

[Texte]

that he had been apprised of by the aircraft operations group in his region. I think it is unfortunate if the record appears to show that those are his opinions in all instances. I think there is a distinction between the two.

However, I would like to go on to say that I share the majority of the sentiments that are in that memorandum and this is well known to the bulk of the aircraft operations group. As a matter of fact, at the time that we first proceeded to have difficulty with the negotiations with the group, I personally went before the Treasury Board, went before the AIB, and I pleaded their case, but was reminded time and time again that they were required to operate within the regulations of the board and of the AIB. I was completely powerless to do anything to alter those regulations or to even ask for any concessions to be made. I remind you that the AIB regulations . . .

Mr. Mazankowski: What was the position of your Minister?

Mr. McLeish: As far as I know, the Minister also is bound by the same regulations. I would remind you that the aircraft operations group failed to reach a contract because the regulations of the AIB were dated in such a way that by one day they failed to be able to reach an agreement, and due to one day they were in fact constrained by the AIB regulations at the time.

I appealed that. I went before the AIB on two occasions, and I can assure you that I worked very hard to try and assist the group. As a matter of fact, at the time I asked both the group's union and the Treasury Board to permit us to undertake the occupational study to which I referred the other day, to be done by the Bureau of Management Consulting of the Department of Supply and Services, an independent group, much in the manner that we had done 10 years previously with the air traffic controllers, which ultimately led to the full understanding of the controllers' problems and which ultimately led to a much closer relationship between management and the controllers.

For a period of two and a half years I was unable to convince both the unions and the Treasury Board to undertake the study. And finally a year ago I succeeded. As I mentioned, that study is almost completed. As a matter of fact, I have seen a draft of the report. That report lays it on the line and it states exactly what the problems are with respect to management, with respect to the Treasury Board difficulties as perceived by the aircraft operations group, and with respect to the group itself.

The report will speak to many of the points that are contained in that memorandum that you have read by Mr. Dewar. I would like to assure you that it is not a question of Treasury Board usurping management's functions. I have gone to the absolute limit of the power and the authority that I have as administrator, as the senior manager of the air administration, to attempt, on behalf of the group, to break the deadlock, and I have been unsuccessful.

Mr. Mazankowski: Surely the policy . . .

[Traduction]

groupe de la navigation aérienne de sa région. Il serait regrettable que le procès-verbal donne l'impression que ce texte reflète toujours ses opinions. Il faut donc faire la distinction entre les deux.

J'aimerais toutefois ajouter que je partage la plus grande partie des sentiments exprimés dans ces mémoires, et la majorité des membres du groupe de la navigation aérienne le savent bien. En fait, quand nous avons commencé à avoir des difficultés dans les négociations, je me suis personnellement rendu devant le Conseil du Trésor et la Commission de lutte contre l'inflation pour plaider la cause de ce groupe, mais, à chaque fois, on m'a répondu que ce groupe était obligé de se conformer aux règlements de ces deux organismes. Je ne pouvais absolument rien faire pour modifier ces règlements ni même pour demander des concessions. Je vous rappellerai que les règlements de la Commission de lutte contre l'inflation . . .

M. Mazankowski: Quelle était la position de votre ministre?

M. McLeish: A ma connaissance, le ministre doit observer les mêmes règlements. Le groupe de la navigation aérienne n'a pas réussi à signer un contrat parce que la date des règlements de la commission était telle qu'à un jour près, ils n'y étaient plus soumis.

J'ai fait appel et je suis allé devant la Commission de lutte contre l'inflation à deux reprises; je peux vous assurer que j'ai vraiment fait le maximum pour essayer d'aider ce groupe. En fait, à cette époque, j'avais demandé au syndicat du groupe et au Conseil du Trésor de nous permettre d'entreprendre l'étude professionnelle dont j'ai parlé l'autre jour en la confiant au bureau des conseiller en gestion du ministère des Approvisionnements et Services; il s'agit d'un groupe indépendant, et cette étude est à peu près semblable à celle que nous avions faite il y a une dizaine d'années au sujet des contrôleurs de la circulation aérienne; vous vous souvenez sans doute que cette étude avait permis de mieux faire comprendre les problèmes des contrôleurs et d'instaurer de meilleures relations de travail entre la direction et les contrôleurs.

Pendant deux ans et demi je n'ai réussi à convaincre ni le syndicat ni le Conseil du Trésor de la nécessité d'une telle étude. Finalement, il y a un an, j'y ai réussi. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, cette étude est maintenant presque terminée et, en fait, j'en ai même vu une première version. Elle explique très clairement les problèmes relatifs à la direction, au Conseil du Trésor et au groupe de la navigation aérienne.

Cette étude donnera des réponses à un grand nombre des questions posées dans le mémoire de M. Dewar. Je peux vous assurer que le Conseil du Trésor n'a absolument pas l'intention d'usurper les fonctions de la direction. J'ai exercé le maximum des pouvoirs qui m'avaient été confiés en tant que responsable de l'administration des transports aériens pour essayer, au nom du groupe, de sortir de cette impasse; malheureusement, je n'ai pas réussi.

M. Mazankowski: La politique . . .