

*Air Canada*

À quoi rime cette initiative? La prenons-nous parce que nous souhaitons réduire le nombre des vols intérieurs d'Air Canada? Est-ce vraiment ce que nous souhaitons? Et pourquoi le souhaiterions-nous? Pourquoi entreprendrions-nous de réduire le nombre des vols intérieurs d'Air Canada et d'en augmenter les vols internationaux? La réponse intéresserait assurément les pilotes. Air Canada compte d'excellents pilotes, mais ces derniers peuvent exiger un salaire plus élevé, si le nombre des vols internationaux augmente et celui des vols intérieurs diminue. Les Canadiens seraient-ils cependant d'accord? Pourquoi voudrait-on annuler des vols?

Qu'arrive-t-il quand on annule des vols? De deux choses, l'une: si Air Canada annule un vol donné, il est possible que ce dernier ne soit pas remplacé. Mais il est également possible qu'il soit remplacé par un vol assuré par l'une des lignes aériennes d'apport qui utilisent le Dash-8, un bel appareil en soi assurant un service très fréquent. Évidemment, on n'engagera pas pour ces vols les employés d'Air Canada mais des personnes qui ne toucheront certainement pas les mêmes salaires que ces derniers. Cela fait partie du plan: supprimer le service d'Air Canada, le remplacer par un service assuré par des lignes d'apport, embaucher de nouveaux employés et les rémunérer à un taux inférieur. C'est l'idée. Économiser.

● (1730)

Et le service au public? Si c'est l'idée, quelle sera la situation à Halifax? Cet aéroport n'a pas de porte d'embarquement pour les lignes d'apport. Vous devez descendre au niveau où les avions sont en rang d'oignon. Vous ne pouvez pas distinguer les avions les uns les autres parce qu'ils sont tous pareils, mais quelqu'un a l'amabilité de vous dire où aller. Lorsque vous vous approchez de la porte d'embarquement, on vous dit d'attendre, que l'avion qui va décoller n'est pas le vôtre. Vous devez aller vous asseoir. La difficulté, c'est qu'il n'y a que quatre sièges à cette extrémité du terminal de Halifax. Quatre sièges.

Les services de santé de la région de l'Atlantique, comme vous le savez probablement, sont concentrés dans la ville de Halifax. C'est là que se trouvent la plupart des grands hôpitaux de la région. Un grand nombre de personnes de ma région du Cap-Breton se font soigner à l'hôpital général Victoria et à d'autres. Quand elles sont assez remises pour rentrer chez elles, elles réservent une place à bord d'un avion. Que leur dit-on quand elles se présentent à la porte d'embarquement? D'aller s'asseoir et d'attendre. Il n'y a cependant pas de sièges. La personne qui vient de passer deux semaines ou un mois à l'hôpital doit attendre debout pendant 15 ou 20 minutes que l'autre avion se dirige vers la piste de décollage et que le sien soit prêt à recevoir les voyageurs. Est-ce à cause de cela que nous ne voulons pas du service d'Air Canada? Est-ce à cause de cela que nous privatisons Air Canada?

Très simplement, pour ne pas trop insister, il n'y a aucune raison de privatiser Air Canada. Certaines personnes ont peut-être directement intérêt à faire d'Air Canada une société privée, mais le public canadien n'a aucune raison. Quand la société sera privée, ses normes baisseront. Elles ont baissé dans d'autres pays qui ont privatisé, et quand cela arrivera à Air Canada, les autres lignes aériennes suivront. C'est ni plus ni

moins un nivelage par le bas. Les normes d'Air Canada baissent, celles des autres lignes aériennes baissent, et graduellement les normes disparaissent. Voilà ce qui va se produire.

Pourtant le gouvernement nous dit que la privatisation est nécessaire. Il faut un mandat à Air Canada. Selon notre parti, Air Canada doit demeurer une ligne aérienne gouvernementale à part entière. En 1977, le gouvernement libéral a proposé et le Parlement a approuvé la Loi d'Air Canada, qui régit actuellement l'exploitation de la société. Cette initiative donnait suite aux recommandations de la commission d'enquête Estey, créée spécialement pour régler cette question et présidée par l'un des plus éminents juristes de l'histoire du Canada. Or cette commission a recommandé non pas la privatisation mais la Loi d'Air Canada.

Essentiellement, la commission proposait de doter Air Canada de la structure juridique, de la personnalité morale, de la souplesse et des capitaux qui lui permettraient de fonctionner sur le plan commercial et de rivaliser sur un pied d'égalité avec ses concurrents canadiens et étrangers. Ce qui est tout à fait raisonnable. Conséquemment, Air Canada a été refinancée à un taux d'endettement comparable à celui des autres sociétés aériennes nord-américaines. Elle a été séparée de la société Canadien national et dotée de sa propre loi. Le gouvernement a utilisé comme modèle la Loi sur les corporations commerciales canadiennes.

La nouvelle loi exhortait les administrateurs et les cadres supérieurs à conduire les affaires d'Air Canada avec prudence et diligence et avec un souci de rentabilité. Le gouvernement voudrait nous faire croire que les administrateurs et cadres supérieurs de la société n'exploitent pas la société dans cette perspective. On nous dit qu'il faut la privatiser pour lui permettre de faire concurrence aux autres lignes aériennes. Pourtant en 1977 on a fait d'Air Canada une société commerciale nettement indépendante du gouvernement. Il n'est pas nécessaire de privatiser pour obtenir ce résultat puisqu'il est déjà acquis.

Permettez-moi de soulever un autre point. En 1984, le gouvernement libéral a présenté le projet de loi C-24, qui a été adopté par le Parlement et forme maintenant la Partie XII de la Loi sur l'administration financière. Aux termes de ce projet de loi, l'acquisition ou l'aliénation d'une société d'État devait dorénavant être approuvée de façon explicite par le Parlement. À mon avis, il est évident, d'après les témoignages faits devant le comité et le débat sur la question, que cette exigence a été imposée afin que le Parlement soit appelé à approuver non seulement la privatisation, mais aussi la méthode, la structure et les détails de la privatisation.

Nous trouvons que le projet de loi C-129 est incomplet à cet égard. C'est ridicule. Ce projet de loi de quelques pages seulement ne contient tout simplement pas l'information dont nous avons besoin. C'est très bien de dire que nous devrions y apporter des amendements, mais ce serait là une tâche monumentale compte tenu des lacunes énormes qu'il présente pour ce qui est de l'information que nous devrions avoir.

Nous ne savons pas comment se fera la privatisation. Nous ne savons pas qui prendra les décisions. Le ministre responsable nous a dit dans un communiqué que seulement 45 p. 100 des actions d'Air Canada seront vendues et que le gouvernement gardera le reste, soit 55 p. 100. Il n'y a cependant rien