

[Text]

in need of review to determine whether or not it should be drafted in a less unambiguous manner than applies today, and that the whole enforcement process had to be reviewed.

I am very pleased to have taken this initiative. The task force will be coming out with its preliminary report by mid-year. I expect that we will outline the true nature of the problem and that we will also outline the program for making the appropriate corrections.

With respect to the unhappy inspectors, I would like to point out to you that in recent weeks I have been attending the hearings into bilingual air/ground communications in Montreal as part of the Department of Transport team. I have met a number of inspectors who are attending these hearings. They advised me personally that they recognized that many of the difficulties that have arisen at this time exist because of the fact that the collective bargaining is done with the employer, but that the management which represents the department itself and the Canadian Air Transportation Administration is in a very difficult position, caught between the union and the employer in satisfying their demands.

They also indicated that some of their members were so upset that they were personally going on to a harassment campaign. They were kind enough to warn me of this and they said, "We have a number of documents that have been taken from the files and they will be used progressively to bring pressure until we get our wants satisfied with respect to collective bargaining". That is the kind of atmosphere that exists. I regret to say it . . .

Mr. Mazankowski: It is no wonder.

The Chairman: Order, please!

Mr. McLeish: . . . but that is the way it is. At the same time, I would like to show you the balance. We set about more than a year ago with the agreement of the Treasury Board to undertake an occupational study of this specific brief.

Mr. Mazankowski: More studies.

Mr. McLeish: We had asked for this study to be undertaken three years ago, when the collective bargaining with the union for the aircraft operations group failed to produce a satisfactory resolution—we asked to have this study done and ultimately the union and the Treasury Board agreed that the study could be undertaken. That report will be released at the end of this month and I have seen an advanced copy of it; and that report outlines, in a very factual way, without emotion, exactly what the problems are with respect to the aircraft operations group. I am delighted that the report is coming out and will place the facts before the public of Canada so they will know exactly what is happening.

With respect to Canadian safety regulations, there have been, in the leaks by the aircraft operations group, a number of accusations about the fact that Canada does not have a satisfactory safety record, and they quoted from articles in *Flight International* magazine. I have had the opportunity to

[Translation]

moins ambiguës par rapport aux normes d'aujourd'hui. En outre, il fallait entièrement revoir le processus d'une mise en vigueur.

Je suis très heureux d'avoir pris cette initiative et d'être en mesure d'annoncer que le groupe de travail présentera son rapport provisoire vers le mois de juin. Je m'attends qu'il donne les grandes lignes du problème et qu'il offre une esquisse du programme nécessaire pour apporter des mesures correctives.

Pour ce qui est maintenant des inspecteurs insatisfaits, je rappelle que ces dernières semaines j'ai assisté aux réunions relatives aux communications air-sol bilingues tenues à Montréal dans le cadre du travail du groupe du ministère des Transports. J'y ai rencontré un certain nombre d'inspecteurs et ces derniers m'ont dit reconnaître que bon nombre de difficultés survenant à l'heure actuelle sont attribuables au fait que les négociations collectives sont en cours avec l'employeur. Les gestionnaires, qui représentent le ministère ainsi que l'Administration canadienne des transports aériens se trouvent d'ailleurs dans une position très délicate car ils sont pris entre deux feux, obligés de satisfaire à la fois aux demandes du syndicat et à celles de l'employeur.

Ils ont également eu la gentillesse de m'indiquer que certains de leurs membres sont à tel point irrités qu'ils vont se lancer dans une campagne de harcèlement. Ces militants affirment détenir un certain nombre de documents qu'ils ont retirés des dossiers et disent qu'ils les utiliseront progressivement afin d'exercer des pressions pour que leurs demandes s'inscrivent dans les négociations collectives soient satisfaites. C'est ce genre d'atmosphère-là qui règne et je suis navré de le dire . . .

M. Mazankowski: Cela n'a rien d'étonnant.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. McLeish: . . . mais c'est ainsi que les choses se passent. J'aimerais toutefois aborder les autres questions. Il y a plus d'un an, nous avons entrepris, avec l'accord du Conseil du Trésor, d'étudier le bien-fondé de la plainte que je viens d'évoquer.

M. Mazankowski: Encore des études.

M. McLeish: Nous avons demandé qu'on effectue cette étude il y a trois ans lorsque les négociations collectives avec le groupe de navigation aérienne n'a pas abouti à un règlement satisfaisant—nous avons donc demandé qu'on effectue ce travail, ce à quoi le syndicat et le Conseil du Trésor ont finalement donné leur assentiment. Le rapport qui en résultera sera publié à la fin du mois; j'en ai déjà reçu un exemplaire et je suis en mesure de dire que ce document brosse un tableau précis et objectif des difficultés que connaît le groupe de la navigation aérienne. Je suis très heureux qu'on publie ce rapport et qu'on présente les faits au public canadien afin qu'il sache vraiment ce qui se passe.

Pour ce qui est des règlements canadiens relatifs à la sécurité, dans les fuites provenant du groupe de la navigation aérienne, on notait un certain nombre d'accusations portées au sujet du dossier canadien en matière de sécurité. Ce texte citait des articles tirés de la revue *Flight International*. J'ai eu