

Initiatives ministérielles

a laissé tomber les travailleurs, a permis que certains perdent leur emploi et, dans beaucoup de cas, soient complètement ruinés, avec toutes les souffrances que cela impose à leur famille.

• (1720)

Le problème que je vois dans le projet de loi à l'étude, c'est que rien ne garantit à long terme que les travailleurs des différents aéroports du pays ne connaîtront pas le même sort.

À l'heure actuelle, beaucoup d'administrations locales cherchent à privatiser les services publics dans leurs propres collectivités. Par exemple, au lieu de laisser les employés de la voirie s'occuper de la collecte des ordures ménagères, elles donnent ce travail à contrat à des entrepreneurs privés, éliminant ainsi de nombreux emplois locaux bien rémunérés.

Quelle garantie auront les employés des aéroports du pays que cela ne leur arrivera pas? Qu'est-ce qui garantit que les nouveaux propriétaires-exploitants, que ces nouvelles administrations municipales ne privatiseront pas à leur tour les emplois dans les aéroports, cédant le plus souvent le travail à des entrepreneurs privés de l'extérieur de la collectivité, qui engageront pour le faire des travailleurs au salaire minimum, sans aucun avantage social et sans aucune sécurité d'emploi? Si ces gens essaient ensuite d'adhérer à un syndicat, la société est dissoute, une autre est constituée, qui présente une soumission sur le même travail, engage de nouveaux employés et continue à les payer au salaire minimum.

Quelles garanties recevront les travailleurs, quelles garanties recevront les familles qu'il n'y aura pas un autre fiasco du genre CN Route, organisé encore une fois par le gouvernement fédéral, le ministre des Transports et tous ces gens indifférents qui font partie du Cabinet?

M. Angus: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Si nous examinons les pratiques du ministère des Transports dans le secteur de l'aviation, nous constatons que, en dépit des pressions que nous avons faites, la sécurité est laissée au soin des transporteurs aériens eux-mêmes qui, à leur tour, confient cette tâche à des entreprises du secteur privé. Nous avons prié instamment le gouvernement de changer cela et de faire

de la sécurité une responsabilité directe du gouvernement du Canada. Il a toujours refusé.

Comme mon collègue l'a dit, je crois que, à cause de la façon dont le projet de loi est formulé, une fois que la convention collective existante sera expirée et que les employés ne seront plus assujettis à cette convention collective et aux dispositions qu'elle renferme, rien ne peut garantir la permanence de ces employés. Cela ne veut pas dire que la permanence est garantie dans la fonction publique, mais on se retrouve soudainement dans une situation où il n'y a plus de syndicat et où une autorité locale essaie de trouver des façons de réduire les coûts. Oui, on aura recours à des sous-traitants. On achètera des services d'autres agences, peut-être de l'une de ces nouvelles sociétés de gestion qui se spécialisent dans la gestion des aéroports.

Au lieu que ce soit le gouvernement du Canada qui gère les aéroports de Toronto, de Montréal, de Thunder Bay, de Winnipeg, de Calgary et de Vancouver, ce sera la société X ou la société Y qui mettra en place sa propre bureaucratie. Il y a deux différences. La première, c'est que les employés ne recevront pas le même genre de traitement qu'ils recevaient lorsqu'ils relevaient du gouvernement du Canada et, deuxièmement, il y a une partie des recettes venant de vous et de moi en tant que passagers qui n'iront pas au contribuable, ni au ministre des Finances pour l'aider à administrer le pays, mais qui iront, sous forme de bénéfices, aux agences et aux sociétés qui assurent ces services.

Bref, il n'y a aucune garantie, et il faut modifier le projet de loi.

L'hon. Doug Lewis (ministre des Transports): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses observations. Je comprends ce qui le motive à parler ainsi.

Je tiens à relever deux points. D'abord, il ne faut pas confondre privatisation et cession d'aéroports à des responsables locaux. Tout le principe vise à permettre à ces responsables, qui sont des gens de la région de Thunder Bay, par exemple, de participer à l'expansion de l'aéroport et de son infrastructure.

Nous croyons qu'en donnant aux gens de l'endroit l'occasion d'agir sur la base d'une location—et non d'une vente ou d'un achat par un tiers—, le gouvernement