

dans le projet de loi qui nous dit que ce sera le cas. Il est absurde d'étudier un projet de loi qui renferme si peu d'information sur un sujet aussi important.

Je vais maintenant parler de certains des amendements que nous voulons présenter. Le secrétaire parlementaire a mentionné un amendement à l'article 6 proposé par le parti libéral et adopté par le comité. Je suis très heureux de cet amendement. Il éclaircit davantage la question de la propriété d'Air Canada. La loi contenait effectivement une clause selon laquelle 25 p. 100 seulement des actions d'Air Canada pouvaient être détenues par des non-résidents. Mon parti s'inquiétait de ce qui arriverait s'il y avait une assemblée annuelle ou générale de la société et que les 25 p. 100 de non-résidents formaient plus de 50 p. 100 des actionnaires présents. Cela voudrait dire que les non-résidents auraient la majorité et que leur point de vue l'emporterait.

● (1740)

Ce n'est pas la première fois parce que le gouvernement l'a déjà fait figurer dans le projet de loi C-121, prévoyant l'éventuelle privatisation de Eldorado Nucléaire et sa fusion avec la *Saskatchewan Mining Development Corporation*. D'après cette disposition, du total des votes exercés au titre des actions de non-résidents avec droit de vote un maximum de 25 p. 100 seulement pourraient être comptés aux non-résidents. Cela protège les résidents du Canada aux assemblées de la société.

Deux autres amendements importants, que le gouvernement aurait dû accepter, ont été présentés au sujet de l'article 6, malheureusement, ils ont été rejetés. L'un portait sur la concurrence. Il y a beaucoup de choses dans ce projet de loi qui m'inquiètent.

Une de celles qui m'inquiètent le plus, c'est que si nous privatisons Air Canada nous aurons trois compagnies privées. Regardons ce qui s'est passé en Grande-Bretagne où il y avait plus d'une compagnie aérienne nationale. Avant la privatisation, British Airways a réduit son personnel de 23 000. Après la privatisation elle a acheté British Caledonian Airways. Maintenant, il n'y a plus qu'une compagnie aérienne nationale, British Airways. Au Canada, nous en avons trois.

Si nous privatisons Air Canada, nous sommes protégés, cela va de soi, par certains articles de la Loi nationale sur les transports, dans une certaine mesure du moins, parce qu'il y a beaucoup de dispositions discrétionnaires. Canadien International est un des concurrents d'Air Canada. Cette société a été formée lorsque Pacific Western Airlines a racheté Canadian Pacific, et ce, parce que Canadian Pacific ne pouvait pas racheter Pacific Western Airlines du fait que cette dernière avait été formée dans le cadre des lois de la province de l'Alberta qui exigent une certaine structure pour les actions de cette société. Par conséquent, Pacific Western Airlines a dû racheter Canadian Pacific. C'est ainsi qu'ont été formées les lignes aériennes Canadien International.

### *Air Canada*

Qu'arrive-t-il si cette loi albertaine est modifiée à la demande de Canadien International, ce qui est concevable? L'Alberta est une province distincte et elle a le droit de prendre les décisions qu'elle veut. Elle peut modifier cette loi quand elle veut. Par ailleurs, aucunes restrictions ne sont imposées à Wardair.

Par conséquent, même si les lois de l'Alberta et la Loi nationale sur les transports comportent certaines garanties, il se peut fort bien que, par le jeu des fusions et des rachats, le Canada se retrouve avec une seule compagnie aérienne. Le service subira alors une détérioration marquée. Il faut donc nous prémunir contre cette éventualité.

Notre parti n'a présenté que deux amendements mais ils portaient justement sur cette question. Le gouvernement n'a rien voulu entendre. Je laisse au public canadien et à la Chambre haute le soin de remédier à cette très grave lacune.

Deuxièmement, l'article 6 parle du maintien du siège social à Montréal et du centre d'entretien à Winnipeg. Toutefois, il n'y a pas d'obligation formelle à cet égard. En principe, cela relèverait de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. J'en doute. Le gouvernement dit être certain que la protection continue d'exister.

Non seulement le gouvernement a-t-il commis une erreur monumentale en privatisant, mais il refuse obstinément de le reconnaître, même quand nous lui indiquons la voie à suivre. J'interprète cela comme étant un signe de la volonté inébranlable du gouvernement de privatiser notre transporteur national à tout prix pour des raisons strictement politiques afin de s'en tenir à l'étrange doctrine du parti progressiste conservateur.

Quelles autres raisons évoque-t-il? Le gouvernement nous dit que la société Air Canada doit être privatisée pour bénéficier de la même souplesse que ses concurrents. Comment une ligne aérienne peut-elle être plus souple que lorsqu'elle appartient à l'État et que le gouvernement s'en occupe et s'intéresse au public voyageur? Peut-être cela ne fait-il pas l'affaire de certaines personnes, mais quoi de mieux pour les Canadiens, que ce soit le gouvernement qui s'occupe de leur ligne aérienne? Grâce à la concurrence entre les divers transporteurs aériens au Canada, qui risque de ne pas durer si l'on privatise la compagnie, les voyageurs canadiens savent qu'ils peuvent compter sur un service de qualité comparable à celui de n'importe quelle autre ligne aérienne du monde. On entend pourtant le gouvernement dire qu'Air Canada doit avoir plus de souplesse. C'est lui, bien sûr, qui doit faire preuve de souplesse en tenant compte du problème qu'il va créer.

Le gouvernement prétend aussi qu'il confèrera des avantages indûs aux concurrents de cette société s'il en garde la propriété. Cela dépasse l'entendement. Cela fait 51 ans qu'Air Canada existe. C'est la première grande ligne aérienne du Canada. Elle a précédé ses concurrents. Ces derniers savaient à quoi s'attendre lorsqu'ils se sont lancés dans ce domaine. Air Canada a été notre premier transporteur aérien qui avait à cœur les intérêts du public voyageur.