

land? Pourquoi refuse-t-il de déposer les documents et les relevés pertinents et tente-t-il de regagner la confiance de la Chambre après l'avoir perdue, à mon avis? Il doit regagner la confiance de la Chambre quant aux méthodes qu'il utilise relativement à l'achat des sociétés en question.

L'achat de de Havilland et de Canadair est peut-être utile, mais je suis loin d'en être convaincu. Cependant, le peuple canadien devrait pouvoir au moins consulter le bilan des profits et des pertes de ces sociétés avant qu'un ministre qui croit mériter la confiance de la Chambre se serve d'un subterfuge irréflecti.

Voilà pourquoi je voulais parler de la motion à l'étude. A mon avis, nous devons absolument étudier attentivement le bill de financement du CN, surtout si l'on nous traite de la façon que j'ai indiquée en ce qui concerne l'achat d'une nouvelle société de la Couronne par le gouvernement. Comment pouvons-nous avoir confiance quand nous constatons, en examinant le bilan de ces sociétés, que bien qu'il y ait un bénéfice nominal de 17 millions de dollars, impôts non déduits relativement aux capitaux d'Air Canada, le CN, lui, a un déficit de 17.8 millions, et quand, malgré tout, on nous dit d'adopter le bill de financement du CN, même si nous savons qu'il est fort probable qu'on conclura des transactions tout à fait ridicules à moins que quelqu'un à la Chambre ne s'y oppose? Nous avons été roulés lors de l'achat de pétrole en novembre dernier et nous allons être roulés lors de l'achat d'actions en juin ou avant, à moins que les députés ne s'en rendent compte.

**M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre):** Monsieur l'Orateur, à propos de la motion dont nous sommes saisis, je désire parler ce soir des activités d'Air Canada. Il est assez ironique qu'Air Canada ait célébré son trente-cinquième anniversaire hier et que dans un communiqué du ministère des Transports, le ministre dise:

Actuellement, Air Canada a une réputation sans précédent dans l'aviation mondiale pour la sécurité des vols et la qualité du service.

Je ne suis pas du tout d'accord avec cette déclaration. Le ministre des Transports (M. Marchand) devrait consulter les employés d'Air Canada, s'entretenir avec le grand public et les députés. Il devrait aussi feuilleter l'index du hansard et il verrait combien de fois Air Canada a fait l'objet de critiques à la Chambre. Je lui conseillerais en outre de lire le document de 70 pages qui du début à la fin critique sévèrement Air Canada. Évidemment, nous savons tous combien de grèves il y eu à Air Canada ces dernières années et j'attire l'attention du ministre là-dessus.

Ce soir, j'aimerais notamment discuter de la sécurité aérienne à Air Canada. L'automne dernier, Air Canada a déclaré qu'une étude sur la sécurité avait été faite avec la collaboration de syndicats; on a dit au comité des transports et des communications que tout était en ordre. M. Pratte a dit au comité que la sécurité aérienne était contrôlée par des griefs présentés par les employés aux syndicats. Or, nous a dit que les syndicats n'avaient reçu aucune plainte en matière de sécurité. Voici maintenant un extrait d'article de journal.

... Yves Pratte, président de la compagnie, a dit au comité que les allégations étaient gratuites puisque les employés «qui ont le moindre doute en matière de sécurité ont l'obligation d'en faire part à leur représentant syndical pour la sécurité sous forme d'un grief.»

### *Canadien National et Air Canada*

Aucun travailleur n'a toutefois manifesté de l'inquiétude à ce propos l'an dernier; les allégations ne peuvent donc pas être fondées.

Je vais vous prouver le contraire car j'ai ici des documents qui ont été soumis à Air Canada au sujet d'infractions aux normes de sécurité de Dorval. Le dernier bulletin d'information contenait une plainte des employés de Dorval que j'aimerais voir consigner:

Malheureusement, les délégués d'atelier du service-clients doivent traiter avec les surveillants du premier palier d'Air Canada, lesquels ne montrent aucun intérêt à régler les griefs ou à faire appliquer la convention collective. La seule préoccupation du surveillant est de s'efforcer de s'en tenir à tout prix à l'horaire. Il s'ensuit que nous sommes aux prises avec l'un de nos plus graves problèmes, lequel constitue à la fois une entorse fréquente à la convention collective, à savoir la sécurité. La convention collective stipule bien que c'est à la direction qu'il incombe de prendre et de faire respecter toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la santé de tous les employés, de même que la sûreté de tout le matériel.

En raison de l'attitude des surveillants du premier niveau et de leur refus de mettre en œuvre des mesures de sécurité, le comité d'atelier s'active à présenter le problème au deuxième niveau de la procédure d'instruction des griefs qui est constitué par le vice-président régional ou le représentant désigné à cette fin.

Hier soir, j'ai fait consigner une plainte d'une habitante de Vancouver qui déclarait:

Le 23 novembre 1973, j'avais pris place à bord du vol 280 d'Air Canada. Je me rendais à l'Université de Calgary où je devais assister à un symposium d'archéologie. Nous avions pris l'air depuis environ 20 minutes lorsque j'eus l'impression que mes tympans allaient éclater. Un froid intense gagna rapidement tout l'avion et les réduits qui abritent les masques à oxygène s'étant ouvert devant nos yeux horrifiés, nous fûmes enjoins d'utiliser les masques orange. Vous pouvez imaginer l'anxiété de tous les passagers et notamment des plus âgés. En outre, un certain nombre de masques refusèrent de fonctionner. C'est en vain que mon voisin tenta de faire fonctionner le sien.

Apparemment le problème existe toujours chez Air Canada. On pourrait croire qu'on a fait immédiatement le nécessaire pour y remédier. Mardi dernier, le 26 mars, alors que le vol d'Air Canada quittait Québec et grimpait à 14,000 pieds, il y eut une dépressurisation dans la cabine. Seulement 40 p. 100 des masques déployés fournissaient de l'oxygène. Le problème existe donc toujours. L'automne dernier, huit employés à Dorval ont présenté un document au superviseur de la qualité de l'entretien à Air Canada. Ce document était signé par quatre employés originaires du Manitoba et quatre du Québec. Je voudrais faire consigner au compte rendu certaines de leurs observations. Je cite:

A notre avis, le programme de contrôle de la qualité n'a été ni complètement, ni suffisamment mis au point. Nombre de gestionnaires, de mécaniciens-chefs, de mécaniciens et d'autres membres du personnel ne sont pas renseignés complètement sur ce programme et ses objectifs. Il ne suffit pas de publier un manuel de qualité d'entretien n° 862. Le personnel d'atelier doit connaître l'essentiel de la tâche d'inspection. Nous jugeons essentiel de recourir aux instructions du manuel n° 901 ou à d'autres moyens pour informer le personnel.

Nous croyons que le programme de contrôle de la qualité ne donne pas les résultats escomptés. Dans une couple de secteurs, il est accepté pour la forme, mais on ne fait rien pour empêcher des erreurs de se reproduire, par exemple, on prend connaissance des erreurs signalées mais c'est tout. Dans certains secteurs, on fait peu de cas des rapports de contrôle—comme en font foi les sommaires annuels.

Selon nous, le Service d'inspection de la qualité ne peut fonctionner comme il se doit sans qu'on tienne des réunions périodiques pour évaluer le programme d'inspection, se tenir au courant des modifications apportées à l'organisation, à l'administration et à la ligne de conduite, des renseignements, des plaintes et ainsi de suite. Par exemple, c'est la rumeur qui nous apprend les changements de personnel et autres renseignements connexe.