

Air Canada

Quant au Canada, je dirai que la déréglementation présente certains avantages pour la population de la bande densément peuplée allant de Vancouver jusqu'à peut-être Halifax. Il est possible de se rendre au Royaume-Uni pour moins de 500 \$. On peut trouver de temps à autre des billets aller-retour à 300 \$ entre Ottawa et Vancouver. Cependant, le Canada n'est pas un pays constitué uniquement d'une bande de 3 000 milles de long. Il y a des Canadiens qui vivent à Yellowknife et à Whitehorse et ils sont encore victimes de monopoles. Avant qu'ils puissent bénéficier des tarifs réduits attribuables à la déréglementation, ils doivent déboursier 500 \$ pour se rendre dans le sud du Canada, ce qui constitue un obstacle non négligeable. Ils ne peuvent plus obtenir de tarifs collectifs parce que l'organisation du système ne le permet plus.

Un grand avantage de l'existence d'une société aérienne nationale réside dans la possibilité d'adopter une politique nationale donnant à tous les Canadiens, et non pas uniquement aux habitants des huit ou dix villes principales, la possibilité de bénéficier de tarifs réduits et de vols plus fréquents.

M. le vice-président: Reprise du débat.

Mlle Aileen Nicholson (Trinity): Monsieur le Président, ce projet de loi a été élaboré à la hâte et de manière impromptue par le vice-premier ministre (M. Mazankowski), mais pourtant, son prédécesseur, la ministre responsable des privatisations, avait consacré beaucoup de temps à l'examen de la question sans toutefois présenter de projet de loi. Arrêtons-nous à certaines déclarations du gouvernement. Il y a quelque temps, le premier ministre (M. Mulroney) déclarait qu'Air Canada n'était pas à vendre. Il disait que le Canada avait besoin d'une société aérienne nationale. Il disait qu'il était possible qu'une partie des actions d'Air Canada soit vendue au public, mais que le gouvernement en conserverait certainement la majorité. Telle était la position du premier ministre. Cependant, le vice-premier ministre a déclaré que le projet de loi permettait la vente de toutes les actions d'Air Canada, que nous en étions, somme toute, à la première phase. Qui devons-nous croire?

Le secteur privé est plutôt tiède devant cette vente, probablement parce qu'il ne sait pas plus que les députés qui croient. Les critiques pensent qu'étant donné ses importants besoins en capitaux, il est peu probable qu'Air Canada paie des dividendes avant longtemps. Ils ne savent pas exactement comment se répartiront les pouvoirs entre le gouvernement et les actionnaires privés et ils s'en inquiètent. Là encore, le projet de loi n'est pas clair.

Le 12 avril dernier, le vice-premier ministre a déclaré que, après l'émission initiale, le gouvernement détiendrait au moins 55 p. 100 des actions mais qu'il voterait avec la majorité des actionnaires privés qui en détiendraient 45 p. 100. Cela veut dire que, en théorie, plusieurs actionnaires qui détiennent la majorité des 45 p. 100, s'ils agissent de concert, peuvent exercer une influence considérable sur la compagnie; si le gouvernement maintient sa position, il sera réduit à l'impuissance.

● (1350)

Les résultats de la déréglementation des lignes aériennes aux États-Unis et en Grande-Bretagne ne sont pas encourageants.

Nous avons entendu parler des graves inconvénients que subissent les voyageurs, au nom de l'économie. Les vols sont annulés, arrivent en retard, sont bondés et les régions éloignées, moins rentables, reçoivent un très mauvais service.

Les trois syndicats d'Air Canada se sont opposés à la privatisation principalement pour des raisons de sécurité. Dans un mémoire qu'ils ont soumis, on lit:

Air Canada, comme société publique, permet d'exiger des comptes et de voir ce qui se passe dans ce secteur, pour assurer la sécurité et le service dans une industrie de plus en plus concentrée et déréglementée.

Le Canada est un pays très vaste. Les transports et les communications ont donc beaucoup contribué à bâtir notre pays. Les chemins de fer ont ouvert le pays, créé de nouveaux liens est-ouest et lancé le développement, un développement auquel Air Canada a notamment contribué en assurant certains services aux régions périphériques.

Il existe actuellement chez Air Canada une certaine forme d'interfinancement: les itinéraires à gros trafic subventionnent en partie les itinéraires moins fréquentés. Évidemment, il n'en sera pas ainsi après la privatisation lorsque la rentabilité sera le seul critère d'exploitation. Dans le petit marché qu'est le Canada où les dépenses liées aux conditions atmosphériques rendent plus difficile la concurrence avec les lignes aériennes américaines, je crois que nous pouvons nous attendre à voir disparaître ou diminuer grandement le service aux petites localités nordiques isolées. Une fois Air Canada privatisée, rien ne garantit le maintien du service et des emplois.

À l'heure actuelle, Air Canada participe à de nombreuses lignes aériennes secondaires. Air B. C. lui appartient à 100 p. 100, Air Ontario, à 75 p. 100, Austin Airways, à 75 p. 100 et Air Nova, à 49 p. 100. Si la privatisation d'Air Canada va dans le sens de ce qui s'est passé aux États-Unis et au Royaume-Uni, si le critère de la rentabilité l'emporte sur la politique d'intérêt public qui vise à assurer des services à tous les Canadiens, alors les transporteurs aériens vont desservir de moins en moins les régions moins densément peuplées et de plus en plus les corridors rentables à forte densité de population.

La perspective de privatisation soulève également la question de l'affectation du surplus de 200 millions de dollars de la caisse de retraite des employés d'Air Canada. Le gouvernement n'a pas abordé cette question, à ma connaissance. Air Canada s'est avérée rentable. On doit également se demander pourquoi le gouvernement veut vendre une entreprise performante que les Canadiens ont payée et qui leur appartient.

Si la société aérienne elle-même souhaite la privatisation, c'est essentiellement parce qu'elle a besoin de capitaux. Devons-nous recourir à la privatisation pour que cette compagnie aérienne ait des capitaux pour remplacer ses vieux appareils? Mon collègue, notre critique pour les Transports, le député de Papineau (M. Ouellet), a proposé qu'on aide Air Canada à obtenir des prêts à des taux préférentiels pour renouveler sa flotte comme cela se faisait dans le passé. En 1977, lorsque Air Canada a eu besoin de restructurer son capital, le gouvernement libéral est intervenu pour l'aider. En effet, Air Canada a continué à être une compagnie aérienne très rentable et très prospère.

Il convient de se demander de nouveau si le gouvernement propose la privatisation parce que cela va vraiment augmenter