

● (1650)

Nous avons discuté de différentes choses au cours du dîner et nous avons examiné les problèmes qui se posent à l'heure actuelle. Les deux employées d'Air Canada m'ont posé plusieurs questions. Leur argumentation bien charpentée pourrait se résumer par la question suivante: «Pourquoi le gouvernement du Canada voudrait-il vendre les actions d'une société dont nous sommes propriétaires?» Je leur ai posé à mon tour la question suivante: «Ce qui prouve qu'on est propriétaire d'un bien, n'est-ce pas la faculté qu'on a de l'aliéner?»

Or, si l'on dit que, en tant que citoyen canadien, on est propriétaire d'Air Canada, s'ensuit-il qu'on peut de son propre chef s'en défaire? La réponse est non, bien entendu. En revanche, par suite de cette privatisation partielle, 45 p. 100 des actions seront vendues à des Canadiens, dont les employés d'Air Canada, et deviendront alors aliénables et susceptibles d'être négociées en bourse. Elles appartiendront vraiment à ces Canadiens.

Elles m'ont ensuite questionné sur l'allongement des lignes d'Air Canada: «Par suite de la privatisation, Air Canada ne préférera-t-elle pas les longs itinéraires aux courts? Ne négligera-t-elle pas les petites localités?» J'ai répondu que non puisque bon nombre de liaisons courtes sont tout à fait rentables, comme les lignes qu'exploite Air Canada entre Ottawa et Toronto, Ottawa et Montréal et Toronto et Montréal.

Les deux employées ont poursuivi leur interrogation, et avec à-propos. Elles ont demandé ce qu'il adviendrait des liaisons dans l'Ouest canadien, par exemple, entre Regina et Edmonton. Je leur ai dit que ces liaisons ne seraient probablement pas abandonnées, et j'ai cité en exemple le cas des Lignes aériennes Canadien International, une véritable société privée qui a choisi de ne pas abandonner un grand nombre de ces liaisons de moindre importance.

En fait, cette société dessert de façon remarquable les régions nord et nord-ouest du Canada ainsi que la région atlantique, en assurant des liaisons courtes et en offrant des services aux endroits où le nombre de voyageurs est peu élevé. Elle s'est arrangée pour pouvoir continuer de desservir ces régions, utilisant dans certains cas de moins gros appareils. Avec certains autres services de raccordement, il est même possible de desservir des localités qui n'ont jamais eu de services de transport aérien. Si l'on consulte l'horaire des deux grands transporteurs aériens du Canada, on peut voir des destinations telles que Nanisivick, Kuujjuak, Iqaluit et bien d'autres destinations qui ne doivent pas normalement être très rentables. Cependant, ces services existent, et ils sont offerts par des sociétés privées.

La question suivante que m'ont posée ces deux employées d'Air Canada, dont un dirigeant du syndicat comptant de nombreuses années de service, portait sur les employés. J'ai

### *Air Canada*

attiré leur attention sur le bilan du gouvernement du Canada dans le domaine de la privatisation au cours des quatre dernières années ou presque, période durant laquelle une douzaine de sociétés d'État ont été privatisées avec succès. J'ai cité en exemple le cas de la société de Havilland, à Downsview, en Ontario. Maintenant, avec un mandat international obtenu grâce à son association avec la société Boeing, de Havilland a une fenêtre sur le monde. Quelle est la situation à Downsview sur le plan de l'emploi? Je crois que des employés ont été ajoutés. Il n'y a certainement pas eu d'effets négatifs sur les relations de travail, les avantages sociaux, la sécurité d'emploi et les autres choses du même genre.

Elles ont dit ensuite: «Et qu'en est-il de British Airways? Les Anglais ont privatisé cette compagnie et des dizaines de milliers d'employés ont été mis à pied.» En réalité, cela s'est produit avant la privatisation. La compagnie avait besoin d'une sérieuse rationalisation et la réorganisation s'est faite avant qu'elle ne soit offerte au secteur privé.

Selon le président d'Air Canada, M. Jeannot, et le président du conseil d'administration, M. Taylor—qui, soit dit en passant, est très respecté parmi les employés de la compagnie parce qu'il est monté à la force des poignets et a su prouver sa valeur—Air Canada a déjà fait ses preuves. Elle a déjà montré qu'elle constitue une compagnie aérienne de catégorie internationale à cause de l'engagement de ses employés. Dans une industrie de service, c'est là que réside la force d'une entreprise: la qualité et l'engagement de son personnel. Cela ne changera pas à Air Canada.

On pourrait se demander, comme certains de mes amis l'ont fait, pourquoi changer les choses dans ces conditions. N'est-ce pas là une réaction idéologique, venant des tripes des conservateurs? Ma réponse c'est que, bien sûr, ce n'est pas le cas.

**M. Nunziata:** Des tripes de qui parlez-vous?

**M. Edwards:** Attention, je pourrais me fâcher. Une occasion est offerte à la population et aux voyageurs du Canada. Plus important encore, une occasion est offerte à Air Canada de se développer, de devenir compétitive et de demeurer vraiment une force dans le domaine des transports aériens au Canada et dans le monde entier.

La préoccupation suivante est intéressante. Elle m'a été présentée par quelques Albertains qui m'ont dit: «Nous croyons que, par divers aspects, Air Canada est un instrument de la politique nationale. C'est par exemple un moyen d'atteindre les objectifs de la politique de bilinguisme de la population et du gouvernement du Canada. Est-ce qu'il n'y aura pas une perte de ce côté?» Je ne le pense pas. Les grandes sociétés vraiment canadiennes qui font des affaires d'un océan à l'autre ont déjà démontré leur attachement à ces objectifs et ont prouvé qu'elles savaient bien les défendre.