

*Air Canada*

trouvé dans cette région. Je sais que d'autres représentants de la région feraient la même chose.

Je me demande si la connaissance de l'autre langue officielle est nécessaire à l'aéroport de Victoria. Il y a d'autres aéroports internationaux au Canada où cette exigence est normale. J'en conviens. Je me demande également pourquoi c'est Air Canada qui a fait circuler cette directive. Les agences de location d'automobiles se trouvent dans un immeuble du ministère des Transports. Air Canada n'est pas la seule compagnie qui utilise cet immeuble. Pourquoi est-ce le président d'Air Canada qui a émis cette directive? Si vraiment elle s'imposait, c'est le ministre des Transports qui aurait dû l'émettre. C'est pourquoi je pense qu'il serait bon de bien préciser la portée des exigences par Air Canada dans ce bill de réorganisation dont nous sommes saisis aujourd'hui. Air Canada a la haute main sur ses activités au sol et dans les airs et elle a de ce fait une responsabilité en matière de bilinguisme, responsabilité qu'elle assume d'ailleurs, mais qui ne s'étend pas aux édifices fédéraux comme les aéroports.

J'aimerais terminer mon discours sur une note agréable, monsieur l'Orateur. Je tiens à préciser que les représentants d'Air Canada à l'aéroport de Victoria ont fait preuve de beaucoup de jugement. Avec la permission du président de la compagnie, ils ont en effet décidé de ne pas appliquer cette directive en attendant que certains postes se libèrent d'eux-mêmes. Rien n'a donc changé. Je vous signale que si Air Canada avait insisté sur la connaissance de l'anglais dans ce secteur, on aurait eu des problèmes aussi graves qu'à Shefferville. Je ne sais vraiment pas ce qu'il en est pour les manutentionnaires de bagages, mais ils n'ont probablement aucun contact avec les voyageurs non plus. Il se pourrait très bien qu'Air Canada ait donné les mêmes instructions pour ces travailleurs également.

Je le répète, j'ai envoyé une lettre à ce sujet au président de la compagnie et j'attends sa réponse. Si je soulève la question aujourd'hui, c'est que je trouve cette directive absurde et que je n'ose pas croire qu'un homme comme le président d'Air Canada puisse en être l'auteur.

[Français]

Personne ne peut formuler d'objection au devoir des compagnies de l'État d'offrir aux Canadiens de l'une ou l'autre langue officielle les services sollicités dans la langue de leur choix et de prendre des mesures à cet effet en tout lieu où la demande est satisfaisante, mais exiger la seconde langue dans une région du pays où la demande n'existe presque pas n'a d'autre résultat qu'aggraver une situation linguistique déjà suffisamment délicate. J'espère donc que les fonctionnaires d'Air Canada ont appris une leçon et qu'ils l'appliqueront là où la demande de la deuxième langue, que ce soit l'anglais ou le français, est suffisante.

[Traduction]

**M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie):** Monsieur l'Orateur, je serai bref. J'aimerais cependant insister sur les points du bill dont nous sommes saisis qui préoccupent les députés néo-démocrates. Nous savons, d'après certains articles du bill, que le gouvernement souhaite qu'Air Canada devienne avant tout une entreprise rentable, au prix de certaines concessions du côté de la qualité du service s'il le faut. A cause de ce qu'a déclaré le ministre des Transports (M. Lang) à la Chambre et ailleurs, nous nous inquiétons aussi de la possibilité que la

société publique vende des secteurs rentables de son entreprise à l'entreprise privée. Le ministre a parlé de cette possibilité dans le cas du Canadien National et de certains éléments d'Air Canada.

● (1552)

Comme je l'ai déjà dit au cours du débat et comme l'ont dit mes collègues, le réseau de transport est essentiel à l'unité et à la vigueur économique du Canada. Étant donné que notre pays est très vaste et peu peuplé, il est impossible d'exploiter un réseau de transport uniquement à partir du principe de la rentabilité, qu'il s'agisse de services ferroviaires ou aériens. Si nous voulons unir le Canada et offrir aux habitants des régions peu peuplées de bons services de transport tout comme ceux qui sont offerts aux habitants des grands centres urbains nous devons admettre qu'Air Canada et les autres moyens de transport devront fonctionner à perte à l'occasion dans l'intérêt public.

Le Nouveau parti démocratique ne prétend pas que nous devrions abandonner toute responsabilité financière et ne pas nous soucier des déficits. Nous voulons bien sûr une gestion efficace. Ce qui nous inquiète, c'est que le bill à l'étude et le gouvernement libéral, appuyé par les conservateurs, semblent indiquer que l'efficacité du service viendra au second rang après la recherche du profit, ce qui est tout à fait inacceptable. Quand Air Canada et le CN ont été établis, c'était parce que le public avait besoin de services et de moyens de transport convenables que l'industrie privée ne voulait pas ou ne pouvait pas fournir parce qu'ils ne pouvaient pas être rentables. Le gouvernement a donc décidé de fournir le service lui-même. C'est sûrement la solution la plus logique et la plus convenable dans toute société civilisée.

Nous avons vu que le gouvernement actuel, à l'instigation du ministre des Transports, s'est efforcé de démembrer les grandes entreprises publiques mises sur pied naguère pour servir le public. Notre parti ne saurait accepter ce genre d'attitude. Nous voyons les efforts déployés pour limiter le service qu'offre Air Canada aux petites villes; on sait aussi que selon certains comités consultatifs en matière de transport Air Canada devrait abandonner ces parcours, par exemple, ceux qui donnent accès à de nombreuses localités du Nord de l'Ontario et de la région de l'atlantique, et confier ces services aux transporteurs régionaux.

Nous savons par expérience que les transporteurs régionaux ne peuvent fournir des services d'une qualité comparable à celle qu'offre Air Canada. Il est probable qu'un petit transporteur subira un déficit, tout comme Air Canada, dans les services qu'il offre aux centres moins peuplés. Que la subvention aille au transporteur privé ou à Air Canada, de toute manière c'est le contribuable qui paie.

En qualité de députés, nous pouvons influencer le fonctionnement des entreprises publiques, ce qui nous est interdit pour l'entreprise privée. C'est l'entreprise publique qui devrait être la règle pour ce qui est de notre réseau de transport, et non pas l'entreprise privée. Si la société Air Canada et tous les transporteurs aériens sont déficitaires, c'est parce que le gouvernement libéral actuel autorise une surconcurrency. Il est absurde que les avions d'Air Canada en direction de Thunder Bay ou Sault-Sainte-Marie circulent à moitié vides et que ceux de la TransAir desservant les mêmes localités fassent de même.