

[Texte]

why can you not unload the Edmonton passengers and look at their bags in Edmonton rather than Calgary? I have explained the position to the Minister and I think you were there. Why not?

Miss Bégin: Because it is after midnight that the plane comes back.

Mr. Lambert (Edmonton West): Oh, nonsense.

Miss Bégin: I think, sir, that is a fact of life, no matter if you like it or not, Mr. Lambert.

I would like to ask Mr. Connell to explain more seriously the additional costs.

Mr. Lambert (Edmonton West): I know it happens. But when an Air Canada flight comes down, or any flights that are in Calgary or Edmonton that are detoured from Vancouver or elsewhere, you have to service them with your Customs officers. So they are 24-hour positions. Now there are 3,200 passengers for this winter's charters on Wardair, on 747s, and all their bags are packed in pallets, separated, the Calgary stuff is identifiable, easily taken off. Let them go. Then do not disembark the Edmonton passengers and carry on to Edmonton. It is all too simple, but it seems to be so complicated. And the one again who is on the tail end of the tail is the passenger, the public.

The Chairman: Mr. Connell.

Mr. Connell: Mr. Lambert, I guess the Minister's answer really was the answer in a nutshell, but I am sure that you would like me to give you more detail than that.

You are aware, of course, that our hours of service in Calgary and in Edmonton are really about 16 hours a day, perhaps a little more, from about 7 o'clock in the morning until midnight. During that period of time, when we have our Customs officers' positions manned, we do provide progressive clearance. However, between midnight and 7 or 8 o'clock in the morning, when we have a large 747 coming, say, with 400 or 500 passengers, in order to service that airline, that charter flight, we have to call out our people on overtime. It is true that we are able to recoup most, if not all, of the charges of this from the airline. It is not really a question of finances in that sense, but it is a question of the amount of man years that we have available because what our employees prefer to do—and they have this right under their collective agreement—is and they have this right under their collective agreement—is to take time off in lieu of compensation for overtime, in lieu of a full cash compensation for overtime. So if we have to put out a full crew at Calgary after midnight in order to handle this Wardair flight and if we have to put out a full crew at Edmonton in Order to handle that same flight when it terminates its journey at Edmonton, we have found and we did find that the overtime costs and the resulting disruption of our ability to provide service between the hours of 7 in the morning and midnight was excessive. So, for the 16 flights of the 49 Wardair flights that were envisaged, to come into Calgary and 16 of them were to go on to Edmonton, we felt that we had to say, given the information that we had about the make-up of these flights, that customs clearance would have to be obtained and

[Interprétation]

de Nordair? Pourquoi ne peut-on débarquer les passagers d'Edmonton et inspecter leurs bagages à Edmonton plutôt qu'à Calgary? J'ai expliqué la situation au ministre et je pense que vous étiez présent. Pourquoi pas?

Mlle Bégin: Parce que l'avion arrive après minuit.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): C'est absurde.

Mlle Bégin: Que cela vous plaise ou non, monsieur Lambert, c'est ainsi.

Je prie donc M. Connell de vous donner des renseignements plus précis sur les frais supplémentaires que cela pourrait occasionner.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Je sais. Mais lorsqu'un avion d'Air Canada atterrit, ou lorsqu'un avion à destination de Vancouver ou d'ailleurs atterrit à Calgary ou Edmonton, il faut bien que vos douaniers soient là. Il s'agit d'un service fonctionnant 24 heures sur 24. Wardair doit transporter cet hiver sur ses 747 nolisés 3,200 passagers, les bagages sont soigneusement regroupés, ceux pour Calgary sont facilement identifiables et déchargeables. Qu'on les décharge. Ne faites pas débarquer les passagers d'Edmonton et continuez jusqu'à Edmonton. C'est si simple mais cela semble si compliqué. Et une fois de plus, qui paye les pots cassés? Le passager, le public.

Le président: Monsieur Connell.

M. Connell: Monsieur Lambert, pour brève qu'elle ait été, la réponse du ministre était la bonne, mais je suis certain que vous voudriez que je vous donne un peu plus de détails.

Vous savez, bien entendu, que nos horaires de service à Calgary et à Edmonton sont en réalité d'environ 16 heures par jour, peut-être un peu plus, de 7 heures du matin jusqu'à minuit. Pendant cette période, alors que nos postes de douane sont occupés, nous assurons le service aux deux aéroports. Cependant, entre minuit et 7 ou 8 heures du matin, lorsqu'un 747 arrive avec disons 400 ou 500 passagers, pour leur faire passer la douane, il nous faut faire travailler nos employés en heures supplémentaires. Il est vrai que nous pouvons pratiquement tout récupérer de la compagnie aérienne. Ce n'est donc pas tant une question d'argent qu'une question d'heures supplémentaires et d'années-hommes à notre disposition car nos employés préfèrent—et leur convention collective les y autorise—se faire payer les heures supplémentaires en congé plutôt qu'en argent. Par conséquent, s'il nous faut installer toute une équipe à Calgary après minuit pour ce vol Wardair et s'il nous faut installer toute une équipe à Edmonton pour la dernière étape de ce même vol, les dépenses en heures supplémentaires et les difficultés d'organisation du service entre minuit et 7h du matin nous ont semblé excessives. Par conséquent, pour les 16 vols des 49 de Wardair à destination de Calgary, continuant jusqu'à Edmonton, nous avons décidé, après avoir étudié les renseignements concernant la composition de ces vols, que le passage de la douane se ferait à Calgary pour tous les passagers.