

Je comprends que le ministre des Transports veuille laisser cette décision au syndicat et à la société intéressés, mais je ne puis comprendre qu'il permette qu'un groupe de travailleurs soit traité différemment des autres. C'est une occasion toute propice pour lui de prendre l'initiative de rétablir l'égalité dans notre système. Pouvons-nous, en tant que députés à la Chambre, ignorer l'existence d'une pratique discriminatoire? Je m'oppose fermement à cette pratique qui empêche l'individu de se sentir valorisé en demeurant membre de la main-d'œuvre active.

Le problème fondamental qui constitue le principal obstacle à l'égalité des employés fédéraux est l'alinéa 14c) de la loi canadienne sur les droits de la personne; en effet, cette disposition favorise la discrimination pour des raisons d'âge en interdisant aux employés de certaines sociétés d'État de travailler au-delà de 60 ans. Pourquoi les Canadiens ne peuvent-ils pas tous continuer à travailler après 60 ans s'ils s'en estiment capables et qu'ils le désirent, surtout quand on le permet à quelques-uns d'entre eux? Pourquoi les autres travailleurs devraient-ils être lésés à cet égard?

La loi canadienne sur les droits de la personne, au moyen de l'alinéa 14c), empêche les employés des sociétés de la couronne de continuer à travailler au-delà de ce que l'on considère comme étant l'âge normal de la retraite. Pourquoi les députés permettent-ils que soit perpétué dans nos lois ce jeu cruel fondé sur des questions de sémantique? N'avons-nous pas été élus pour servir avec équité et sans discrimination aucune tous les Canadiens indifféremment?

Le capitaine Ross Stevenson est la victime de ce jeu truqué, et à trois reprises déjà il s'est adressé aux tribunaux pour faire modifier l'alinéa 14c) de façon à en supprimer les dispositions discriminatoires; il y a consacré des milliers de dollars dont il devait vivre à sa retraite. Pourquoi M. Stevenson devrait-il dépenser son argent pour faire un travail qui nous incombe? En effet, il nous appartient de veiller à ce que notre système de justice sociale soit des plus équitables. La politique voulant que des milliers de nos travailleurs productifs soient relégués «sur les tablettes» est non seulement coûteuse et peu rentable, mais également extrêmement injuste.

• (2205)

Il est moralement injuste d'écarter des travailleurs efficaces et bien disposés à cause de leur âge. Il suffirait de supprimer le paragraphe c) de l'article 14 de la loi canadienne sur les droits de la personne, comme l'ont recommandé il y a deux ans le sénateur Croll du comité spécial du Sénat sur les politiques relatives à l'âge de la retraite et la Commission canadienne des droits de la personne. C'est sur cette note que j'exhorte la Chambre à rendre notre système équitable en supprimant le paragraphe c) de l'article 14 et à faire disparaître de notre système judiciaire des expressions cruelles comme «la règle de l'âge de la retraite».

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Tout d'abord, monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire que, à l'instar du ministre des Transports (M. Pepin), j'admire énormément le député pour la ténacité avec laquelle il s'est porté à la défense de son électeur, en l'occurrence, le capitaine Stevenson. Je sais que le député de Parkdale-High Park (M. Flis) est au courant de tous les détails. Lors du débat d'ajournement du 19 novembre dernier, il s'est

L'ajournement

reporté à des entretiens qu'il avait eus avec le ministre des Transports et il a déclaré:

Le ministre a clairement répondu que le ministère des Transports n'avait pas précisé l'âge de la retraite des pilotes... Une fois qu'il a son permis, il peut continuer de le détenir et de jouir de tous les privilèges y afférents, à condition qu'il puisse satisfaire à des normes médicales comparables à celles de l'OACI...

C'est-à-dire l'Organisation de l'aviation civile internationale... et subir avec succès des tests de pilotage réguliers afin de prouver sa compétence.

Ces faits, comme le député l'a signalé, révèlent la position du ministre fédéral des Transports au sujet de la retraite obligatoire.

Je veux me reporter aussi aux remarques que le ministre a faites le 11 février 1982 pour rappeler au député que la question de la retraite obligatoire fait également partie de la convention collective conclue entre Air Canada, l'employeur, et l'Association des pilotes de lignes du Canada, qui négocie au nom des pilotes.

Il convient de signaler que la décision de la Cour suprême du Canada la semaine dernière ne s'applique pas aux employés qui relèvent de la juridiction fédérale.

Comme la Commission fédérale des droits de la personne étudie le cas du capitaine Stevenson et que ce dernier cherche à en appeler d'une décision antérieure à la Cour suprême du Canada, il serait inopportun d'en parler davantage maintenant.

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX—

- A) L'ACHAT D'INSTALLATIONS CONSTRUITES AU JAPON
- B) ON DEMANDE LE DÉPÔT DES NOTES DE SERVICE

M. J. R. Ellis (Prince Edward-Hastings): Monsieur l'Orateur, je suis curieux de savoir ce que le secrétaire parlementaire va répondre à ma question. En fait, j'ai tout simplement demandé le dépôt de trois notes de service. Le ministre des Transports (M. Pepin) a participé à une décision qui va donner des emplois à des Japonais et non à des Canadiens. Je ne pense pas que ce soit la politique du gouvernement, mais malheureusement, je ne vois pas d'autre raison.

Jusqu'à présent, la seule compagnie au monde à fabriquer le genre d'équipement dont avait besoin Ridley Terminals Incorporated pour ses élévateurs d'empilage à l'Île Ridley près de Prince-Rupert, c'est la société Stephens-Adamson. Il paraît que l'offre faite par cette entreprise était de un million de dollars de moins que celle des Japonais. Le délai de livraison était plus court de deux mois. Le ministre a dit que le facteur temps était très important. Stephens-Adamson serait capable de livrer avant les Japonais si on lui donnait le marché aujourd'hui.

En ce qui concerne les garanties relatives à la qualité et à la technologie, il y a quelques années, Westshore Terminals a demandé à Stephens-Adamson de garantir une pièce d'équipement. La compagnie a donné une garantie et cette pièce a fait défaut une seule fois, trois ans après l'expiration de la garantie de cinq ans.

J'ai demandé trois notes de service. Il y en a deux qui ont été rédigées par le Conseil des ports nationaux. La première, franchement, est pleine de faussetés, et c'est pourquoi je tiens à la voir. La deuxième est une note de service interne. Ces documents concernent la décision de Ridley Terminals d'acheter l'équipement japonais.