

*Air Canada*

Air Canada ne voudra avoir que les itinéraires exceptionnellement rentables. Par exemple, les vols Halifax-Toronto sont normalement bondés. En conséquence ces vols, et ceux qui vont directement à Montréal, vont être effectués quotidiennement. Ils permettent à la société d'État de retirer une marge suffisamment intéressante pour lui permettre de s'enfoncer dans les arrières-pays pour desservir par exemple Corner Brook, Stephenville, Terre-Neuve, Yarmouth, Summerside, Charlottetown, Fredericton, Moncton et les endroits du genre. Ce ne sont pas tous les itinéraires d'Air Canada qui sont suffisamment lucratifs pour couvrir les frais de la compagnie, donc ce sont les liaisons les plus rentables, par exemple Halifax-Toronto ou Halifax-Montréal, qui génèrent les recettes qu'il faut pour assurer la desserte nécessaire, et je dis bien nécessaire, des régions du pays.

● (1610)

Il n'est pas nécessaire d'être instituteur, grand clerc ou diplômé d'une faculté de commerce pour comprendre que les habitants de régions comme celle de l'Atlantique ont besoin des services d'une compagnie aérienne nationale. Une compagnie nationale offre non seulement le service mais aussi l'infrastructure nécessaire pour attirer les entreprises, les investissements et les retombées économiques habituelles.

Qu'a dit le gouvernement aux régions de notre pays? Il a dit qu'il allait privatiser Air Canada. Qu'arrivera-t-il ensuite? Vous verrez, monsieur le Président, que l'on supprimera les vols vers des endroits comme Corner Brook, à Terre-Neuve, Moncton, Fredericton et Sydney, dans ma circonscription, ce qui aura une incidence sur le développement économique de ces collectivités. Pour quoi? La notion de privatisation, notion adoptée et préconisée par le ministre des finances (M. Wilson), par le premier ministre (M. Mulroney) et par le vice-premier ministre (M. Mazankowski).

Ce qui est encore plus alarmant, c'est ce que le premier ministre a dit le 14 janvier 1985. Je ne veux pas vous dire, monsieur le Président, ce que mes électeurs pensent de cette déclaration ni de son auteur. Le premier ministre a dit ceci: «Air Canada n'est pas à vendre. Le Canada a besoin d'une compagnie aérienne nationale. Il existe une possibilité que les actions d'Air Canada soient vendues au public mais le gouvernement conserverait certainement la majorité des actions». Je ne vais pas répéter, parce que je pense que ce serait très antiréglementaire, ce que mes électeurs ont dit la semaine dernière, quand je me trouvais dans ma circonscription. Les termes qu'ils ont employés n'étaient pas du style louangeux. Ils n'étaient pas très flatteurs pour le premier ministre ni pour son gouvernement.

Le 12 avril 1987, le vice-premier ministre a dit dans une déclaration à la Chambre des communes que le projet de loi permettrait le transfert de toutes les actions d'Air Canada au

public; il s'agit essentiellement de la première phase. Comme nous avons pu le constater de temps à autre à la Chambre, je le répète, le gouvernement dit quelque chose, puis il fait exactement le contraire. C'est un affront à ces régions qui ne partagent pas les richesses du pays. Nous en subirons les conséquences.

Mon collègue, notre porte-parole, a signalé succinctement toutes les difficultés que nous aurons à cause de la privatisation d'Air Canada.

Je voudrais souligner, à l'intention des députés ici présents et de tous les Canadiens qui écoutent ce débat, que l'érosion d'Air Canada aura pour effet, selon nous, de réduire le service aux localités économiquement faibles, ce qui compromettra leur développement et leur accession à la prospérité. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Le gouvernement le sait fort bien puisqu'il vendra les lignes peu rentables à d'autres compagnies aériennes qui continueront ou non de les exploiter à leurs fins pendant un certain temps, après quoi le service offert à ces localités disparaîtra complètement.

Air Canada constituait un symbole d'unité nationale. Elle nous donnait le sentiment que nous formions un pays unifié d'abord par le chemin de fer, puis par une compagnie aérienne dont le gouvernement veut se défaire. L'opposition est contre cette mesure pour des raisons économiques, bien sûr, mais aussi pour d'autres raisons fondamentales.

Cette privatisation partielle va faire disparaître des emplois. Tout à l'heure mon collègue a parlé de la centralisation du système de réservation. En fait, aux États-Unis, Air Canada a déjà centralisé son système de réservation à New York. Le jour viendra, et je parierais, monsieur le Président, qu'il n'est pas lointain, peut-être au cours de la prochaine année financière, où il n'y aura plus qu'un système de réservation au Canada, peut-être à Toronto ou à Montréal.

Qu'arrivera-t-il au reste du pays? Il y aura des mises à pied à Moncton qui en a déjà eu plus que sa part aux ateliers du CN. Il y aura des mises à pied aux installations de Sydney et de Yarmouth. Il y aura des mises à pied à Summerside et à Charlottetown. Il y aura des licenciements également à Terre-Neuve, dans les secteurs de Corner Brook et Stephenville. Cette privatisation entraînera certes la suppression d'emplois à la suite de la centralisation des réservations.

Des agents de bord risquent d'être forcés de quitter leur famille, afin d'aller vivre dans une région centrale, ou de devoir renoncer à leurs salaires fort rémunérateurs. Les employés des lignes d'apport ne seront plus syndiqués. Leur salaire pourrait passer de 14 \$ l'heure à moins de 8 \$ l'heure. Parlons de cela un instant. C'est là une diminution fort appréciable du salaire versé aux syndiqués.