

Air Canada

ce soit un prédécesseur des Lignes aériennes Canadien International, Max Ward ou la famille Deluce du nord de l'Ontario—mais bien le secteur public qui a reconnu le besoin et qui s'est lancé en affaires.

Après qu'Air Canada eut développé les marchés, le secteur privé se soit rendu compte qu'il y avait des bénéfices à réaliser dans ce domaine et qu'il devait se mettre de la partie. Au fil des ans, le gouvernement a décidé qu'il fallait des règlements afin de contrôler la prestation des services. À la lumière de la concurrence entre les secteurs public et privé, le gouvernement a compris que la société aérienne publique était chargée de fournir des services, mais que le secteur privé, plus flexible, pouvait concentrer ses efforts sur les itinéraires plus lucratifs. Nous avons donc décidé d'exercer des contrôles.

Le principal contrôle, qui avait trait à la commodité et à l'utilité publiques, a résisté à l'épreuve du temps pendant de nombreuses années, jusqu'à ce que l'actuel gouvernement y mette fin. Il devait permettre de s'assurer que les itinéraires lucratifs, dont le très populaire et très rentable triangle Toronto-Ottawa-Montréal fréquemment parcouru par de nombreux députés, servent aussi à subventionner les vols à destination des localités de moindre importance.

Le député de Brampton—Georgetown (M. McDermid) déclare que les Lignes aériennes Canadian International desservent quelque 70 collectivités canadiennes. S'il en est ainsi c'est, en partie, parce que les autres compagnies, Pacific Western, CP ou quelques sociétés exploitant de petits avions d'apport qui sont maintenant partenaires ont appris, lorsqu'elles ont demandé à l'organisme de réglementation la permission d'exploiter certains des itinéraires les plus rentables, que pour obtenir un permis, elles devaient desservir ces petites collectivités. Le réseau a pris de l'expansion grâce à la combinaison de compagnies aériennes des secteurs public et privé et d'une réglementation visant à protéger les services.

Revenons à la trilogie. Le plan du gouvernement conservateur en ce qui concerne le transport aérien et l'avenir d'Air Canada consistait d'abord à déréglementer, à supprimer les critères de la commodité et des besoins du public et à laisser le marché décider. Il suffisait d'obtenir un permis et une assurance, et d'engager des pilotes et des mécaniciens. Et maintenant ce qui compte, ce sont les résultats financiers. Nous n'avons donc pas été étonnés de voir le premier ministre (M. Mulroney) revenir sur ses positions et finalement déclarer, par l'intermédiaire du vice-premier ministre (M. Mazankowski), que, de fait, Air Canada était à vendre.

Je voudrais parler de certaines particularités de la loi et des déclarations faites au sujet du projet du gouvernement de vendre initialement 45 p. 100 des actions d'Air Canada. On nous a expliqué qu'Air Canada avait besoin d'argent pour renouveler sa flotte, que le gouvernement ne lui en donnerait pas et qu'il fallait donc que la société ait recours à un genre de participation publique.

Air Canada a besoin d'environ 300 millions de dollars. Ce montant peut sembler considérable. S'il devait sortir de ma poche, ce serait . . .

M. McDermid: Il faudrait une sacrée poche!

M. Angus: . . . ou que cette somme provienne de l'un de nous. Quand on sait que ce gouvernement s'apprête à dépenser, d'après ce qu'on en sait, au moins 8 milliards de dollars afin de procurer des jouets à des garçonnets, c'est-à-dire des sous-marins nucléaires . . .

M. McDermid: Que les marins ne vous entendent pas les qualifier de garçonnets!

M. Angus: En fait, je voulais parler du ministre et non pas de la marine, car j'ai beaucoup de respect pour elle. Elle sait, par ailleurs, que nous n'avons pas besoin de sous-marins nucléaires.

Peu importe qu'il s'agisse de sous-marins nucléaires, ou traditionnels ou quoi que ce soit. Il n'en reste pas moins que le gouvernement s'est facilement procuré 8 milliards de dollars pour ce projet alors qu'il ne peut même pas trouver les 300 millions dont Air Canada a besoin pour acheter de nouveaux appareils. Il y a lieu de se poser des questions.

Un autre aspect de la question qui me préoccupe, c'est d'abord le fait que l'offre initiale ne concerne que 45 p. 100 des actions, et les étrangers ne pourront acquérir que le quart de ce pourcentage. Cette disposition est conforme aux accords ou aux traités internationaux dont le Canada est signataire, et les États-Unis en adoptent de semblables. Comme il s'agit d'une offre initiale, le gouvernement pourrait éventuellement se défaire des 55 p. 100 d'actions restantes. Le gouvernement canadien ne serait plus actionnaire d'Air Canada. Le quart des actions de la société pourrait appartenir à des étrangers.

Deuxièmement, il est interdit à un particulier d'acquérir plus de 10 p. 100 des actions. Comme cette restriction s'applique à l'offre initiale, il s'agit de 4,5 p. 100 des 45 p. 100 prévus. Quand on aura mis en vente toutes les actions, on pourra parler de 10 p. 100. Il n'est ni inconcevable ni impossible que 10 personnes au plus détiennent un jour la totalité des actions de cette société. Cela n'arrivera pas du jour au lendemain. Mais ces 10 personnes pourraient bien aussi devenir les principaux actionnaires d'autres lignes aériennes, et ces personnes ne seront pas forcément toutes canadiennes.

En dix ans, Air Canada a réalisé des bénéfices de 379,3 millions de dollars, ce qui est appréciable. Cela n'empêche pas le gouvernement de s'en débarrasser, de la liquider. Et il laissera cette société complètement à la merci de ceux qui détiendront 45 p. 100 des actions après la première émission. Le vice-premier ministre nous a bien expliqué que le gouvernement donnera ordre au vice-président d'Air Canada de voter comme la majorité des détenteurs de 45 p. 100 des actions donnant droit de vote au conseil d'administration. Un calcul élémentaire montre que si 23 administrateurs sur 45 proposaient de fermer le service aérien de Thunder Bay, le gouvernement devrait voter comme eux, même s'il détient 55 p. 100 des actions.