

*Initiatives parlementaires*

parlait même pas de ce projet de loi. Cette mesure ne porte pas sur la sécurité et la santé. Elle porte sur tout, sauf sur la sécurité et la santé, en ce sens qu'elle permet aux employés de témoigner lorsqu'ils s'opposent aux activités de leur employeur, que cet employeur soit le gouvernement du Canada ou un employeur relevant de la compétence fédérale.

Autrement dit, sans avoir peur de perdre leur emploi et le revenu qui leur permet de soutenir leur famille, ces employés pourraient s'adresser aux autorités compétentes, et non à la radio, à la télévision ou aux journaux, pour faire savoir qu'il se passe chez l'employeur quelque chose d'absolument inacceptable.

Il y a quelques années de cela, je travaillais avec un homme du nom de Bob Norborn qui était inspecteur d'assurance de la qualité chez Fleet Aerospace. Il a mis son emploi en jeu parce qu'il doutait de la qualité du matériel dont étaient faits les aéronefs destinés à transporter des citoyens canadiens et autres. Par suite de ses révélations et à cause de son courage, il a perdu son emploi. Il a reçu des menaces de mort. Il a été harcelé et finalement il a dû déménager dans une autre ville pour y travailler.

Les travailleurs canadiens ont besoin d'une certaine protection, et le projet de loi présenté par ma collègue prévoit ce genre de protection. Il n'est peut-être pas parfait. Chaque fois qu'une mesure législative est proposée par le gouvernement, on sait bien qu'elle n'a jamais à la fin la forme qu'elle avait au début, puisqu'elle doit passer par l'étude en comité. Ce que nous encourageons cette Chambre à faire, c'est d'adopter le projet de loi en principe et le renvoyer au comité pour qu'il soit étudié et amélioré. Nous verrons ensuite si, avec ou sans modification, il est acceptable ou non pour la Chambre.

• (1740)

Il y a d'autres considérations à ne pas perdre de vue. Sur un chantier naval, le travailleur à qui l'employeur dit de déverser des produits chimiques toxiques dans l'eau devrait pouvoir dénoncer cet employeur sans craindre de perdre son emploi. Un employé fédéral du domaine de la santé devrait pouvoir dire qu'à son avis, le contact avec le sang qu'un hôpital s'appête à expédier à un laboratoire présente un danger et qu'il n'est pas suffisamment bien emballé s'il doit être transporté dans un autobus commercial en hiver sur des centaines ou des milliers de

kilomètres dans le porte-bagage situé au-dessus des passagers et non pas dans la soute à bagages. Un travailleur de la santé devrait avoir le droit de s'objecter et de dénoncer de telles pratiques sans craindre de perdre son emploi.

On pourrait dire la même chose des agents de bord des sociétés aériennes et des pilotes à qui on dit de prendre l'air dans des conditions qui peuvent mettre en danger leur propre vie et celle de leurs passagers, par exemple, sans que les ailes n'aient été dégivrées lorsqu'il le faut. Je crois que nous aurons très bientôt un rapport d'enquête sur l'écrasement de Dryden qui montrera que cet accident a eu lieu parce qu'on a exercé des pressions sur les employés pour leur faire prendre des risques.

Je me rends compte qu'il me reste peu de temps, mais je vous donnerai aussi l'exemple de Nationair qui a décidé de maintenir ses vols après avoir mis ses employés en lock-out l'automne dernier. Moi-même et d'autres députés avons soulevé des questions sur la sécurité dans les avions de cette société aérienne qui a fait appel à du personnel non qualifié et formé en vitesse pour remplacer les équipages expérimentés mis en lock-out.

Une agente de bord, qui a dû prendre un vol de Nationair pour revenir de l'endroit où elle travaillait ou où elle passait ses vacances parce qu'il n'y avait pas d'autres moyens, m'a dit qu'elle avait observé quelques infractions aux consignes de sécurité. J'ai mentionné ses allégations au ministre des Transports et je lui ai demandé d'enquêter parce que, sur le même vol, il y avait également un inspecteur de son ministère. Il s'agissait de savoir si cet inspecteur avait fait les mêmes observations que cette agente de bord.

J'ai reçu la réponse du ministre le 3 février. Mais ce que je trouve très intéressant, et ça concerne la question de savoir si les employés ont besoin de ce type de protection, c'est que le 14 janvier, le chef de mon parti a reçu une lettre en date du 9 janvier, de M. Robert Obadia, président de Nationair, qui dit: «Comme vous le savez sans doute à présent, Transports Canada a jugé les allégations de M. Angus totalement fausses.»

J'ai reçu aujourd'hui la réponse du ministre des Transports en date du 3 février. La lettre de Nationair remonte à trois semaines. Il n'est pas étonnant que les employés du secteur fédéral veuillent avoir certaines garanties. En effet, comment Nationair pouvait-elle savoir ce que contiendrait la lettre du ministre?