

Prestations d'adaptation pour les travailleurs—Loi

M. Parker: Les membres du parti conservateur ont accepté les propositions du gouvernement mais non des programmes qui fourniraient des emplois. C'est un expédient qu'on nous propose aujourd'hui. Des membres du parti ministériel ont signé une pétition pour exhorter le gouvernement à soumettre à la Chambre des programmes d'emploi au lieu d'expédients qui ne profiteraient qu'à un petit nombre.

Nous avons reçu des réponses des organisations ouvrières. On nous a dit au comité que seulement environ une trentaine des 900 travailleurs mis à pied à Schefferville avaient droit aux prestations. Un calcul bien élémentaire révèle à quel point la mesure est dérisoire et superficielle. Dans les meilleures conditions, le maximum de fonds dont on pourrait disposer en vertu du bill permettrait de n'accorder des prestations qu'à environ 3,500 travailleurs par année, et y sont déjà admissibles 500 travailleurs du vêtement, du textile, de la chaussure et de la tannerie aux termes de l'ancienne loi. Voilà le genre d'information que nous avons tenté de faire ressortir à l'étape du rapport. En plus de ceux-là, on nous dit que 350 autres touchent aussi des prestations, ce qui fait que le bill ne saurait viser qu'environ 3,000 travailleurs par an tout au plus. Or, en décembre dernier, on mettait à pied 3,000 travailleurs par jour en Ontario seulement.

M. McDermid: Une partie d'entre-eux ont été mis en préretraite. Pas tous.

M. Parker: Le bill revient finalement à préconiser la préretraite et le partage du travail. Il y est question de régions désignées. Nous avons demandé en comité comment le cabinet ou le ministre du Travail allait procéder pour désigner ces régions. On ne s'étonnera pas que les représentants du CTC aient déclaré au comité chargé d'étudier le bill C-78 qu'un tien valait mieux que deux tu l'auras. Le CTC n'a pas réclamé ce bill, qu'il compare à de la roupie de sansonnet. C'est à peine si on a fait appel à lui pour résoudre le problème identifié par le ministre. Cela, on nous l'a dit, maintes fois en comité, mais le ministre s'est refusé à tenir compte des propositions concrètes ou constructives qui lui ont été faites.

Le ministre a lui-même admis en comité que le bill serait d'une utilité limitée mais ce n'est pas en ces termes que la propagande gouvernementale en parle. C'est un bill de portée restreinte qui ne viendra en aide qu'à un très petit nombre de gens.

M. McDermid: Tout à fait d'accord!

M. Parker: C'est un bill discriminatoire étant donné que les travailleurs de certaines régions vont en bénéficier tandis que ceux d'autres régions n'auront rien. Si jamais le gouvernement se trouve à court d'argent, il renoncera à désigner certaines régions. N'est-ce pas là de la discrimination? Selon moi, le bill présente un danger à ce titre.

Voyons maintenant comment ont réagi les conservateurs? Pourquoi n'ont-ils présenté aucun amendement, bien que le bill ait été débattu plusieurs jours? Chacun sait que le parti conservateur s'accorde avec les libéraux au sujet de la politique des taux d'intérêt élevés. Il n'est pas étonnant qu'ils n'aient pas grand-chose à dire de programmes factices tels que celui-ci. Une des choses les plus dégoûtantes au sujet du projet de loi, c'est que le gouvernement a tenté de nous le refiler en prétendant qu'il était le fruit de consultations. J'ai demandé au ministre pourquoi le gouvernement n'avait pas consulté les syndicats ouvriers. Ils connaissent les problèmes auxquels se

heurtent les travailleurs. Lorsque le projet de loi a été étudié au comité, nous avons demandé à divers témoins s'il y avait eu des entretiens de ce genre. Le CTC, l'Association des manufacturiers canadiens et le ministère du Travail du Nouveau-Brunswick ont répondu non. Ce sont là d'étranges consultations monsieur l'Orateur.

• (1720)

Dans son exposé, un groupe d'employeurs, l'Association de chemins de fer, a prétendu que tout travailleur qui touche une pension de \$10,000 par an ne voudra probablement jamais plus travailler. Monsieur l'Orateur, peut-on prétendre en toute honnêteté à l'heure actuelle que quelqu'un peut subsister avec \$10,000 par an? Peut-on affirmer en toute sincérité que certains de ces travailleurs plus âgés songeraient à renoncer à un emploi régulier, afin d'être remplacés par les travailleurs mis à pied, pour une pension de \$10,000 par an? C'est à 54 ans qu'un employé commence à cotiser à un régime de pension dans les diverses industries. Les travailleurs misent sur leurs gains au cours des cinq dernières années, car la pension de retraite qu'ils auront essayé de se constituer sera calculée là-dessus, et je ne crois donc pas qu'ils accepteront de céder du terrain. Beaucoup invoqueront leur ancienneté et continueront à travailler, de sorte que la situation ne changera pas, monsieur l'Orateur.

Au fond, le gouvernement ne tient pas vraiment à réduire le chômage, et il n'a pas le courage de faire face aux employés pour la question des mises à pied. Dans nos amendements, nous proposons que fassent l'objet d'une enquête non seulement les employés, mais également leurs employeurs. En effet, ce sont ces derniers qui ont une responsabilité, non seulement à l'égard des employés, mais également à l'égard de leur localité même qui subira les contrecoups de toute mise à pied. Certes, cette mesure de replâtrage aidera bien quelques travailleurs, mais que fera-t-elle pour les localités dont le nombre des salariés sera réduit de façon catastrophique? C'est la localité entière qui en souffrira, monsieur l'Orateur. Beaucoup de libéraux de l'arrière-ban—et même quelques-uns des premières banquettes, je crois—ont compris qu'il fallait envisager différemment les mesures législatives et les programmes de ce genre.

J'ai interrogé le syndicat des cheminots ainsi que celui des camionneurs à propos des heures de travail des employés. Il semblerait que certains camionneurs qui sillonnent le Canada n'ont plus à tenir un livre de bord, le ministère des Transports ne les y obligeant plus. Ce livre de bord était un important facteur de sécurité sur la route, monsieur l'Orateur. Les conducteurs étaient jusqu'ici tenus d'inscrire tous les jours le nombre d'heures de route, mais plus maintenant. Au comité, des témoins nous ont appris que certains routiers conduisaient jusqu'à 260 heures par mois. Chose certaine, avec plus d'un million de chômeurs au Canada, le secteur du camionnage se doit de rémunérer équitablement ses employés, de façon qu'ils puissent atteindre un niveau de vie convenable en ne travaillant qu'un nombre d'heures normal par mois.

La situation des cheminots n'est guère plus enviable, monsieur l'Orateur, car ils sont tenus de travailler onze heures d'affilée. Le gouvernement devrait présenter une mesure législative régissant les heures de travail, car, dans toute industrie,