

Transports—Loi

Monsieur le Président, me signifiez-vous que mon temps de parole est écoulé?

M. le vice-président: La parole est à la députée de Hamilton-Est (M^{me} Copps) pour poser une question ou faire une observation.

Mme Copps: Monsieur le Président, vu que le député a mentionné plusieurs fois dans son discours que cette mesure aiderait notamment le Canadien Pacifique, peut-il répondre aux inquiétudes exprimées par le Canadien Pacifique relativement à la possibilité que ce projet de loi puisse avoir l'effet contraire à celui qui est prévu?

M. Kilgour: Monsieur le Président, de toute évidence, la députée n'a pas écouté mon discours ou bien je me suis mal exprimé. Je n'ai certes jamais voulu dire que cette mesure serait avantageuse pour le CP.

J'ai travaillé pour le CP comme cheminot dans divers domaines et je connais donc les chemins de fer de A à Z. La réforme vise partiellement à garantir que les deux sociétés ferroviaires cesseront d'exploiter les expéditeurs de toutes les régions du pays, y compris les centres urbains.

Puisque, de toute évidence, la députée n'écoutait pas mon discours, cela ne sert à rien de répéter ce que j'ai déjà dit. J'imagine qu'elle ne m'écouterait pas si je répétais les parties de mon discours qui portaient sur cette question.

Mme Copps: Il ne répond pas à ma question, monsieur le Président.

M. le vice-président: La période réservée aux questions et aux observations est terminée. Nous reprenons le débat et la parole est à la députée de Hamilton-Est.

Mme Sheila Copps (Hamilton-Est): Monsieur le Président, le député a évité de me répondre. Il n'a pas répondu à la question bien précise que je lui ai posée sur la façon dont le projet de loi fera exactement le contraire de ce qu'il est supposé faire dans le cas du Canadien Pacifique. Je suis certaine que le député sera ravi d'y répondre à une autre occasion au lieu de tergiverser et de tourner autour du pot.

● (1730)

Néanmoins, je voudrais pour l'instant voir ce que signifie cette mesure législative pour le travailleur canadien. Je suis sûre qu'il y a des travailleurs des transports ferroviaires, aériens et routiers qui suivent ce débat avec intérêt, car ils aimeraient bien savoir s'il aura un effet direct sur leur emploi.

Au cours des dernières semaines, j'ai pu rencontrer des travailleurs des secteurs ferroviaire et aérien. Ils m'ont demandé de faire part à la Chambre des difficultés qu'ont déjà connues des employés du transport aérien en raison de la déréglementation et de celles que connaissent maintenant les employés du rail. Je voudrais me pencher sur deux cas précis.

Toronto a un des grands aéroports canadiens. La semaine dernière j'ai eu une réunion avec des employés qui sont extrêmement irrités de l'attitude de leur employeur qui essaie, à sa façon, de s'accommoder de la déréglementation à leurs dépens. Je parle d'Air Canada. J'ai en main une pétition signée par plusieurs centaines d'employés d'Air Canada, à Toronto, qui

s'inquiètent beaucoup des tentatives de la compagnie de refuser aux travailleurs leurs droits fondamentaux, non seulement en vertu de l'article 12 de la convention collective de 1985-1987 entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, mais aussi en vertu du Code du travail du Canada qui permet aux employés de profiter des jours désignés fériés. Air Canada s'efforce d'enlever les congés fériés à son personnel en leur infligeant un régime de travail par équipes tellement déraisonnable que plus des deux tiers de tous les machinistes de l'aéroport de Toronto n'auront jamais plus un seul week-end à eux à compter de cette année.

Il y a 294 employés qui travaillent sur la passerelle et dans le hangar de l'aéroport de Toronto actuellement. Aux termes du nouvel horaire de travail, 34 p. 100 d'entre eux seulement seront en congé les samedis et les dimanches. C'est dire que 66 p. 100 de tous les effectifs n'auront jamais plus leur fin de semaine. Cette compagnie a bien dit au syndicat que même si cet horaire de travail n'était pas le meilleur qui soit, elle voulait que ses employés renoncent à leurs congés fériés contre une fin semaine de temps à autre.

J'aborde donc cette question dans le cadre d'une mesure aussi vaste parce que le projet de déréglementation des lignes aériennes nous a donné la chance de prévoir ce qui va se passer dorénavant dans le domaine des transports. Certains d'entre nous se contenteront de dire cyniquement: «tant pis pour ces employés s'ils n'ont pas leur fin de semaine». Il se trouve que même le public voyageur connaît l'importance d'un bon moral dans le domaine des transports aériens.

Ces travailleurs m'ont dit, lorsque je les ai rencontrés la semaine dernière, que la situation s'était dégradée à Toronto au point de compromettre la sécurité des appareils. Des mécaniciens de cet aéroport travaillent sur des avions qu'ils connaissent mal parce que la direction leur a ordonné, même si leur licence ne leur permet actuellement que de réparer les 727, de s'occuper aussi des DC-8. Ils le font sans avoir suivi de recyclage alors qu'ils n'ont pas touché à ces avions depuis trois ans.

Ces employés se sont également dits inquiets au sujet des inspections de sécurité à bord des avions. A leur avis, elles sont bâclées. Normalement, chaque inspection devrait durer une heure et demie. Or, ces employés m'ont dit que dans certains cas, les mécaniciens devaient effectuer trois, quatre ou cinq inspections dans le temps qui était autrefois consacré à un seul appareil, avant la déréglementation. Le gouvernement se trompe quand il prétend que la sécurité n'est pas compromise.

L'expérience américaine nous a appris que la sécurité est ce qu'on a sacrifié en premier lieu, après la déréglementation. En 1979, l'agence fédérale américaine d'aviation affectait 2 000 inspecteurs à la surveillance de 237 transporteurs aériens. En 1984, quand les États-Unis ont adopté la déréglementation du transport aérien, il ne restait plus que 1 300 inspecteurs pour 407 transporteurs. Le nombre de ces derniers avait augmenté de 70 p. 100, mais on comptait 700 inspecteurs de moins. On a accompli cette réduction massive alors qu'on s'était engagé à ne pas compromettre la sécurité.