25, 30 et même 35 ans dans certains cas dans ces industries de transport et qui, à cause de la déréglementation, seront bientôt mis à pied.

Si le gouvernement dans sa sagesse dans le passé a pu désigner des industries et permettre à ces travailleurs mis à pied de pouvoir, à tout le moins, recevoir une prestation de l'État jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de 65 ans et de ne pas être strictement sur le bien-être social, si cela a été vrai pour les travailleurs du textile et de la chaussure, si un tel programme a été heureux et profitable aux travailleurs des mines de plusieurs régions du Canada, je crois qu'un même traitement serait aussi équitable pour les travailleurs du domaine du transport au Canada, parce qu'il n'y a aucun doute que l'action du gouvernement provoquera un total désarroi chez beaucoup de travailleurs expérimentés du domaine du transport.

Si, par exemple, un tel programme avait été mis en place pour ces travailleurs des ateliers du Canadien National à Moncton, on ne serait pas dans la situation où l'on est présentement avec un député conservateur qui est contredit par son propre gouvernement et qui, à force de reconnaître qu'en réalité le ministre des Transports a abdiqué ses responsabilités en laissant faire la Corporation de la Couronne et, finalement, mettre à pied des valeureux travailleurs qui, à Moncton, oeuvraient depuis de nombreuses années au service de l'État... Or, ce programme de prestations d'adaptation pour les travailleurs est en application depuis quelques années et profite à bon nombre de Canadiens. En réalité les prestations versées aux