

La sécurité des voyageurs constitue l'une des préoccupations majeures d'intérêt public. Notre gouvernement s'est beaucoup intéressé aux questions de cet ordre dans le transport aérien. La Loi sur l'aéronautique de 1985 jetait les bases d'une solide réglementation. Transports Canada jouit maintenant d'un excellent pouvoir de mise à exécution.

Il importe de dire aux Canadiens que lorsque le gouvernement a pris en charge la direction de la société, après son élection, et qu'il s'est mis à songer à la privatisation, nous avons établi de solides règles de base. J'en ai parlé à quelques reprises quand j'ai collaboré de près à des mesures législatives concernant Canadair, Téléglobe et de Havilland. Nous avons de très bonnes raisons d'entrevoir la privatisation. Le renouveau économique en était une. Dans ce contexte, l'efficacité constitue un grand critère. De nombreux exemples nous portent à croire que les sociétés d'État ne répondent pas aussi efficacement que le secteur privé aux besoins de leurs clients. Nous devons en tenir compte lorsque nous faisons une évaluation. La propriété publique des sociétés d'État impose un énorme fardeau au gouvernement. Nous avons longuement parlé de la chose aujourd'hui. Les institutions publiques fonctionnent aux frais du contribuable. À certains moments, les compagnies sont moins efficaces lorsque le gouvernement intervient, même à distance. Ces faits ont tous été pris en compte lorsque le gouvernement a décidé de privatiser 13 entreprises différentes.

● (1230)

J'apprécie l'occasion qui m'est donnée de prendre la parole et d'expliquer pourquoi le gouvernement a pris cette décision importante. Nous sommes fiers des réalisations d'Air Canada. En ma qualité de député, je suis fier de cette mesure législative qui permettra à Air Canada de prospérer et à tous les Canadiens de profiter de cette prospérité et du service qu'elle offre au pays et aux usagers.

**M. Lewis:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Les partis se sont entendus pour reporter le vote sur le projet de loi C-129 de 16 h 45 à 17 h 45 pour entamer l'heure réservée aux affaires émanant des députés à 16 h 45 et supprimer le débat sur la motion d'ajournement.

**M. Riis:** Monsieur le Président, il y a eu des discussions. Nous sommes certainement d'accord pour procéder au vote un peu plus tard dans la journée afin de faciliter le travail des comités permanents de la Chambre des communes.

**M. Gauthier:** Monsieur le Président, je tiens à préciser que nous parlons du vote final à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-129. La Chambre étudie l'amendement du député de Brampton-Georgetown (M. McDermid) qui a proposé de mettre cette question aux voix maintenant. On peut en discuter à n'importe quelle période de la journée, mais le vote final à l'étape de la deuxième lecture aura lieu à 17 h 45 ce soir.

**M. le vice-président:** La Chambre a entendu la proposition du leader adjoint du gouvernement. Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**M. Benjamin:** J'ai écouté le discours de mon collègue. Je l'ai entendu perpétuer un mythe. Il nous lisait un document quelconque disant que l'étatisation rendait une société comme Air

### *Air Canada*

Canada inefficace et inapte sur le plan opérationnel ou quelque chose d'approchant.

Je tiens à lui rappeler, d'une part, qu'Air Canada a reçu des médailles d'or et des récompenses internationales pour son efficacité, à trois reprises au moins au cours des sept ou huit dernières années. Elle est reconnue comme l'une des lignes aériennes les mieux administrées du monde. En quoi le fait d'être nationalisée lui a-t-il nuit?

Lorsque le député parle des 300 millions de dollars dont Air Canada a besoin pour acheter de nouveaux appareils, je me demande s'il s'est donné la peine de consulter son plan opérationnel de 1987 à 1991 qui indique qu'elle financera ces appareils à même ses recettes et au moyen d'un emprunt. Sans l'hypothèse de la privatisation, Air Canada assure donc qu'elle n'a pas besoin de vendre des actions pour acheter de nouveaux appareils. Je rappelle aussi à mon collègue que s'il se donnait la peine de lire ses états financiers annuels, il verrait qu'elle n'a bénéficié d'aucune subvention depuis 26 ans ni d'aucun investissement public depuis au moins 15 ans.

**M. Tobin:** Elle a réalisé des bénéfices au cours des huit dernières années.

**M. Benjamin:** Au cours de cette période, la société Air Canada a acheté sa flotte de 727, 757 et 767 et la moitié de ses DC-9 tout en demeurant une société d'État. Elle s'est autofinancée.

Enfin, si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'oeil sur la situation actuelle d'Air Canada, il va constater que le gouvernement fédéral, que les contribuables canadiens ont un actif net de 329 millions de dollars de cette société de 3 milliards de dollars. La société Air Canada doit 153 millions de dollars au gouvernement, somme qu'elle est en train de lui rembourser. En fait, elle a déjà remboursé 22 millions de dollars en 1987. Où mon collègue va-t-il chercher que la société Air Canada doit vendre des actions pour pouvoir acquérir de nouveaux appareils, alors qu'elle n'a jamais eu à le faire auparavant? Elle a acheté toute sa flotte au moyen de la vente d'obligations, d'emprunts et de ses bénéfices. Elle n'a jamais eu à émettre des actions. Je tiens à rappeler à mon collègue que la société Air Canada est autorisée à émettre pour 750 millions de dollars d'actions, dont seulement 329 millions seront détenus par les Canadiens; or, si le gouvernement pouvait acquérir 421 autres millions de dollars d'actions, Air Canada aurait amplement d'argent pour commencer à renouveler sa flotte d'avions.

Je voudrais bien que mon honorable ami et ses collègues cessent de colporter l'idée que la société Air Canada doit émettre des actions pour avoir les moyens d'acheter des appareils alors qu'elle s'est toujours débrouillée autrement pour les acquérir. Le député dit que la société Air Canada a réalisé quelques millions de bénéfices l'an dernier et l'année d'avant. En fait, elle a réalisé au cours de ces deux années 85 millions de bénéfices pour lesquels les actionnaires n'ont touché aucun dividende, ce qui n'est pas brillant pour la libre entreprise en période de gouvernement conservateur. Pourquoi mon collègue persiste-t-il à colporter l'idée que la société Air Canada a besoin de cet argent?