

Air Canada

actuelle au Canada trois principaux transporteurs et de nombreuses compagnies aériennes régionales liées principalement à deux des trois principaux transporteurs.

Au Royaume-Uni, il y avait deux grands transporteurs, la British Airways et la Royal Caledonian Airlines, mais il n'en reste plus qu'un. Cela m'amène à la première crainte que suscite la privatisation, à savoir que rien ne dit que la société Air Canada ne va pas être achetée par l'un des principaux transporteurs ou acheter elle-même l'un de ces derniers, ce qui va entraîner une concentration encore plus forte de l'industrie des transports aériens au Canada. Ainsi, la concurrence s'affaiblit très rapidement, comme dans le cas du Royaume-Uni. C'est là une chose qui n'est pas souhaitable, madame la Présidente. Pour pouvoir compter sur une industrie du transport aérien saine au Canada, il faut préserver la concurrence et ne pas suivre l'exemple du Royaume-Uni qui consiste à s'en remettre à un seul transporteur important pour nos services aériens.

En tant que société d'État, Air Canada peut agir comme un rempart contre une concentration accrue dans le domaine du transport aérien et assurer au moins une certaine concurrence. Ne nous méprenons pas sur les motifs qui se cachent derrière cette privatisation. Le gouvernement n'est pas poussé par des raisons idéologiques ni par un grand plan d'ensemble tendant à améliorer l'efficacité du secteur du transport aérien. Il s'agit tout simplement de l'appât du gain. Le ministre des Finances (M. Wilson) et le gouvernement ont décidé que le gouvernement ne pouvait pas ou ne voulait pas fournir les fonds nécessaires à Air Canada pour moderniser sa flotte. Le gouvernement va faire porter le fardeau en question par la population canadienne. Cela revient à demander aux Canadiens de payer les actions d'une entreprise qu'ils possèdent déjà.

En janvier 1985, le premier ministre (M. Mulroney) a dit:

Il y a sans doute de bons arguments en faveur de la vente d'Air Canada. Je vais les examiner, mais le Canada a besoin d'une compagnie aérienne nationale.

Bien dit, monsieur le premier ministre!

M. Mazankowski: Nous en avons maintenant trois.

M. MacLellan: N'oublions pas que le «bon argument» qui a fait pencher le premier ministre en faveur de la privatisation, c'est essentiellement l'argent, c'est le refus du gouvernement de donner à Air Canada les fonds nécessaires. Devant cette inaction, la direction d'Air Canada a eu recours à quelques manoeuvres adroites pour forcer la main au gouvernement et nous avons maintenant le projet de loi C-129 qui propose la privatisation de la compagnie.

Passons maintenant au projet de loi à l'étude. En 1984, le gouvernement libéral a présenté le projet de loi C-24 qui a été adopté et qui constitue maintenant la Partie XII de la Loi sur l'administration financière. Ce projet de loi imposait notamment l'approbation explicite par le Parlement de toute acquisition ou aliénation d'une société d'État. Après examen des témoignages devant le comité et des débats sur la question, je n'ai pas le moindre doute sur le fait que cette disposition impose d'obtenir du Parlement l'approbation non seulement de

la privatisation, mais aussi de la méthode, de la structure et des détails de l'opération.

Les comptes rendus de l'époque établissent d'ailleurs que l'opposition conservatrice avait énergiquement appuyé cette disposition. Je soutiens donc que le projet de loi C-129 viole au moins l'esprit de cette exigence inscrite dans la Loi sur l'administration financière. S'il est adopté dans sa forme actuelle, le projet de loi C-129 laissera le ministre pratiquement libre de décider quand et comment le gouvernement privatisera Air Canada. Il voudrait que le Parlement achète chat en poche. Nous savons comment les conservateurs réagiraient s'ils étaient à notre place et si nous leur demandions la même chose.

• (1600)

Le gouvernement en dit plus long sur la privatisation d'Air Canada dans ses communiqués et dans ses déclarations publiques que dans ce projet de loi. C'est remarquable. S'il a l'intention de vendre seulement 45 p. 100 des actions pour le moment, il devrait le dire dans le projet de loi et il devrait préciser aussi quand auront lieu les prochaines émissions.

Le projet de loi ne prévoit aucune protection pour les employés. C'est important. Il y a un excédent de plusieurs millions de dollars dans leur fonds de pension. Qu'en adviendra-t-il après la privatisation? Le gouvernement dit que les employés participeront à cette émission d'actions et que les politiques régissant les salaires, les pensions, les avantages sociaux, les relations avec les syndiqués et l'égalité d'emploi seront maintenues.

Le gouvernement fait grand cas, dans ses déclarations publiques, des garanties données aux employés. Si elles sont si importantes pour les 22 000 employés d'Air Canada, comme nous le croyons de ce côté-ci, pourquoi ne pas les inscrire dans le projet de loi?

Dans le but d'assurer l'autonomie d'Air Canada, même si, à notre avis, la société la possède déjà depuis 1977, le ministre dit qu'il ordonnera à son conseil d'administration d'agir «conformément aux intérêts de la majorité des actionnaires privés». C'est certainement assez important pour figurer dans le projet de loi. Si, comme le dit le ministre, le gouvernement veut obtenir une bonne participation du secteur privé en mettant 45 p. 100 des actions de la société sur le marché, il serait important de préciser dans le projet de loi quelles seront les modalités de cette vente d'actions et qui exercera le droit de vote rattaché à ces actions. Pas un mot là-dessus dans le projet de loi.

Je pourrais continuer à énumérer d'autres points, mais je crois avoir été assez clair. Étant donné la taille, l'importance et le prestige national d'Air Canada, parce que c'est vraiment une société d'une grande importance nationale, je crois que les parlementaires, les employés d'Air Canada et les Canadiens ont le droit d'examiner en détail tous les engagements pris par le gouvernement et de s'assurer que le gouvernement est prêt à les insérer dans une mesure législative.