

Air Canada

M. MacLellan: Je veux maintenant parler du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada, en l'occurrence le TCA. J'ai fait état de sa déclaration au sujet de la sous-traitance. Cet organisme a soulevé d'autres bons points qui méritent d'être mentionnés. Il a rappelé au Comité qu'au moins trois critères avaient été établis par l'ex-ministre d'État à la Privatisation et actuelle ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M^{me} McDougall) pour justifier la privatisation d'une société d'État.

Selon le premier de ces critères, la société d'État en question ne doit plus servir les fins de la politique gouvernementale. Il ne fait pas de doute qu'Air Canada continue de servir les fins de la politique gouvernementale. Cette société répond aux besoins du public canadien. Elle dessert le public canadien et veille à ses intérêts tant du point de vue des services attendus, du niveau d'entretien et de la concurrence. Si ce n'est pas là une fin valable en soi, alors, c'est que le gouvernement s'en lave les mains. Si le gouvernement veut assumer ses responsabilités, il doit le reconnaître.

Le deuxième critère régissant la vente des sociétés d'État exige que la société ajoute au fardeau de la dette nationale. Ce n'est pas le cas d'Air Canada. Cette société n'a reçu aucun financement depuis des années. Depuis 1973, je crois, il lui est arrivé seulement à deux reprises d'enregistrer un déficit. Pourtant, le gouvernement en fait fi. En 1986, Air Canada a enregistré des bénéfices de l'ordre de 40,4 millions de dollars. En 1987, sa marge de profit a été de 45,7 millions de dollars, soit une augmentation de 13 p. 100 par rapport à 1986.

Le troisième critère énoncé par l'ex-ministre d'État à la Privatisation pour justifier la vente d'une société d'État au secteur privé exige que la société d'État ne soit pas suffisamment concurrentielle. Air Canada a prouvé qu'elle était tout à fait concurrentielle. Le gouvernement a établi ces trois critères, mais ne daigne même pas les respecter. Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Le gouvernement établit une politique puis, lorsque les résultats ne font pas son affaire, il décide tout simplement d'y passer outre. Peut-être parce que le gouvernement en a assez d'agir dans l'intérêt du public ou parce qu'il a peur de froisser certains autres intérêts auxquels il essaie à tout prix de plaire.

Dans le même mémoire, le TCA fait le commentaire suivant:

Les travailleurs d'Air Canada de la région de l'Atlantique, du Québec, du nord de l'Ontario, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique ont le choix entre quitter leurs foyers et leurs collectivités ou accepter un travail à 6 \$ de l'heure auprès d'un transporteur d'appoint ou se retrouver tout simplement au chômage.

C'est une bien triste observation si c'est ce qui se passe dans notre pays. Et on nous a assuré que c'est exactement ce qui se passe aujourd'hui.

• (1150)

Les grandes lignes aériennes abandonnent leurs services dans de nombreuses localités et certains de ces services sont repris par des lignes d'appoint qui paient beaucoup moins bien

leurs employés que les grandes compagnies. L'alternative est de ne plus avoir de service du tout.

La direction d'Air Canada nous a fait une remarque fort intéressante. Il nous a dit qu'il n'y avait aucun excédent dans le régime de pensions d'Air Canada. Pourtant dans le mémoire que nous a soumis le TCA nous lisons:

Au 31 décembre 1987, selon le rapport annuel de la compagnie, le régime de pensions d'Air Canada avait une valeur marchande de 2,35 milliards de dollars (c'était après le krach boursier d'octobre 1987) et un passif de 1,87 milliard, ce qui donne un excédent de 485 millions de dollars. Cette caisse de pension sera une cible très convoitée pour une société privée.

La compagnie nous a dit que le régime de pensions n'était pas excédentaire. Je renvoie cette très importante question à l'autre endroit au moment où il examinera ce projet de loi, comme il le fera sans doute très prochainement.

J'en viens au groupe que le député de Terre-Neuve a mentionné il y a quelques instants. Ce groupe s'appelle le Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada.

M. Orlikow: Qui sont ces gens?

M. MacLellan: Oui, qui sont-ils? C'est probablement le secret le mieux gardé au Canada.

Replaçons-nous dans le contexte. Nous devons d'abord tenir compte du fait que le gouvernement n'a donné qu'une seule journée aux témoins en comité et que les pilotes ont été nos premiers témoins. Ensuite, tous les autres syndicats ont été regroupés pour ne former qu'un seul groupe. Notre troisième série de témoins était formée de deux personnes du secteur privé. Le cinquième groupe, la direction d'Air Canada, a comparu en soirée, mais le quatrième groupe de témoins a été celui que je viens de nommer, à savoir le Comité de participation à l'entreprise des employés d'Air Canada.

Ce groupe n'a pas de statuts, pas de comité directeur, donc absolument aucun statut juridique . . .

M. Orlikow: Pas de liste de membres.

M. MacLellan: C'est cela. C'est de toute évidence une des organisations les plus clandestines au Canada. Ce groupe a été entendu au détriment de groupes représentant les consommateurs, tel Transport 200, qui n'ont pas eu accès aux séances du comité. Ce groupe a été entendu pour réfuter les témoignages des syndicats. Bref, des saboteurs de syndicats.

Le gouvernement a catégoriquement nié que les syndicats avaient le droit de parler au nom des travailleurs d'Air Canada et a fait comparaître ce groupe formé d'employés de la compagnie. La seule exigence pour devenir membre de ce comité est d'envoyer la somme de 2 \$.

Le député de Terre-Neuve a raison. J'ai refusé d'interroger ce groupe, parce que j'ai refusé de m'associer à cette action du gouvernement. Je l'ai prise comme un affront. Même si la direction du syndicat n'avait l'appui d'aucun de ses membres, il n'en demeure pas moins que, constitutionnellement, elle a le droit de parler au nom de ses membres. Le gouvernement n'a pas reconnu cela et n'a accepté de laisser parler le syndicat que pour chercher à saborder son témoignage en demandant à des députés gouvernementaux de poser à ce groupe fantôme les mêmes questions qui avaient été posées aux syndicats en matière.