

Air Canada

Je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots sur ce projet de loi particulier. Comme vous, monsieur le Président, je voyage de temps à autre par Air Canada et je n'ai que des compliments à faire à cette ligne aérienne qui se distingue depuis 51 ans par la compétence de son personnel, la sécurité de ses appareils et la qualité de son service. Je suis convaincu qu'Air Canada fera tout aussi bien au cours du prochain siècle et que, grâce au projet de loi qui lui permettra de disposer de capitaux frais, elle pourra grossir sa flotte et se hisser aux premiers rangs dans le monde.

M. Minaker: Monsieur le Président, je veux poser une question au député d'Edmonton-Sud (M. Edwards) au sujet des services que fournissent maintenant, et que fournissaient autrefois, différentes sociétés aériennes dans le nord de l'Alberta. Le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) et le député de Grand Falls—White Bay—Labrador (M. Rompkey), je crois, ont, il me semble, laissé entendre qu'Air Canada servait toutes les régions éloignées et que, lorsqu'elle sera privatisée, elle laissera tomber ces marchés.

● (1700)

Dans ma province, le Manitoba, la société aérienne qui servait, il y a longtemps, des villes isolées comme Thompson, Le Pas et Gillam, était TransAir qui est devenue Pacific Western Airlines; cette compagnie fait maintenant partie intégrante des Lignes aériennes Canadien International. Je pense que cette société sert les régions éloignées. En fait, Air Canada concentre ses activités dans les grands centres comme Thunder Bay, Toronto et Montréal.

Je demande au député d'Edmonton-Sud quelle société assure maintenant le service dans les régions éloignées du nord de l'Alberta? Est-ce Air Canada ou d'autres sociétés?

M. Edwards: Monsieur le Président, je me fais un plaisir d'apprendre à mon collègue que ce sont effectivement les lignes aériennes, qui appartiennent à des investisseurs, qui desservent le nord de l'Alberta. Cet état de choses est attribuable en partie à des circonstances historiques. Ceux qui se souviennent de l'époque des pilotes de brousse en conviendront.

Cependant, il n'en reste pas moins que les Lignes aériennes Canadien International, ayant pris la relève de *Pacific Western*, ont un vol régulier vers Fort McMurray à partir d'Edmonton. Canadien International offre également des vols vers certaines régions du nord-ouest de l'Alberta, à destination de Grande Prairie par exemple, et vers le secteur Rivière-de-la-Paix du nord-est de la Colombie-Britannique, à destination de Fort St. John, Dawson Creek et Fort Nelson. Fort St. John est même devenu en quelque sorte un petit axe aérien vers lequel convergent les trajets partant d'Edmonton vers le nord-ouest et de Vancouver vers le nord-est et à partir duquel les vols en provenance de ces deux villes se poursuivent jusqu'à Whitehorse.

Il est également vrai qu'Edmonton, qui a été longtemps et qui continue d'être la porte d'entrée vers le nord pour le transport aérien et les expéditions en général, continue de jouer ce rôle, comme point de départ de vols réguliers vers le nord, de lignes aériennes comme Canadien International à partir de l'aéroport international d'Edmonton et, dans certains cas, de

l'aéroport municipal d'Edmonton à destination notamment de Yellowknife, de Cambridge Bay, de Resolute et d'autres destinations nordiques.

M. Orlikow: Monsieur le Président, j'ai plusieurs questions à poser au député. Les députés conservateurs qui appuient ce projet de loi laissent entendre que l'opposition des néo-démocrates est fondée sur une idéologie qui prône la propriété publique au lieu de la propriété privée.

Or, certains intervenants du secteur critiquent très sévèrement ce projet de loi. Par exemple, dans un article du *Globe and Mail* du 27 mai, on cite sir Colin Marshall, chef de la direction de *British Airways*, une société qui, comme le député le sait, a été privatisée par M^{me} Thatcher. On peut lire dans cet article:

À propos de la décision du gouvernement fédéral de privatiser partiellement Air Canada, sir Colin a déclaré qu'il n'aimait pas beaucoup la méthode d'Ottawa.

Selon lui, *British Airways* n'aurait pas réalisé les bénéfices exceptionnels de l'année dernière si le gouvernement britannique en était resté l'actionnaire majoritaire.

Il a ajouté que cela dépend naturellement de la situation locale, mais que, en règle générale, à son avis, on ne peut pas avoir une société mixte (avec participation de l'État et du secteur privé) . . .

Je voudrais que le député fasse des remarques à ce sujet ainsi qu'à propos de l'analyste financier de Toronto, spécialiste des compagnies aériennes, qui, le lendemain du jour où le ministre a déposé ce projet de loi, a critiqué cette proposition. D'après lui, si la société privatisée doit respecter les dispositions du projet de loi, si le siège social doit rester à Montréal, si elle doit continuer à être bilingue et doit garder ses bases de maintenance à Toronto, Winnipeg et Montréal, cela compromettrait la capacité de cette société partiellement privatisée de prendre des décisions fondées sur un souci d'efficacité et de rentabilité.

Cet analyste, dont le nom m'échappe, a dit la même chose que le dirigeant de *British Airways*. Même s'ils sont partisans de la privatisation d'Air Canada, selon eux, ce que le gouvernement se propose de faire est mauvais sur le plan des affaires. Je voudrais que le député me donne son avis à ce sujet.

M. Edwards: Monsieur le Président, comme toujours le député de Winnipeg-Nord, grâce à ses connaissances générales très étendues, est en mesure de poser des questions très pertinentes. Il ne nous a jamais déçus.

En ce qui concerne l'idéologie, je n'insinuais pas que le Nouveau parti démocratique en avait une déterminée qui était à l'origine de son opposition à l'initiative en question. Je disais donc que l'initiative du gouvernement à cet égard ne s'inspire pas de principes idéologiques.

M. Orlikow: Elle n'est pas fondée sur un sens solide et valable des affaires.

M. Edwards: Elle est fondée sur un sens solide et valable des affaires. Je remercie le député de m'avoir soufflé cette phrase.

En réponse aux observations de sir Colin Marshall que j'ai lues également, le député a eu l'honnêteté de citer la remarque suivante de sir Colin: «De toute évidence, cela dépend de la situation locale.» La situation britannique n'est pas la situation canadienne.