

*Canadien National et Air Canada*

● (2100)

On ne nous l'a jamais demandé, mais notre expérience collective nous porte à croire qu'un programme d'inspection directe (avec une proportion convenable d'inspecteurs par rapport au personnel de production dans tous les secteurs nécessaires) suivie de vérifications à intervalles appropriés serait d'un plus grand avantage et serait davantage en mesure de répondre aux normes prescrites au manuel d'entretien n° 862.

J'aimerais faire remarquer que le grief syndical ne porte pas sur les normes de sécurité aérienne, mais que ces normes sont établies dans le manuel d'entretien n° 862. Ils poursuivent en explicitant la proportion d'inspecteurs par rapport aux mécaniciens dans les divers secteurs, et ces secteurs sont bien en deça de la norme. Le grief énonce ensuite ce qui suit:

Il existe présentement deux modes d'inspection, c'est-à-dire les vérifications et l'inspection directe. Certains inspecteurs ne s'occupent que des rapports de vérification; d'autres ne s'occupent apparemment pas de la rédaction des rapports de vérification et ne s'occupent que de l'inspection directe. Certains secteurs de travail, par exemple les ateliers de radio, de traitement et de peinture, ne font l'objet d'aucun genre d'inspection. Les inspecteurs d'unités et d'ateliers de soutien estiment que la situation décrite plus haut est injuste et ne tient pas compte de l'objet de l'inspection.

Voilà qui met indéniablement en doute les déclarations que M. Pratte a faites au comité des transports.

Le remplacement de la méthode de l'inspection directe par celle du rapport de vérification a entraîné de nombreux changements pour ce qui est des inspecteurs d'unités et d'ateliers de soutien. Antérieurement, la fonction d'inspection ne comportait pas nécessairement ce qui suit:

Exposé écrit des désaccords. Adaptation constante à un programme qui a connu maints changements quant à la présentation et qui comporte une très grande part de directives verbales.

Travail d'enquête hors de l'aire immédiate de l'atelier. Établissement de formulaires appropriés aux différentes régions (élaboration d'un programme de vérification).

Obligation d'expliquer aux contremaîtres les conclusions des vérificateurs et d'en discuter avec eux.

Les changements ci-dessus ont été apportés sans que les titulaires aient obtenu de la compagnie ni rajustements monétaires ni marque de considération en compensation des difficultés qui sont leurs par suite de l'application de la nouvelle méthode d'inspection. Nous avons lieu notamment de nous inquiéter de l'obligation où nous sommes de fournir la preuve écrite des erreurs de nos camarades syndicalistes et de nos désaccords.

On estime que ces dernières années, il y a eu déconsidération du rôle des inspecteurs d'ateliers. On n'a plus le même respect pour eux. La plupart des administrateurs n'ont d'ailleurs vraiment jamais accepté le programme de vérification: à preuve, on ne prend pas toutes les mesures voulues à la suite des rapports de vérification.

Il est ironique et injuste que les inspecteurs d'unités et d'ateliers de soutien du groupe d'Air Canada, qui ont mis au point le programme de vérification et en ont été les pionniers, soient rabaisés dans l'estime des administrateurs au point qu'on leur ait retiré leur sténographe à plein-temps et qu'on leur ait fait perdre un peu de leur identité en les mettant sur la même liste de paye que les employés de l'atelier de peinture.

Il est difficile de comprendre pourquoi on place les employés des ateliers de soutien et des unités sous la surveillance de l'organisation de l'entretien des moteurs avec laquelle ils ont fort peu de contacts et qui constitue, estime-t-on maintenant, une entité fonctionnelle distincte. Depuis la relocalisation de l'atelier d'entretien des moteurs, les inspecteurs des unités et des ateliers de soutien n'ont que de rares contacts avec le surintendant du contrôle de la qualité.

L'interprétation et la compréhension générale du manuel d'entretien 862 sont apparemment laissés à la discrétion de chaque inspecteur. Malheureusement, ils n'ont pas tous ce manuel. Seulement quatre des huit inspecteurs de cette formation l'ont à leur disposition.

Pas étonnant que les masques à oxygène ne fonctionnent pas dans les avions d'Air Canada.

C'est gênant pour un inspecteur de soumettre des rapports écrits sur les différences alors qu'il sait qu'à bien des égards les formules 901 et les directives du manuel de rapport sont incomplètes et désuètes. Il

[M. McKenzie.]

faut réexaminer et réviser (mettre à jour) les directives à cet égard et supprimer les nombreuses contradictions. Il semble que les directives sur la marche à suivre dans certains cas très simples n'aient jamais été établies ni complétées. A titre d'exemple, les directives sur les modifications sont incomplètes en ceci qu'on n'a pas précisé où classer dans l'atelier les directives portant sur les modifications.

Les révisions apportées à la section sur les formules et les rapports du Manuel d'instruction 901, de première importance pour les inspecteurs d'ateliers, ne leur sont pas communiquées. On modifie les politiques, les normes, etc., sans les en informer. Il en va de même des directives du manuel d'entretien 911. Un exemple courant: on n'a pas fourni à l'inspecteur d'atelier de renseignements au sujet du «permis de sortie» qui sert actuellement.

Il est certains domaines pour lesquels l'inspecteur ne peut trouver de principes ou d'informations précis pour se guider. A titre d'exemple:

Dans la lettre d'approbation du ministère des Transports, l'expression «normes acceptables» n'est pas définie. (Les renseignements du MDT sur l'inspection ne sont pas facilement accessibles.)

L'équipement de mesure et d'essai nécessaire n'est pas disponible et est déclaré dans les vérifications. Si des mesures ne sont pas prises, quelle est la procédure à suivre, quand et par qui?

A quel point peut-on laisser les techniques d'entretien déroger des stipulations du fabricant, par exemple: vérification visuelle seulement des unités, à cause du manque d'équipement d'essai, omission des tests précisés dans le manuel du vendeur pour la même raison?

Observe-t-on la procédure de vérification et d'inspection du fournisser et des sous-traitants; est-ce une exigence du MDT? Si oui, qui est chargé de la faire appliquer?

Pourquoi n'y a-t-il pas de contacts officiels entre les inspecteurs d'atelier et les inspecteurs régionaux permanents du MDT?

Pour atteindre les plus hautes normes possibles, nous voulons savoir pourquoi les visites des représentants de la FAA sont annoncées à l'avance, ce qui donne le temps de dissimuler anormalement les choses.

On considère que la politique de fabrication en série, celle de la durée des articles en entrepôt, des modifications, etc. ne sont pas clairement définies et méritent attention.

Nous jugeons que les attributions et les aptitudes des inspecteurs d'atelier affectés à la vérification de la qualité sont égales, sinon supérieures, à celles des contremaîtres d'atelier, des techniciens, des planificateurs, et autres. A notre connaissance, cependant, la direction n'a accordé aucune attention sérieuse à cette question.

Les inspecteurs d'unités et d'atelier de soutien croient que l'on limite sans raison leurs possibilités d'avancement tant au sein du service de l'inspection que dans les ateliers d'où ils proviennent. Règle générale, ils ont peu de possibilités d'avancement et même d'acquiescer de l'expérience par la suppléance dans les ateliers. Les inspecteurs d'atelier ne reçoivent aucune considération pour un avancement dans l'atelier; autrement dit, celui qui devient inspecteur d'atelier ne peut progresser dans son propre secteur. Étant donné l'expérience acquise dans ce domaine, cette situation défavorise autant les inspecteurs que la société. Il y a en général peu de possibilités d'avancement dans le service de l'inspection; de plus, on a l'habitude d'accorder les postes supérieurs à celui de contremaître à des employés venant de l'extérieur du service. A notre avis, cette pratique désavantage non seulement les inspecteurs et la société, mais aussi la personne qui n'a aucune expérience de l'inspection et des rapports de vérification.

La principale raison qui fonde la présentation du présent mémoire est toujours le moral bas des employés et le fait que tous les huit inspecteurs songent à quitter d'une manière ou de l'autre le service de l'inspection.

Il y a beaucoup de travailleurs à Air Canada qui attendent impatiemment de quitter la société et de prendre leur retraite prématurément à 55 ans. Voici l'explication qui suit dans leur mémoire:

Un inspecteur recherche présentement un autre poste. Un autre est prêt et espère devenir instructeur permanent. Deux attendent des nominations de chef mécanicien (dont l'une devrait être décidée en novembre 1973). Les quatre autres songent à prendre leur retraite prématurément.

Nous nous rendons compte que c'est un mémoire très sévère mais nous devons souligner qu'il vise à améliorer le service d'entretien. Il a