

*Air Canada*

Or nous nous demandons si on a vraiment tenu compte de ce genre de considérations tant pour le programme de déréglementation que pour le projet de loi concernant Air Canada. La réponse est indéniablement négative. Les ministres qui nous ont présenté ces mesures n'ont fait nulle part état de ces facteurs ou critères dans leurs discours. Il s'agit simplement, disent-ils, de trouver des moyens de refinancer Air Canada pour ensuite laisser jouer librement les forces du marché.

C'est surtout pour cette raison que je m'oppose au projet de loi. Je continue à croire qu'Air Canada a une raison d'être publique. Une compagnie aérienne nationale peut encore servir à mettre en oeuvre toute une série de politiques capitales.

La mesure à l'étude, aussi hybride qu'elle puisse être, même si elle essaye de nous faire croire que le centre d'entretien et de révision à Winnipeg sera protégé, ne dit pas que ce centre continuera à accomplir une tâche avant-gardiste dans l'aérospatiale. Il se peut très bien que ce centre serve à effectuer l'entretien d'appareils tout juste bons pour la ferraille, des DC-3 ou de vieux réactés, ce qui le mettra en marge du développement technologique.

C'est seulement par la politique gouvernementale que nous pouvons obtenir notre juste part de la technologie. Or, si nous perdons le principal vecteur de cette politique, nous ne pourrions plus profiter de ses avis ni de ses conseils en ce qui concerne sa mise en oeuvre. Il est évident aussi que le gouvernement ne s'est nullement préoccupé des problèmes que le comité des transports a soulevés et qu'il aurait dû examiner en 1984. La déréglementation de l'aviation commerciale continue de poser de sérieux problèmes de sécurité.

L'un des rôles les plus importants d'Air Canada, c'est de montrer l'exemple en matière de sécurité, de fixer les normes auxquelles se plient les autres transporteurs. De même, dans le domaine des relations syndicales, nous avons pu, à l'égard du secteur fédéral, établir des lignes directrices et des normes qui ont eu une grande influence sur tous les autres secteurs. Nous allons perdre cette possibilité.

Même dans des domaines comme la politique linguistique, où nous avons utilisé Air Canada comme un porte-flambeau de l'identité nationale, nous ne pourrions plus exercer la même influence. Aussitôt que commencera la vente des actions, Air Canada ne pourra plus servir de vecteur de la politique gouvernementale. Elle ne pourra plus nous servir d'instrument. On pourra établir des règles auxquelles elle devra se plier, comme toutes les autres entreprises privées qui relèvent du gouvernement fédéral, mais on ne pourra s'en servir pour montrer l'exemple, donner le ton, établir les normes. Nous allons perdre cette possibilité.

J'aborde maintenant une autre question que je juge importante. Comme vous le savez, monsieur le Président, nous débattons ici, jour après jour, la question du commerce. Mon parti estime que nous devons chercher à faire du Canada une

nation commerçante internationale au lieu de le confiner au marché nord-américain. L'une des composantes essentielles de cette stratégie est notre capacité d'établir des lignes de commerce, d'échange et de communication avec les autres pays du monde.

Si l'on y réfléchit bien, on se rend compte que l'industrie aérienne offre l'une des meilleures avenues pour l'établissement de ces liens commerciaux. Si nos ventes sont insuffisantes en Amérique latine, par exemple, c'est notamment que nous n'avons que deux vols par semaine à destination de Rio. Si l'on veut aller en Argentine ou en Amérique centrale, il faut faire quinze heures de vol à partir du Canada, alors que des vols directs à destination de ces régions développeraient nos ventes et nous ouvriraient de nouvelles possibilités commerciales et touristiques. Pour cela, il nous faut un transporteur public. Seule une société aérienne publique peut prendre ce genre d'initiative. Cela en dit long sur la politique nationale. Nous aurons affaire à une société aérienne dont les décisions seront entièrement fonction des critères de concurrence et de profit. Elle soutiendra pouvoir faire beaucoup d'argent en utilisant ses 747 sur l'itinéraire Londres-Toronto et ne pas avoir le temps d'établir des vols à destination de Rio, de Buenos Aires ou de la Malaisie. Des vols à destination de la Malaisie sont établis grâce à des négociations. Je crois que l'on pourrait obliger Air Canada à le faire, car c'est une société d'État et que le gouvernement a un certain pouvoir sur elle.

Ce que j'en dis, c'est que ces projets de loi ont été présentés dans un vide total, en l'absence d'une politique nationale en matière de transport aérien, qui préciserait comment nous voyons le rôle et les possibilités futures du transport aérien, tant sur le plan national qu'international. On ne sait pas quels seront nos besoins à l'avenir, quelles devraient être nos priorités et s'il nous faut un transporteur public pour les atteindre.

Si nous avons procédé à cet examen, si nous avons établi les perspectives qui s'offrent à nos sociétés aériennes au cours des 50 prochaines années et si nous avons évalué convenablement les moyens de répondre aux besoins, la combinaison des initiatives publiques et privées qui s'impose, alors nous pourrions dire avec certitude si ce projet de loi sert un bon objectif ou pas. Il a été élaboré sans évaluation ni analyse. Nous naviguons en plein brouillard.

Nous ne savons pas si nous avons besoin d'une société aérienne publique ou pas parce que le gouvernement ne s'est jamais donné la peine de chercher à savoir. Il demande au Parlement d'adopter une importante mesure législative qui privatisera Air Canada sans savoir si s'est la meilleure solution pour l'avenir du Canada, si cela contribuera à l'essor des techniques de pointe, si les régions du Canada auront les services auxquels elles ont droit et si nous sommes en mesure de protéger notre position à l'étranger.