

*Air Canada*

Le vote porte sur la motion n° 7, inscrite au nom du député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow). Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Paproski):** A mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Paproski):** Conformément au paragraphe 14(11) du Règlement, le vote inscrit sur la motion est différé.

● (1040)

**Le président suppléant (M. Paproski):** Les deux motions suivantes sont les motions n°s 3 et 5. Elles seront mises aux voix séparément. La Chambre permet-elle au député d'Ottawa-Centre (M. Cassidy) de présenter les motions du député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow)?

**Des voix:** D'accord.

**M. Mike Cassidy (au nom de M. Orlikow) propose:**

Motion n° 3

Qu'on modifie le projet de loi C-129, à l'article 6, en retranchant la ligne 41, page 3, et en remplaçant par ce qui suit:

«réal, l'effectif du personnel de ces centres devant être maintenu au niveau atteint durant l'exercice financier 1987-1988.»

Motion n° 5

Qu'on modifie le projet de loi C-129, à l'article 6, en ajoutant à la suite de la ligne 44, page 3, ce qui suit:

«f) des dispositions précisant que les six bases d'agents de bord d'Air Canada situées à Montréal, Halifax, Calgary, Winnipeg et Toronto devront être maintenues et que l'effectif du personnel de chacune devra être maintenu au minimum au niveau de l'exercice financier 1987-1988.»

—Monsieur le Président, serait-il possible d'ajouter Vancouver à la liste des bases car une erreur s'est glissée dans la rédaction de la motion? Je vais au moins le consigner au compte rendu parce qu'il était entendu dans cet amendement que les six bases de Vancouver, Montréal, Halifax, Calgary, Winnipeg et Toronto devraient être maintenues pour les agents de bord. Il est bien question de six bases, mais on n'en a énuméré que cinq. Il serait entendu alors que Vancouver en fait partie.

Les motions n°s 3 et 5 garantiraient les emplois et les bases aux agents de bord. On nous a dit que les 55 p. 100 des actions que détient le gouvernement ne portaient pas droit de vote et que par conséquent, ce sont les nouveaux propriétaires privés

qui prendront les décisions. Dans les circonstances, même si on précise que les bases de Winnipeg, de Montréal et de Mississauga seront maintenues, on ne garantit rien de tel en ce qui concerne les emplois.

La ligne aérienne compte acheter un grand nombre d'avions neufs, probablement des Airbus européens. Si c'est le cas, non seulement ne savons-nous pas si une des conditions serait que l'avion soit construit en partie au Canada—cela irait de soi si Air Canada restait la propriété de l'État—mais il est fort possible que les conditions relatives à l'entretien changent: Air Canada pourrait garder cinq ou six mécaniciens à Winnipeg, prétendre que c'est l'atelier de réparations, mais fermer boutique et faire faire tout l'entretien des nouveaux avions à Mississauga ou à Montréal.

Au moins, le projet de loi fait allusion aux ateliers d'entretien, mais rien ne stipule que les bases d'agents de bord doivent être maintenues.

Par exemple, nous savons que les Lignes aériennes Canadien International—autrefois CP Air—ont fermé leur base d'agents de bord à Montréal parce que, d'après l'industrie du transport aérien, Montréal n'est pas l'endroit idéal pour former les agents de bord. Il est peut-être préférable d'avoir ces bases seulement à Toronto et Vancouver, mais cela signifie que, si la ligne nationale est privatisée, seuls les gens qui habitent dans un rayon de 75 milles de Toronto ou de Vancouver seront les mieux placés pour obtenir des emplois.

[Français]

Monsieur le Président, cela touche peut-être particulièrement les jeunes hommes et les jeunes femmes du Québec qui veulent travailler sur la ligne nationale aérienne du Canada, Air Canada, mais qui vont trouver qu'on leur demandera de déménager jusqu'à Toronto ou bien jusqu'à Vancouver pour travailler avec Air Canada. Alors si on veut que la ligne nationale aérienne, Air Canada, continue à refléter la variété et la diversité de notre population, y inclus le fait que nous sommes un pays bilingue et biculturel, cela serait beaucoup plus difficile si Air Canada décide de fermer sa base pour les hommes et les femmes qui travaillent sur les avions. Cela aussi nous inquiète.

[Traduction]

Hier, on a laissé entendre que les syndicats sont en faveur de la privatisation d'Air Canada. C'est faux, monsieur le Président, sauf dans le cas des pilotes: ils sont d'accord jusqu'à un certain point, mais ils appartiennent au plus petit des syndicats qui représentent les employés d'Air Canada. Par ailleurs, certains employés ont évoqué la possibilité d'acheter des actions, mais c'est parce qu'ils se disent que, si la société Air Canada doit être privatisée, autant avoir l'occasion de se porter acquéreurs d'actions. Cela ne veut pas dire que, collectivement, ils sont en faveur de la privatisation.