

*Air Canada*

Je conclus mes observations et je vous remercie de votre patience, monsieur le Président. Permettez-moi de poser une question au député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus). Selon ce que la société Air Canada a déclaré dans le passé et ce que M. Jeannot a précisé, hier, au sujet des 727 et des DC-9, et en fonction de la participation des travailleurs qui souhaitent acheter des actions, la société Air Canada devrait demeurer l'excellent transporteur aérien qu'elle a toujours été; comment se fait-il alors que le député soit contre une privatisation à 45 p. 100?

**M. Angus:** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de ses questions. Puis-je lui demander combien d'actions, selon lui, l'employé d'Air Canada qui a un salaire de 6,79 \$ l'heure pourra acheter? La valeur actuelle des actions que le gouvernement détient est de 1 000 \$ l'action. Ainsi, cet employé ne pourra pas acheter beaucoup d'actions, à mon avis.

Le député a parlé de compétitivité, de souplesse et de fonctionnement indépendant. Dans ses observations d'hier, M. Jeannot nous a précisé que la souplesse voulue existe. En effet, lorsque les Lignes aériennes Canadien International offrent un soldé de places, dans les 24 heures qui suivent, la société Air Canada emboîte le pas. Il a tout simplement précisé qu'il y avait moins de souplesse pour ce qui est des capitaux. Il a ajouté que, même si la valeur des actions au nom du gouvernement fédéral était de 750 millions de dollars, le montant versé par le gouvernement s'établit aux environs de 330 millions de dollars—ce qui constitue un manque à gagner important. M. Jeannot a déclaré qu'il n'a cessé de demander au gouvernement actuel et à son prédécesseur d'avancer la pleine valeur approuvée par le Parlement, mais qu'on a rejeté sa requête.

Voilà une compagnie aérienne qui réalise des profits supérieurs à 300 millions de dollars depuis neuf ans. En fait, la société a été rentable toutes ces années, sauf deux. Il s'agit sans aucun doute d'une excellente compagnie. Elle appartient aux Canadiens. Ils devraient avoir le droit de toucher les bénéfices et de profiter d'un rendement sur leur investissement en tant qu'actionnaires. Il y a 25 millions d'actionnaires à l'heure actuelle. Selon moi, il ne faut pas leur retirer leur compagnie.

**M. Rompkey:** Monsieur le Président, non seulement les Canadiens ont le droit de posséder cette ligne aérienne, mais ils ont également celui de s'attendre à recevoir du service. Or, depuis toujours, la société Air Canada offre l'avantage de desservir des régions éloignées où aucune autre compagnie ne va.

Qu'arrivera-t-il du mandat en question à la suite de la privatisation? S'il s'agit de réaliser des profits, la société Air Canada ne sera plus autant portée à poursuivre sa politique consistant à desservir les régions éloignées. Je connais dans ma province, par exemple, des liaisons desservies par Air Canada sur lesquelles les avions n'étaient jamais pleins. Les Canadiens méritent un bon service aérien. Ils en avaient besoin et ils l'ont obtenu avec Air Canada. Or, à la suite de la privatisation, je crains fort que cela ne change. Quand le principal mobile est finalement le profit et que l'on ne prévoit des vols que sur les lignes fort fréquentées, on prive de voyager et de bénéficier des services ceux qui habitent de petites localités et des régions

éloignées. On prive ces régions de certaines activités commerciales possibles dans d'autres contrées du pays.

On craint que le mandat d'Air Canada, le mandat que la société a depuis toujours et qu'elle a respecté, ne change lorsqu'elle sera devenue une société privée. Voilà la question que je pose.

**M. Angus:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour la question. Les voyageurs aériens sont touchés doublement par la déréglementation et la privatisation d'Air Canada. Le député a raison en ce qui concerne la qualité du service. Je vais citer brièvement un exemple. Ma localité est desservie par Canadian Airlines et par Air Canada. Il y a deux vols de Thunder Bay à Toronto le matin. Celui de 7 heures est celui de Canadian Airlines et celui de 7 h 40 est celui d'Air Canada. À 6 h 50, il y a déjà des employés au comptoir d'Air Canada même si l'avion ne décolle qu'une heure plus tard. Le personnel de Canadian Airlines doit se présenter au comptoir vers 6 h 30 pour le vol de 7 heures. Il y a de longues files au comptoir de Canadian Airlines alors qu'on n'attend pas longtemps au comptoir d'Air Canada. Cette dernière offre un bon service et prévoit un personnel suffisant pour que les clients soient bien traités. Canadian Airlines, motivée surtout par le profit, n'offre pas un personnel ni un service comparables, ce qui entraîne certains retards dans les départs et les clients ne sont pas très bien traités; c'est un excellent exemple de la qualité inférieure de service que l'on obtient lorsque le profit a la priorité sur la qualité du service. Depuis toujours, Air Canada soigne son service. La situation va malheureusement changer à cause de ce projet de loi.

**M. Jim Edwards (Edmonton-Sud):** Monsieur le Président, je remercie le distingué député d'Edmonton-Nord (M. Paposki), qui occupe le fauteuil de la présidence, de m'avoir donné la parole.

La question à l'étude aujourd'hui n'est pas tellement une question doctrinaire; ce qui est en cause, c'est plutôt la maturité de l'économie canadienne et du réseau de transport du Canada. De toute évidence, le mandat original confié à Air Canada il y a environ 50 ans a changé à mesure que notre pays a évolué. A toutes fins utiles, nous n'avions pas de lignes aériennes il y a cinquante ans, exception faite de vols irréguliers en charters, habituellement en cas d'urgence médicale. Toutefois, nous avons assisté à une remarquable évolution avec l'avènement de ce qui est devenu la troisième ligne aérienne du Canada, anciennement l'entreprise d'un pilote de brousse. Je suis heureux de dire que le fondateur de cette ligne est un distingué citoyen de ma circonscription, M. Max Ward. Depuis deux ou trois ans, les services offerts par les trois principales lignes transcanadiennes, ainsi que par leurs lignes affiliées qui desservent les régions du Nord et les localités où le trafic est moins dense et les pistes, plus courtes, ont augmenté considérablement. L'autre soir, à Ottawa, j'ai eu l'occasion de rendre visite à deux employées d'Air Canada; elles ont de bons états de services et s'intéressent au débat en cours à la Chambre. Malheureusement, les travaux de la Chambre étant parfois imprévisibles, elles n'ont pas pu rester pour suivre nos délibérations, même si elles étaient venues ici pour cela.