

à un emploi qui, normalement, exigerait une personne ayant toutes ses capacités physiques.

De toute façon, je termine mes remarques, puisque je crois que dans l'ensemble, le projet est bon, et nous devons donc l'approuver dans l'ensemble, quitte à proposer certaines modifications lorsque nous en viendrons à l'étude des articles, de façon à apporter de légères retouches à ce projet de loi.

J'espère qu'après toutes ces explications, nous pourrons, dans un an ou deux, envisager la possibilité de l'amender à la lumière de l'expérience vécue.

M. Caouette: Monsieur le président, en prenant connaissance de l'article 5, de même que de différents autres articles de ce bill C-126, je me demande si les principes formulés dans ce bill ne sont pas faux à leur base. Il me semble que le gouvernement fédéral s'ingère dans un domaine qui devrait être laissé au jugement de l'entreprise privée, des syndicats reconnus, des syndicats existant dans le pays. Si le gouvernement proposait une loi visant à donner plus de pouvoir au mouvement syndical, je crois que les répercussions seraient meilleures qu'elles le sont en ce moment, à la vue de ce bill.

Ici, il est question de la loi concernant les heures de travail qu'on veut limiter à 40, le salaire minimum qu'on veut fixer à \$1.25, les congés annuels et jours de fêtes payés dans les ouvrages, entreprises et affaires du gouvernement fédéral. Or, les entreprises et affaires du gouvernement fédéral ne se limitent pas seulement à ce qui se passe sur la colline parlementaire et ne comprennent pas seulement les employés du Service civil mais regardent bien d'autres choses, par exemple, les chemins de fer, les employés affectés au camionnage pour le compte du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, etc., etc. Ce sont des affaires du gouvernement, de l'entreprise gouvernementale.

Comme le signalait tantôt l'honorable député de Lac-Saint-Jean (M. Lessard), cette loi embête passablement l'industrie du camionnage ou les sociétés privées de camionnage, non seulement dans la province de Québec mais dans d'autres provinces, j'en suis convaincu. Pourquoi créer des embarras, non seulement par cette loi, mais aussi par les subventions que l'on accorde à des sociétés de l'État mais qu'on refuse aux entreprises privées?

Monsieur le président, les travaux d'hiver sont-ils considérés comme des entreprises ou des affaires du gouvernement fédéral? Dans ce domaine, il y a des paroisses non organisées dans certaines régions—et ma région en est une—où le gouvernement fédéral tolère qu'on paie encore des gens 85c. ou 90c. l'heure.

Sous l'empire de cette nouvelle loi, ceux qui exécutent des travaux d'hiver auront-ils l'assurance de toucher \$1.25 l'heure? Le ministre ne nous le dit pas, ni la loi.

On dira que les travaux d'hiver concernent la province et le gouvernement fédéral, qu'ils constituent des programmes conjoints. Or, pouvons-nous considérer les programmes conjoints, auxquels le gouvernement fédéral fournit la plus grosse part, comme des affaires du gouvernement fédéral? Il y a bon nombre de questions que nous pourrions poser à l'honorable ministre du Travail (M. MacEachen).

Au fait, voici une question qu'on pourrait poser relativement au bill C-126. L'article 5 que nous étudions présentement traite des heures de travail et stipule qu'elles ne doivent pas dépasser huit heures par jour ou 40 heures par semaine.

Aujourd'hui, dans bien des régions du pays, et grâce au travail des syndicats, on en est arrivé à cette entente de 40 heures par semaine.

Par exemple, dans ma région, les dirigeants du syndicat des *Steelworkers of America* ont signé un contrat avec les représentants de la mine Noranda, dans lequel il est stipulé que la semaine de travail ne dépassera pas 40 heures. Et on n'a pas eu besoin de l'intervention du gouvernement fédéral ou de l'adoption du bill C-126 pour le faire.

Dans bien d'autres régions et dans d'autres domaines de l'activité économique de la province et du pays, ces heures de travail sont déjà en vigueur en vertu de contrats conclus entre les employeurs et les employés. Mais pourquoi adopter un code du travail et créer ainsi de la confusion, de l'embarras, par exemple, à l'entreprise privée, et plus particulièrement à l'industrie du camionnage, comme je le signalais tantôt?

Le ministre du Travail est parfaitement au courant des cas qui nous sont soumis.

D'ailleurs, nous aurons sans doute l'opportunité, d'ici demain, de présenter des revendications en bonne et due forme, émanant de l'Association du camionnage de la province de Québec et d'autres parties du pays.

Monsieur le président, comme je le disais tantôt, il me semble que cette mesure pêche à sa source, que ses principes sont faux à leur base. Personnellement, j'ai plus confiance dans une entente entre les syndicats libres et l'industrie libre que dans une législation ou dans une loi qui oblige tout le monde à se soumettre à une concurrence que je qualifierais de déloyale, dans bien des domaines.

Au fait, lorsque cette loi sera adoptée, tout le monde se réclamera de la semaine de 40 heures ou de huit heures de travail par jour, étant donné que le gouvernement fédéral va l'accorder à toutes les entreprises qui relèvent de sa compétence.