

Air Canada

J'ai le mémoire du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile qui représente environ 3 200 employés. Il signale qu'Air Canada a déjà essayé de remplacer des employés qu'elle paie 14 \$ l'heure et qui ont 20 ans d'ancienneté par de nouveaux employés—non syndiqués—de ses transporteurs régionaux, à 6 \$ l'heure. Beaucoup d'employés des TCA sont des vendeurs de billets et la plupart travaillent aux comptoirs de réservations dans les aéroports et les villes du Canada. Ces gens, dont 75 p. 100 sont des femmes, sont efficaces et contribuent à l'excellent service que nous attendons d'Air Canada. Leur convention ne leur donne aucune sécurité d'emploi, et il n'y a rien de prévu à cet égard dans le projet de loi non plus. Ils craignent qu'Air Canada ne songe à fermer des centres mais, tant que la société reste dans le secteur public où une telle mesure risquerait de soulever un tollé, elle ne le fera pas. Si Air Canada est privatisée, on craint une réduction de la qualité de service et peut-être aussi des horaires irréguliers et une perte de revenu pour la localité.

Le syndicat des machinistes, qui représente quelque 8 000 ou 8 500 employés affectés à l'entretien, au service au sol et à la comptabilité, s'oppose catégoriquement à cette initiative. Il trouve particulièrement répugnant le fait que la haute direction d'Air Canada ait entrepris une campagne d'un million de dollars pour convaincre ses employés, les membres du syndicat, des bienfaits douteux de la privatisation de la société. Malgré tout l'argent dépensé et les efforts déployés par Air Canada, la société ne peut offrir rien d'autre à ses employés que de grosses promesses et des démentis peu convaincants.

Le troisième syndicat est le Syndicat canadien de la fonction publique, qui représente environ 3 500 agents de bord d'Air Canada. Ce syndicat craint qu'Air Canada ne décide de réduire le nombre d'agents de bord dans certains centres. Il s'oppose au projet de loi C-129, qui est, selon lui, une mauvaise mesure législative et une mauvaise politique.

Monsieur le Président, je ne sais pas comment ces trois syndicats pourraient être plus catégoriques à ce sujet. Les ministériels ont absolument tort de dire que les employés veulent la privatisation d'Air Canada. Pour ce qui est de la sécurité d'emploi, sur laquelle porte un des deux amendements à l'étude, le SCFP signale que, même si certains centres d'entretien sont protégés, il n'y a aucune garantie en ce qui concerne le volume de travail et le nombre d'emplois dans ces centres. Le projet de loi C-129 n'empêcherait aucunement un conseil d'administration privé de muter à Toronto un grand nombre d'employés des centres de Montréal et de Winnipeg. Cela est inévitable si Air Canada décide d'acheter des appareils d'une nouvelle génération à un fabricant différent.

[Français]

En d'autres mots, monsieur le Président, c'est même possible que la base d'entretien de Montréal serait à demi-fermée pour transférer le travail à la base de Mississauga près de l'aéroport Pearson à Toronto.

[Traduction]

Pour ce qui est du personnel de bord, la mesure législative ne comporte aucune garantie pour aucun de nos centres. Comme l'a dit un expert en analyse de placements de New York, ce n'est qu'une question de temps: «À un moment donné, il faudra bien qu'Air Canada se demande si elle a besoin de tous ses employés.»

Tout comme cela s'est produit dans le cas de British Airways, les employés d'Air Canada, qui assurent la bonne marche d'une société aérienne efficace, rentable et concurrentielle, se demandent ce qui va se passer. Les sociétés aériennes vont être administrées à l'américaine, strictement en fonction du bénéfice net, avec toutes les réductions et compressions que cela comporte; les centres d'entretien risquent d'être réduits à l'état de simples façades à Winnipeg et à Toronto, des centres de personnel de bord vont être fermés et nous allons assister à une dégradation du service. C'est ce qui s'est passé aux États-Unis il y a dix ans et les Américains se plaignent de la détérioration du service. Les gens en ont assez des retards et d'un service dont la qualité a beaucoup baissé. C'est ce qui risque de se produire ici.

En s'opposant à cette transaction, en cherchant à obtenir des garanties pour les employés qu'ils représentent, les syndicats tentent de maintenir la qualité de service à laquelle les Canadiens ont été habitués. Tous ceux qui reviennent des États-Unis le font avec grand bonheur et sont conscients de la qualité du service dont peuvent s'enorgueillir nos sociétés aériennes canadiennes, tant privées que publiques. Les gens apprécient ce service à sa juste valeur et, contrairement au gouvernement, ils ne sont pas prêts à l'abandonner.

● (1050)

Je souhaite ardemment que ces amendements qui visent non seulement à protéger la sécurité d'emploi mais aussi la qualité du service soient appuyés par les députés de tous les partis.

M. Russell MacLellan (Cape Breton—The Sydneys): Monsieur le Président, je voudrais intervenir en faveur des deux motions. Nous avons l'occasion ici à la Chambre des communes et au pays de protéger un grand nombre d'employés d'Air Canada qui pourraient très bien être mis à pied si cette société est privatisée. On a évoqué cet argument en ce qui concerne le centre d'entretien de Winnipeg. Le projet de loi mentionne que le centre sera maintenu. Il faut toutefois souligner que non seulement ce centre mais aussi ses effectifs actuels doivent être maintenus et qu'il ne devrait pas y avoir seulement un petit groupe d'employés à cet endroit. Il faut en aviser le gouvernement et insister là-dessus. Les Canadiens doivent être rassurés à cet égard.

On trouve aussi à Winnipeg un centre financier très important et très bien rodé qui devrait être garanti dans le projet de loi. Les habitants de Winnipeg et de l'ouest du Canada sont en droit d'attendre que ce centre financier demeure dans cette ville.