

*Air Canada*

Une compagnie d'aviation rentable laissée à la merci des présumées forces du marché libre et des exploitants d'entreprises privées n'est pas ce que j'appellerais un investissement très sûr.

En comparant une société privée à une coopérative, le député révèle qu'il ne sait en fait rien des coopératives. Je suis membre de coopératives, de crédit et autres, depuis 37 ans, et j'ai même fait partie des conseils d'administration; à ce titre, je crois m'y connaître un peu. Les membres ont le dernier mot et ce sont eux qui décident si des dividendes seront versés ou pas, et non pas un conseil d'administration à Toronto ou à Chicago. Ce sont les membres qui prennent les décisions. La coopérative est la forme d'entreprise la plus démocratique qui puisse exister et je tiens à le rappeler au député.

Les contribuables canadiens ont-ils eu un mot à dire sur le fait qu'on paierait ou pas des dividendes sur les bénéfices réalisés par Air Canada l'an dernier? Nous n'avons pas eu un seul mot à dire et le gouvernement a nommé des idiots au conseil d'administration, qui n'ont pas autorisé le versement de dividendes.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Keeper) souhaite poser une question.

**M. Keeper:** J'aimerais poser à mon collègue une question au sujet des employés d'Air Canada à Winnipeg. Lui qui a servi pendant de nombreuses années en tant que critique dans le domaine des transports, il sait qu'il y a quelques décennies, Winnipeg a perdu au profit de Montréal une bonne partie de son secteur aérospatial à l'époque des lignes aériennes Trans-Canada. Maintenant, des travailleurs de Winnipeg m'ont dit craindre que la privatisation d'Air Canada n'entraîne la fermeture de son atelier à Winnipeg. Ils y voient une menace pour le secteur aérospatial à Winnipeg. Mon collègue est-il au courant de la situation et pourrait-il la commenter?

**Le président suppléant (M. Paproski):** Le député de Régina-Ouest dispose de deux minutes pour répondre.

**M. Benjamin:** Je sais gré à mon collègue de sa question. Les employés des trois ateliers d'entretien, tant ceux de Toronto que de Montréal et surtout de Winnipeg, ont raison de s'inquiéter, car la direction d'Air Canada a beau nous assurer que le centre d'entretien et de réparation sera maintenu à Winnipeg, ce centre n'est en mesure de s'occuper que des avions de cette génération-ci, notamment des DC-9, des 727, des DC-8 et des 747. Si Air Canada décidait d'acheter toute une nouvelle gamme d'avions provenant d'un fabricant différent, les gens de Winnipeg auraient lieu de s'inquiéter. Tant que le gouvernement ne nous aura pas donné l'assurance que les ateliers de Winnipeg obtiendront leur juste part des travaux de réparation, d'entretien et de remise à neuf des avions qu'Air Canada pourra acheter, les gens de Winnipeg auront raison de s'inquiéter et de continuer de lutter.

• (1740)

**Le président suppléant (M. Paproski):** La période des questions et des commentaires est maintenant terminée.

[Français]

**M. Fernand Robichaud (Westmorland—Kent):** Monsieur le Président, je vous remercie de m'accorder la parole sur cet important projet de loi qui mènera à la privatisation d'Air Canada. Il faut se poser la question suivante, monsieur le Président: comment se fait-il que nous en sommes là, que nous sommes rendus au point où ce gouvernement veut se défaire d'une société de la Couronne, une société qui a joué un rôle de première importance dans le développement de notre pays, que ce soit d'Est en Ouest ou du Sud au Nord. Et Air Canada, on peut en être fier, Air Canada est une société qui a joué un rôle de première importance dans le rapprochement des communautés, d'un bout à l'autre du Canada. Grâce à Air Canada, nous pouvons voyager assez facilement d'une communauté à l'autre car Air Canada a un réseau qui relie une quantité considérable de communautés canadiennes. Air Canada assure à ces communautés un service concurrentiel et assure aussi à ces communautés une place dans le développement régional de ce pays parce que, lorsque l'on parle de développement régional, on parle de service de transport, de service de transport aérien. Et de ce côté, on peut dire qu'Air Canada a bien joué son rôle.

Créée en 1937, il y a déjà 51 ans, on a commencé par Trans-Canada Air Lines, et durant tout ce temps cette société a su rendre aux Canadiens des services raisonnables à des taux raisonnables. On avait et on a eu, depuis les débuts, un service vraiment canadien. On peut lire dans le rapport annuel de 1987 d'Air Canada que c'est vraiment un transporteur national. On peut lire en première page:

Air Canada est la plus importante compagnie aérienne du Canada. Elle assure le transport de passagers et de fret par ses services réguliers et nolisés. A son réseau couvrant 35 villes d'Amérique du Nord se greffent 66 localités canadiennes et 13 villes américaines desservies par les transporteurs partenaires Liaison Air Canada.

Mais ce n'est pas tout. Air Canada est aussi reconnue au niveau mondial. Air Canada offre des services à plusieurs endroits du globe et on peut lire, encore dans le rapport d'Air Canada:

Sur la scène internationale, Air Canada ajoute de nouvelles lignes, accroît ses services et réalise un gain important sur les marchés déjà établis. L'inauguration du service sur Vienne ainsi que la présence montante d'Express Air Canada Cargo accentuent l'expansion de la société dans le monde.

On peut lire plus loin:

Transporteur canadien prédominant dans la majeure partie de l'Europe et aux Antilles, Air Canada obtient aussi des droits canadiens au Moyen-Orient et en Asie, notamment pour l'Inde, le Pakistan, le Sri Lanka, la Birmanie et, pour la première fois de son histoire, elle peut assurer des vols transpacifiques sur la République de Corée, les Philippines, la Malaisie et Singapour.

D'ici deux ans, elle ralliera Nice, Madrid, Lisbonne, Athènes et Le Caire. Les vols nolisés sur le Venezuela et l'Irlande deviendront des vols réguliers.