

[Texte]

to the aircraft operations group and the pay scales, that I fully supported the aircraft operations group data, which is included, incidentally, in the memo that Mr. Dewar wrote to me last December.

As a matter of fact, I have since discovered that that data is erroneous. I ended up looking a bit uncomfortable before the Treasury Board officers because they were able to establish to my satisfaction and the satisfaction of my managers that the data being used by the group to compare themselves to the air traffic controllers, as they have done, is in fact not really the best basis of comparison. We have examined this thoroughly and we are attempting to convince the group that there are better data that will serve them better in their seeking better pay scales and that these data relate to what has happened to pilots in industry, to show that there has been a similar slope of the curve in growth of pay during the last few years.

• 1650

I would like to sum up with respect to the pay scales to assure you that I am fully sympathetic to the fact that the inspectors need to earn more money and, if there was any way that I could achieve this objective within the government's regulations so that there is no conflict here, I would gladly do so.

An hon. Member: Put it in the Estimates.

Mr. McLeish: Now, with respect to . . .

An hon. Member: *Ex gratia* payments.

Mr. Forrestall: Change the category.

Mr. McLeish: . . . this question about the western region comments, I do not know, Mr. Forrestall, if you are aware of the problem but, since you have flying experience, I would like to describe to you what happened.

At a number of northern airports we had only air radio advisory services and the communications did not have enough range to enable air traffic control to in fact communicate with pilots in the vicinity of those regions. As a result of installing PAL's—these are really a remotely-controlled transmitter that extends the communications network of air traffic services—it then became possible for an aircraft to receive, or, to put it in a better way . . .

Mr. Forrestall: Possibly had competition between two interfaces, between two systems.

Mr. McLeish: That is right. The problem here was that when the PAL's were installed that the region concerned should in fact have introduced interunit agreements. This is the normal process that is used not only in Canada but throughout the aviation world to be sure that talk between two units that are transmitting information to aircraft will in fact be properly co-ordinated and that there is not conflict or duplication.

Mr. Forrestall: But we have always had that and we have not corrected it.

[Traduction]

quer que pour le groupe des opérations d'aéronefs, les échelles de traitement, j'ai entièrement appuyé les données de ce groupe, données qui sont d'ailleurs contenues dans la note de service que m'a envoyée M. Dewar en décembre dernier.

Il est vrai que j'ai découvert depuis que ces données sont erronées. Du coup j'étais un peu gêné devant les agents du Conseil du Trésor car ils ont pu me prouver, ainsi qu'à mes directeurs, que les données utilisées par le groupe pour se comparer aux contrôleurs du trafic aérien, n'était pas la meilleure base de comparaison. Nous avons entièrement réexaminé la question et nous essayons de convaincre le groupe qu'il existe de meilleures données à utiliser pour réclamer une révision de son échelle de traitement et qu'il lui faut se comparer aux pilotes du secteur privé qui ont connu une courbe similaire dans les dernières années.

En conclusion, je comprends très bien que les inspecteurs devraient être mieux payés et si les règlements gouvernementaux me permettent de me rendre à leur demande, si rien ne cloche, je le ferai.

Une voix: Vous n'avez qu'à prévoir une somme dans les prévisions budgétaires.

M. McLeish: Pour ce qui est de . . .

Une voix: Ce serait des paiements à titre gracieux.

M. Forrestall: Vous n'avez qu'à faire un changement de catégorie.

M. McLeish: . . . de la région de l'Ouest, je ne sais pas si vous êtes au courant du problème. Puisque vous avez une expérience en pilotage, je vous décrirai monsieur Forrestall, ce qui se produit.

Dans un certain nombre d'aéroports du Nord, nous n'avions que des services consultatifs de radio et les communications n'étaient pas assez nombreuses pour permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne des communiqués avec les pilotes survolant certaines régions. Après l'installation des émetteurs PAL, qui sont des émetteurs télécommandés permettant des ramifications du réseau de communications des services de circulation aérienne, un avion pouvait désormais recevoir ou, je dirais plutôt . . .

M. Forrestall: Il y avait peut-être concurrence entre deux systèmes ici.

M. McLeish: C'est juste. Avec l'installation des émetteurs PAL on aurait dû prévoir des accords entre unités. C'est ce que l'on fait habituellement non seulement au Canada mais partout dans le monde afin de s'assurer que les communications entre deux unités sont transmises à un avion et sont coordonnées, pour éviter ainsi les conflits et les doublages.

M. Forrestall: Mais la situation a toujours été la même sans être redressée.