

L'ajournement

J'en reviens aux deux questions principales: que faisons-nous de ces véhicules; que remplaceront-ils, quel usage en ferons-nous si nous les achetons et devons-nous supposer que les autres pays de l'OTAN n'auront pas la préférence?

J'espère que le secrétaire parlementaire pourra répondre à ces questions, car je les pose pour obtenir des renseignements, pas pour embarrasser le ministère ni le ministre. A mon avis, la défense est un sujet de vif intérêt au Canada et ces cachotteries inutiles et futiles ne servent qu'à rendre obscur un programme légitime de remplacement. Je suis certain que les Canadiens sont prêts à accepter le fait que nous avons désespérément besoin de renouveler le matériel, tout particulièrement nos véhicules blindés.

M. Leonard Hopkins (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, dans le cadre de son programme de rééquipement, le ministère de la Défense nationale a besoin d'un véhicule blindé de transport sur roues du personnel, communément appelé véhicule blindé. Ce genre de véhicule est fabriqué dans bon nombre de pays, y compris le Brésil, la France, la Suisse, l'Allemagne et les États-Unis.

L'été dernier, une équipe du service d'approvisionnement technique du ministère de la Défense nationale et du ministère des Approvisionnements et Services a examiné dix différents genres de véhicules sur le marché international. Ces représentants du gouvernement sont allés aux États-Unis, au Brésil, en France, en Allemagne et en Suisse pour examiner de près les véhicules mis au point ou en service.

Les compagnies dont les véhicules blindés répondaient aux exigences fondamentales du ministère de la Défense nationale ont été priées de soumettre des propositions d'ordre technique et financier. Nous avons reçu six propositions.

A la suite d'un examen approfondi de la part de l'équipe gouvernementale, laquelle tenait compte de la performance technique, des stimulants industriels possibles et du prix du programme, trois véhicules répondant aux exigences fondamentales furent choisis. Il s'agit du Comando, des États-Unis, du Piranha, de Suisse, et de l'Urutu, du Brésil.

L'évaluation technique l'été dernier d'un véhicule de transport blindé a été la première étape dans l'étude effectuée par le ministère de la Défense nationale sur les besoins en matière d'équipement. Des modèles de ces trois véhicules sont mis à l'essai actuellement au Camp Wainwright, en Alberta; on veut ainsi avoir une idée de leur rendement sous des températures rigoureuses. Ces essais, qui ont commencé au début de février, ne se termineront que vers la fin du mois de mars prochain. Ils sont dirigés par des soldats du Groupe de combat n° 1 de la base de Calgary, sous la surveillance de représentants de l'usine et de spécialistes du quartier général de la Défense nationale.

Une fois terminés les essais et les études plus poussées sur le rendement technique, la stimulation industrielle possible et le prix, le ministère fera des recommandations au gouvernement, lui demandant de l'autoriser à entreprendre des négociations en vue de l'achat du véhicule.

AIR CANADA—LA SUPPRESSION DU DROIT D'UN EMPLOYÉ À LA COMPARUTION DEVANT LE CONSEIL DES RELATIONS DE TRAVAIL—LA RETENUE DU TRAITEMENT DES TÉMOINS ASSIGNÉS

M. Ian Watson (Laprairie): Madame l'Orateur, j'aimerais maintenant parler de l'incident qui s'est produit le 4

[M. McKinnon.]

décembre à Montréal devant la Commission des relations de travail. Un représentant d'Air Canada a fait des instances à cette commission pour que les citoyens qui comparaissent devant elle ne communiquent pas avec leurs députés ou les ministres à propos des questions soumises à la Commission.

Tous les députés de la Chambre trouvent certainement ce genre de demande ridicule. Apparemment, Air Canada a dit au ministre qu'elle n'avait pas autorisé son représentant à faire ce genre d'instances. L'important, c'est que cela révèle l'attitude de la division des relations de travail d'Air Canada dans la région de Montréal; c'est paraît-il la même chose en dehors de la région de Montréal. De toute façon, cela révèle l'attitude de la direction d'Air Canada à l'égard des relations de travail en général et de ses employés en particulier.

Pour moi, cela a commencé à la fin de 1973. Plusieurs personnes travaillant pour Air Canada et qui résident dans ma circonscription m'ont appris que la division des relations de travail d'Air Canada à Dorval contribuait à détériorer sérieusement les relations syndicales-patronales par la façon dont elle traitait l'affaire de M. M. J. Morrison, délégué syndical à la chaufferie. M. Morrison a été obligé de faire des heures supplémentaires le jour de la fête du Dominion en 1973 même s'il s'agit d'un jour décrété férié par une loi du Parlement. Il a dû également travailler le jour de la Saint-Jean-Baptiste en 1973 parce qu'Air Canada avait décidé que ce jour serait également une journée normale de travail.

Après avoir travaillé cinq heures le jour de la fête du Dominion en 1973, de 7 h 30 à 12 h 30, M. M. J. Morrison est rentré fatigué à la maison, quittant son travail trois heures plus tôt. M. Morrison avait alors 58 ans et avait travaillé 13 jours sans interruption, aussi était-il fatigué. Mais il était également fâché du manque de cœur d'Air Canada qui abusait des pouvoirs que lui conférait la convention collective pour obliger les employés à faire le travail essentiel les jours de fête. Il se trouvait également que le prétendu travail essentiel de M. Morrison aurait très bien pu attendre le lendemain. En le rappelant au travail le jour de la Confédération les dirigeants de la compagnie voulaient seulement user de leur autorité. M. Morrison a été suspendu de ses fonctions pendant cinq jours sans rémunération et il a eu droit à une mauvaise note à son dossier pour s'être absenté trois heures sans permission.

Le 15 janvier 1974, j'écrivis au ministre des Transports (M. Marchand) pour lui rapporter les détails de l'incident et l'informer des mauvaises relations de travail qui règnent à la chaufferie d'Air Canada à Dorval.

[Français]

Dans cette lettre que j'ai écrite au ministre, je l'informe qu'Air Canada était ennuyée par le fait que M. Morrison avait, par le passé, rapporté que la société n'avait pas observé les jours fériés, et avait fait des demandes aux employés pour qu'ils fassent un nombre exagéré d'heures supplémentaires. D'après le rapport qu'a fait M. Morrison au sujet des heures supplémentaires, la société exigeait des mécaniciens qu'ils dépassent le nombre convenu d'heures supplémentaires, soit 104 heures tous les trois mois. On m'a rapporté que certains employés faisaient entre 160 et 180 heures supplémentaires au cours d'une période de trois mois. M. Morrison a également rapporté l'état défectueux de certaines pièces d'équipement de la société aux agents de sécurité du gouvernement fédéral.

Comme vous pouvez en juger, d'après les événements susmentionnés, M. Morrison ne s'est pas exactement attiré la sympathie de la société avant cet incident, et il n'est pas