

● (2210)

On ne saurait raisonnablement exiger des employés d'Air Canada à Winnipeg qu'ils travaillent dans une atmosphère comme celle qui règne actuellement. Dans une circulaire adressée à tous les employés il y a deux mois, le directeur général du service des finances de Winnipeg exprimait d'espoir que ce service d'Air Canada redevienne un lieu d'emploi satisfaisant et efficace. Il avoue qu'il n'en est rien actuellement. Pour le bien de la société également, il importe au plus haut point de remédier à la situation.

Vers la fin de 1974, le service de comptabilité accusait un arriéré de travail de 100 années-hommes. Le programme de facturation accuse un retard de huit semaines, représentant 127 millions de dollars. En novembre 1974, le directeur des services de vérification d'Air Canada estimait à plus de un million de dollars de coût du retard dans le facturation. Ce chiffre a augmenté depuis lors et ces frais proviennent d'une perte d'intérêts représentant une perte de revenus pour la société. Air Canada peut-elle se permettre pareille chose? Son déficit en 1974 avait été attribué à la hausse du prix du carburant. Comment peut-on justifier une telle affirmation alors que des factures représentant des millions de dollars restent impayées?

La situation actuelle donne lieu également à un autre grave sujet d'inquiétude. L'enregistrement du contrôle de la qualité des paramètres de vol d'Air Canada s'effectue à Winnipeg et, comme il y a un retard de huit semaines dans le facturation, il y a lieu de supposer de la négligence également du côté de ce contrôle. Plusieurs incidents survenus récemment semblent prouver cette hypothèse, par exemple l'atterrissage d'urgence d'un DC-9 à l'aéroport d'Ottawa le 22 avril, après que l'un des deux moteurs de l'avion eut soudainement renversé la poussée et au dire des journaux, explosé.

Le 25 mars, l'avion du vol 154 d'Edmonton à Toronto, après avoir roulé jusqu'au point de décollage, a été ébranlé par une décompression du moteur du côté droit, qui a ensuite calé. La chose s'étant produite une seconde fois, on a fait venir un Lockheed 1011 de Calgary pour transporter les voyageurs. Le deuxième avion ayant roulé sur la piste, la même panne s'est reproduite. Là, les passagers disaient au pilote de les laisser descendre au bout de la piste et qu'ils reviendraient à pied. Deux avions de suite ont connu le même ennui mécanique empêchant le vol.

On a rapporté que, le 11 février 1975, il y avait eu deux cas de dépressurisation accidentelle à bord d'appareils DC-9 d'Air Canada. Ils s'agit des avions 732 et 735 et s'ajoutent à un certain nombre en 1974 que la direction d'Air Canada prétend ignorer, même si les propres documents d'entretien de la compagnie prouvent qu'ils ont eu lieu.

Monsieur l'Orateur, vous avez probablement remarqué que je n'ai pas mentionné les faits se rapportant au différend à Winnipeg. Je ne prétends pas savoir qui a raison ou tort sur les divers points de négociation. Mais je ne connais personne d'autre qui puisse faire une critique objective de la situation ou offrir des solutions au dilemme.

L'ajournement

C'est pourquoi un groupe indépendant et objectif doit être chargé de l'affaire avant que la situation devienne tout à fait sans espoir et que la compagnie subisse des torts irréparables.

Un groupe de députés interrogeant deux ou trois témoins à une séance de comité ne peut absolument pas déterminer les sentiments sous-jacents qui ont empêché un règlement dans près de deux ans de négociations ou espérer offrir une solution.

Les faits que j'ai exposés montrent très clairement qu'il faut trouver une solution et assurer de nouveau le bon fonctionnement du service des finances à Winnipeg. A mon avis, la façon la plus efficace de le faire est d'inclure le service des finances ainsi que la base d'entretien de Dorval dans le mandat de l'enquête sur la direction.

M. Leonard Hopkins (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Madame l'Orateur, le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) a soulevé plusieurs questions très importantes et j'essayerai d'y répondre de mon mieux au cours de la brève période qui m'est accordée.

Le 22 avril, répondant à une question du député le ministre des Transports (M. Marchand) a déclaré:

De toute manière, je pense qu'on va essayer de mener cette enquête et de voir ce qu'elle donnera et, s'il y a lieu d'aller plus loin, on prendra d'autres moyens. Je ne suis pas pour instituer trois ou quatre enquêtes les unes par-dessus les autres sur Air Canada.

Comme le député le sait, le mandat de la commission d'enquête sur l'administration financière d'Air Canada a été déposé vendredi dernier. Je crois que rien n'empêche le juge Estey d'enquêter sur les activités financières d'Air Canada à Winnipeg, s'il le juge à propos.

Je crois que la question des relations ouvrières-patronales à Winnipeg est importante, mais elle devrait être résolue de la manière appropriée, soit par les processus de négociation entre les travailleurs et les patrons. Il est exact qu'il faudra résoudre la question de la reclassification de l'emploi du personnel de la Direction des finances d'Air Canada. Cependant, puisque la convention expire en août cette année et que certaines demandes du syndicat auraient entraîné des modifications à la convention collective en sus de la reclassification des emplois, les deux parties ont décidé de commencer à négocier plus tôt un nouveau contrat. L'Association canadienne du personnel des lignes aériennes et la direction d'Air Canada ont commencé à négocier une nouvelle convention le 8 avril.

En terminant, je voudrais commenter brièvement la construction d'un hangar d'Air Canada à Winnipeg. Je crois qu'il est important de signaler que le bâtiment sera construit le plus rapidement possible, qu'il sera très utile à Winnipeg et à Air Canada et qu'il est normal de s'attendre à des retards dans un projet de ce genre. Les promesses faites par le premier ministre (M. Trudeau), le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) et le député de Saint-Boniface (M. Guay), avant la tenue des élections, seront réalisées.