

Air Canada

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Êtes-vous pour ou contre la motion?

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux d'appuyer mon hon. ami de Vegreville dans sa demande très logique de documents que, comme d'habitude, le gouvernement a refusé de déposer. Le gouvernement se met invariablement sur la défensive lorsqu'on lui demande de déposer des documents pertinents, controversés, ou encore l'obligeant à rendre compte au pays de son mandat.

Nous avons un nouveau ministre des Transports (M. Lang). J'espérais qu'il serait, dans ce domaine de la communication des renseignements, un peu plus libéral que son prédécesseur. Il y va de la crédibilité du gouvernement et d'Air Canada. Le député de Fort William (M. McRae) a soulevé bien des questions intéressantes au cours de son intervention; j'espère qu'on me donnera autant de latitude dans la discussion de la motion.

Par le passé, Air Canada a été victime de la politique des transports du gouvernement, ou plutôt de son manque de politique. Il en va de même de la présentation de documents et de bien d'autres choses encore. Il y a quelques jours à peine, le nouveau ministre aurait dit, au cours d'une entrevue avec des journalistes, que personne n'attend vraiment des libéraux qu'ils respectent immédiatement leur promesse d'améliorer les services de transport rapide et de transport de banlieue dans les grands centres urbains. Il a ajouté que bon nombre de promesses électorales ne seraient tenues que dans 15 ans ou davantage. Cela nous rappelle donc une fois de plus à quel point nous pouvons croire aux promesses du gouvernement, surtout à ses promesses électorales. Cela s'applique aussi tout à fait à la production de documents.

La société Air Canada, comme tout ce qui dépend du ministre des Transports, est également atteinte du syndrome du secret. On pourrait demander si Air Canada est vraiment une société spéciale, une société d'État propriétaire plutôt qu'un organisme ministériel ou qu'un organisme prévu par la loi sur l'administration financière qui cherche à décrire les divers types de sociétés d'État. Ou s'agit-il d'une société en mutation parce qu'on l'a laissée évoluer sous une administration qui a tellement peu de droit de regard sur elle qu'il est peut-être impossible de la cataloguer?

Le gouvernement a refusé d'accéder à la demande de mon collègue; ce manque de franchise sur les activités d'Air Canada, comme le refus du gouvernement de présenter le rapport Estey—j'en parlerai dans quelques minutes—sont manifestement une échappatoire.

Le succès ou le manque de succès d'Air Canada peut être attribué non seulement à sa gestion, mais aussi aux caprices de la politique. Encore une fois, à cause du manque de franchise du gouvernement, comme nous en avons eu un autre exemple aujourd'hui, je suis sûr qu'en rejetant la motion de mon collègue, nous devons spéculer sur les raisons qui ont inspiré certaines décisions. Par exemple, on dit que la décision d'acheter l'avion à réaction Lockheed L-1011 au lieu de son rival le Douglas DC-10 est due, en grande partie, à des influences politiques. Il semble qu'Air Canada ait pris des options sur le DC-10 et le L-1011 à la fin des années soixante, lorsque les deux appareils étaient encore au stade de la pré-production et avaient à peu près les mêmes caractéristiques au même prix.

En 1971, lorsque Lockheed était sur le point de faire faillite à cause du L-1011, Air Canada a annoncé qu'il allait réétudier la question, car non seulement l'avenir du L-1011

[M. McRae.]

était incertain, mais encore le DC-10 se révélait un meilleur appareil d'après l'analyse d'Air Canada. Il avait une meilleure portée, il s'intégrait plus facilement à la flotte d'Air Canada composée en grande partie de Douglas, et il était devenu moins coûteux. On ne nous a jamais dit sur quoi ces priorités avaient été fondées.

Le comité exécutif de la ligne aérienne a réfléchi à ce choix pendant des mois, alors que Lockheed s'inquiétait et que les autres lignes aériennes observaient, mais on a finalement décidé de s'en tenir au L-1011. Encore une fois, on ne nous en a pas donné la raison, de même qu'on ne nous a pas dit pourquoi ces documents étaient si indispensables aux yeux du gouvernement qu'ils ne pouvaient être publiés, comme le demandait le député.

Le *Citizen* d'Ottawa publiait, le 23 mai 1975:

On suppose fortement dans l'industrie que l'influence d'un autre ministère (Affaires extérieures) a été prépondérante dans cette décision.

C'est sans doute pourquoi ils ont choisi le L-1011 au lieu du DC-10.

Comme l'a dit le député de Fort William, Air Canada a des difficultés dont elle n'est pas responsable, mais elle a aussi une foule de problèmes directement imputables à des erreurs de gestion.

Plus une compagnie a d'appareils différents, plus elle doit avoir de pièces détachées, et plus elle doit embaucher de mécaniciens pour entretenir les divers moteurs. Jusqu'à 1969, Air Canada avait une flotte composée presque entièrement d'avions Douglas dont de nombreuses pièces étaient interchangeable. La compagnie utilise maintenant les appareils Douglas, Boeing et Lockheed, ce qui a certainement contribué à la hausse de frais dont a parlé le député. On se demande bien pourquoi la compagnie a choisi cette ligne de conduite.

Je le répète, nous avons un nouveau ministre des Transports. A-t-il pris des initiatives, a-t-il manifesté une volonté de changement? Pas que nous le sachions jusqu'à présent. Il n'a même pas présenté le rapport Estey parce que, soi-disant, il n'a pas encore été traduit. On se demande pourquoi on ne l'a pas fait lorsque ce rapport a été rédigé ou quelques jours plus tard en répartissant la tâche entre plusieurs traducteurs, comme n'importe quel bon journal l'aurait fait.

Notre comité permanent des transports et des communications n'a pas encore siégé depuis la reprise du Parlement. Nous n'avons pas étudié la question d'Air Canada en comité depuis novembre 1973; à l'époque, nous nous penchions sur le rapport annuel de 1972 dans le contexte du bill de financement du CN. Et l'on attend toujours que le président d'Air Canada, qui a maintes fois répété qu'il démissionnerait si la société ne fonctionnait pas de façon satisfaisante, passe aux actes. Tout ce que j'ai pu apprendre, et de source fort bien informée, c'est qu'il a déclaré qu'il ne démissionnerait en aucun cas, et que si l'on voulait se débarrasser de lui, il faudrait le sortir de force malgré sa résistance et ses hurlements.

Si le ministre des Transports souhaite que ce côté-ci de la Chambre collabore avec lui, il serait temps qu'il songe à présenter le rapport Estey rapidement et à passer à l'action. Nous devons apporter des changements de structure à Air Canada, envoyer son rapport annuel à notre comité permanent et dire à M. Pratte qu'il aura beau hurler et se débattre, on lui a laissé sa chance, et c'est maintenant à quelqu'un d'autre de diriger Air Canada.