

Questions orales

[Traduction]

L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

L'ÉCART SALARIAL ENTRE LES FEMMES SYNDIQUÉES ET NON SYNDIQUÉES

Mme Marion Dewar (Hamilton Mountain): Monsieur le Président, personne n'a été surpris d'apprendre, la semaine dernière, que les mesures inefficaces prises par le gouvernement pour assurer l'équité salariale n'ont pas permis d'éliminer la discrimination à cet égard dans la Fonction publique. L'écart salarial entre les hommes et les femmes se maintient et prend même de l'ampleur, car les femmes continuent de se voir refuser l'accès aux postes de prestige de la Fonction publique. Depuis qu'elles ont commencé à exercer des emplois rémunérés, les femmes ont dû lutter contre ce genre de discrimination.

Je voudrais parler aujourd'hui d'un autre écart salarial, qui est tout aussi préjudiciable aux aspirations et aux réalisations des travailleuses. Il s'agit de l'écart entre les femmes syndiquées et leurs consoeurs non syndiquées. Statistique Canada révèle que les femmes protégées par une convention collective gagnent beaucoup plus que les autres. Dans le secteur de l'enseignement, par exemple, les femmes syndiquées touchent 15,57 \$ l'heure, alors que leurs consoeurs non syndiquées gagnent 9,73 \$ l'heure. Outre qu'elles sont moins bien rémunérées que leurs collègues masculins, les femmes doivent surmonter l'opposition à leur accréditation syndicale.

La leçon qu'il faut en tirer est évidente: l'union fait la force des Canadiennes.

* * *

[Français]

LE LIBRE-ÉCHANGE

LA PROSPECTIVE SOCIALISTE ET LA RÉALITÉ

M. Gabriel Fontaine (Lévis): Monsieur le Président, une étude du ministère de l'Expansion industrielle régionale auprès de 300 compagnies majeures au Canada, effectuée la semaine dernière, démontre que ces compagnies s'attendent à augmenter leurs investissements de 27 p. 100 cette année. C'est parce que les entreprises canadiennes se préparent au libre-échange qui sera en vigueur le 1^{er} janvier 1989.

Lorsque la coalition libérale-socialiste dit que le libre-échange va démolir le Canada, elle démontre une colossale ignorance de ce qui arrive exactement dans l'économie vivante canadienne.

Peter Cook, dans *The Globe and Mail* d'aujourd'hui, mentionne que c'est exactement le contraire de la prédiction des socialistes qui se produit.

Comme le libre-échange a été le catalyseur du développement économique de l'Europe dans les années 1960, le libre-échange sera également le catalyseur des entreprises des États-Unis et du Canada dans les années 1980-1990.

Lisez la chronique de Peter Cook et appréciez sa conclusion d'aujourd'hui: «Le libre échange, c'est le mieux qui puisse arriver au Canada».

[Traduction]

L'AGRICULTURE

LES PROJETS DE STOCKAGE ET D'IRRIGATION EN SASKATCHEWAN—LE TRANSFERT ÉVENTUEL DE L'ADMINISTRATION

M. Vic Althouse (Humboldt—Lake Centre): Agriculture Canada prévoit de transférer à la Saskatchewan Water Corporation 35 projets de stockage et d'irrigation dans le sud-ouest de la Saskatchewan qui relevaient de l'Administration du rétablissement agricole des Prairies.

La Saskatchewan Water Corporation s'intéresse surtout à l'utilisation de l'eau dans un contexte municipal, urbain et récréatif et n'a acquis que très peu d'expérience dans le secteur agricole grâce à ses quelques mégaprojets d'irrigation.

Les clients de l'ARAP craignent que ces transferts ne nuisent aux agriculteurs. L'éleveur de bétail à qui la Saskatchewan Water Corporation a refusé la permission de faire boire ses bêtes assoiffées parce que les plaisanciers dans le réservoir Duncairn n'étaient pas d'accord aura besoin de fortes garanties de la part d'Agriculture Canada. Par ailleurs, on craint que ces transferts prévus ne fassent partie d'un plan global de privatisation de tous les projets de l'ARAP.

Le fantôme du rapport Nielsen, qui recommandait la vente des pâturages et des barrages de l'ARAP, hante encore les agriculteurs des Prairies.

* * *

AIR CANADA

LE CHOIX DE L'AVION DE REMPLACEMENT DE LA FLOTTE DE 727

M. John Oostrom (Willowdale): Monsieur le Président, Air Canada doit bientôt annoncer le remplacement de sa flotte de Boeing 727 et il est très probable que la compagnie arrêtera son choix sur l'Airbus A320.

L'A320 est produit en Europe; sa mise au point et sa construction ont été fortement subventionnées par les gouvernements européens, alors que l'industrie aéronautique nord-américaine ne reçoit pas de subventions gouvernementales. Je suis d'avis que le choix de l'avion de remplacement devrait être fait en fonction de l'industrie aéronautique canadienne et de ses travailleurs. À l'heure actuelle, tous les grands constructeurs d'avions nord-américains exploitent des avionneries au Canada.

Boeing, qui a récemment fait l'acquisition de de Havilland, par exemple, a joué un rôle important dans l'expansion de l'industrie aéronautique canadienne grâce à l'augmentation des ventes et à la création d'emplois. Comme les soumissions des concurrents nord-américains et d'Airbus sont semblables, la décision devrait être prise en fonction des avantages que pourraient en retirer les travailleurs et les constructeurs d'avions canadiens qui mettent au point et construisent leurs produits sans aide gouvernementale.