

*Air Canada*

Quels sont les coûts de cette privatisation? J'ai pris connaissance des chiffres concernant les frais de courtage et les commissions payés lorsque le gouvernement britannique a privatisé plusieurs de ses sociétés. Bien que je ne m'y connaisse guère dans le marché boursier, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir de certains initiés, si 45 p. 100 des actions d'Air Canada étaient vendues au coût de 300 millions de dollars, les frais de courtage et les commissions seraient déduits du produit de la vente qui serait versé à Air Canada. Si ces frais et commissions s'élèvent à 30 millions de dollars, Air Canada touchera 270 millions de dollars. Ce montant est quelque peu inférieur à la somme dont la compagnie, selon le gouvernement, a besoin pour acheter de nouveaux aéronefs. En fait, Air Canada a déclaré qu'elle n'a pas besoin de cet argent pour acheter de nouveaux appareils.

Le produit net tiré de la vente des actions ne servira aucunement à acheter des aéronefs; il servira à réduire la dette de 2,3 milliards de dollars d'Air Canada, avec les autres éléments d'actif, afin de rendre la vente plus intéressante. Cette farce a assez duré. Ce sont les contribuables canadiens qui ont érigé et payé cette société, mais ils attendent encore d'en toucher les bénéfices. Le gouvernement a invoqué toutes sortes de mauvaises raisons pour la privatisation. Celle-ci n'a pas pour but d'acheter des appareils mais plutôt de réduire la dette. Elle tend à soulager le gouvernement d'un fardeau.

● (1600)

En vertu de la loi, Air Canada a déjà un capital autorisé de 750 millions de dollars. Les Canadiens possèdent en fait moins de la moitié de cette somme, soit 329 millions, et le gouvernement a déjà le pouvoir d'acquérir d'autre capital-action afin de réduire la dette ou d'acheter des avions. Ces dispositions existent déjà.

Ce projet de loi est absolument inutile. C'est une mystification. C'est terrible qu'un social-démocrate soit obligé d'enseigner à des conservateurs les principes d'une saine gestion. J'espère que le gouvernement reviendra sur sa décision et qu'il retirera tout bonnement cette mesure.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Y a-t-il des questions ou des observations? Le débat se poursuit.

**M. Dave Dingwall (Cape Breton—Richmond-Est):** Monsieur le Président, je remercie tous les députés d'en face qui sont restés à la Chambre pour écouter mes propos sur ce projet de loi. Je remercie en particulier les députés du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard que cette question intéresse beaucoup, manifestement, et qui veulent entendre un point de vue qu'ils partagent sans doute. Malheureusement, ils n'ont pas eu assez de courage, voire de conviction, pour s'opposer à ce qu'on qualifie, dans le Canada atlantique, de bradage d'un élément très important de l'économie de cette région.

La conjoncture entourant l'étude du projet de loi C-129 à la Chambre a quelque chose de troublant non seulement pour les députés mais pour le public en général et divers intérêts organisés d'un bout à l'autre du Canada. Le comité législatif chargé d'examiner cette mesure n'a consacré que la valeur

d'une journée à l'analyse de ses avantages et de ses inconvénients.

Mon collègue, le député de Cape Breton—The Sydneys (M. MacLellan), le porte-parole officiel de notre parti, a exposé très clairement la position de notre parti et les raisons de notre opposition à ce projet de loi. Il a reçu de nombreuses plaintes de Canadiens de tout le pays qui voulaient que ce comité examine le projet de loi en détail et entende leur opinion sur l'importance d'une compagnie aérienne nationale. En dépit du contenu du rapport McGrath sur la réforme parlementaire, le gouvernement, qui avait promis la démocratie, la transparence et la justice, a décidé de dire non aux engagements qu'il avait pris précédemment et de faire adopter ce projet de loi à toute vitesse.

Outre qu'il ne laisse qu'une journée au comité législatif, le gouvernement a refusé aux Canadiens des diverses régions du pays l'occasion d'exprimer leur opinion dans leur région. Le comité ne s'est pas rendu dans la région atlantique, dans l'Ouest, en Ontario, au Québec ou en Colombie-Britannique. En fait, il ne s'est rendu nulle part.

C'est Transport 2000 qui l'a exprimé le mieux en disant: «En ne prenant des témoins que parmi la direction de la compagnie, les syndicats et les milieux universitaires, le comité législatif a oublié l'élément le plus important, le public utilisateur». Voilà une vérité première. Une compagnie aérienne prévue et organisée par un gouvernement national pour servir tout le pays est maintenant entre les mains d'un gouvernement qui ne veut pas entendre l'opinion des Canadiens moyens ni même des Canadiens qui utilisent le plus les services de la compagnie. C'est un autre exemple d'un gouvernement marié au principe de la privatisation quelles qu'en soient les conséquences. C'est une attitude aveugle et mal conçue de la part du gouvernement.

Les députés d'en face ne comprennent pas et n'apprécient pas certaines des institutions qu'un gouvernement national doit mettre en place pour maintenir et promouvoir l'unité nationale et les possibilités d'épanouissement dans tout le pays. La privatisation partielle de cette société d'État va avoir, j'en suis persuadé, des effets néfastes sur les diverses régions du pays. Nous avons tous entendu les députés gouvernementaux, tout comme ceux de notre parti, parler en termes vibrants et passionnés des nouvelles possibilités économiques qu'il faut fournir à leur région. Mais voilà que le gouvernement fait marche arrière sur cet article très important de la Constitution qui concerne l'égalité des chances. Le projet de loi va entraîner à court terme comme à long terme une diminution du genre de services que nous avons dans nos régions. Je parle en tout premier lieu de ma région du Canada atlantique. Il va avoir un effet immédiat aussi bien qu'à long terme.

Le gouvernement a beau prétendre qu'en vendant 45 p. 100 des actions, dont la valeur reste à déterminer me dit-on, mais si nous prenons 300 millions comme chiffre hypothétique, ce n'est certainement pas cela qui va suffire à entreprendre l'achat de nouveaux appareils qui, me dit-on, risquent de coûter dans les 2 à 3 milliards.