

Canadien National et Air Canada

ciation était souhaitable pour nous permettre de mieux concurrencer les compagnies aériennes étrangères. Il me semble donc que c'était soit une bonne affaire, auquel cas l'opposition de Nordair et de CPA était très logique, ou bien c'était une mauvaise affaire. Dans ce cas, je ne comprends pas ce gaspillage d'argent à s'opposer à l'affaire Nordair-CPA.

Bien que j'apprécie CPA, Nordair et les autres compagnies dont j'utilise de temps à autre les appareils, je ne suis pas niais au point d'approuver la dépense de milliers de dollars en audiences de la Commission des transports pour éviter un mauvais investissement à un concurrent. Comme elle l'a dit à l'audience, la raison en était simplement qu'elle craignait une mauvaise conjoncture possible. Au cours des séances du comité on n'a pas fait état, bien qu'on aurait pu le faire—et comme cela s'est produit pendant les audiences de la Commission des transports—du fait que si la famille Ward vendait d'autres parts celles-ci seraient vendues à Air Canada. Je présume donc que finalement, et avec l'autorisation de la Commission des transports, Air Canada s'assurerait une participation majoritaire dans Wardair.

Je soupçonne qu'à l'époque on a abouti à une entente selon laquelle Air Canada acquerrait finalement plus de 30 p. 100 des parts et exercerait son droit d'option pour acheter un nombre suffisant de parts lui permettant d'être nettement majoritaire dans Wardair. Sans vouloir juger de la validité de ces monopoles, je pense que la Commission des transports a certainement été informée de tous les aspects du projet de transaction d'Air Canada avec Wardair, soit celle dont le cabinet doit être actuellement saisi.

L'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est expiré.

Des voix: Continuez!

L'Orateur suppléant (M. Laniel): Le député ne peut continuer sans le consentement unanime de la Chambre. Y a-t-il unanimité?

Des voix: D'accord.

M. Mackasey: Je ne voudrais pas abuser du temps de la Chambre. Je me résumerai donc simplement. En fait c'est une question de méthodes comptables. Le député de Mississauga et moi-même avons déjà traité de ce sujet qui est de savoir si Air Canada a offert trente fois le montant des gains de Wardair. Cela dépend de la façon dont ces gains sont calculés. Mais cela à vrai dire n'est pas essentiel pour savoir si Air Canada et Wardair devraient fusionner.

A ce propos, je dirai en terminant qu'il est courant de voir s'établir un rapport entre un transporteur national et un autre exploitant. C'est le cas de BOAC, KLM, Swissair, Scandia, de presque toutes les lignes aériennes nationales du monde. L'objection soulevée devant l'initiative d'Air Canada était logique et compréhensible vu la concurrence des lignes, mais la CCT a fondé sa décision sur le fait que, à moins de permettre de tels liens, d'une année à l'autre, on l'a vu d'ailleurs, l'industrie canadienne du transport aérien perdrait rapidement sa clientèle canadienne à moins d'autoriser cette fusion.

La Commission a rendu sa décision sans se soucier de savoir si Air Canada allait améliorer sa position par rapport à CP Air ou quelqu'un d'autre, mais pour permettre à l'industrie canadienne du transport aérien de conserver au moins 50 p. 100 des vols nolisés à destination de l'Europe.

[M. Mackasey.]

Tout porte à croire que, grâce à ce projet de fusion, s'il est approuvé par le cabinet, Air Canada pourra réussir à combler ses baisses de revenus par des vols nolisés qui se maintiennent depuis deux ans.

Des voix: Bravo!

M. Sinclair Stevens (York-Simcoe): Monsieur l'Orateur, je vais parler de l'amendement du député de Mississauga (M. Blenkarn) parce que je crois que les députés doivent réagir quand ils estiment qu'on a lésé la Chambre des communes. Je veux parler du fait qu'on a réussi par supercherie à faire adopter ici mardi soir dernier une somme de 28.8 millions de dollars qui a été adoptée en quelques minutes dans le cadre de la loi sur les subsides mais qui n'aurait pas dû l'être.

M. Benjamin: Expliquez-vous!

M. Stevens: Je montrerai dans mes remarques comment on a soigneusement omis de divulguer certains renseignements aux députés et au public canadien qui ont le droit de connaître la vérité.

M. Benjamin: Expliquez votre dernière remarque.

M. Stevens: Je veux parler du fait qu'on peut exercer une option concernant l'achat de la totalité ou de 32 p. 100 des actions en circulation de DeHavilland of Canada Limited, totalisant 28.8 millions de dollars. Nous avons tenté, en comité et ailleurs, de savoir si le gouvernement avait l'intention de donner suite à ce projet, mais on nous a répondu chaque fois qu'aucune décision n'avait encore été prise. Mais lors de la dernière réunion du comité des finances, le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gillespie) insista pour que l'on examine le crédit en question. Mais il refusa formellement de permettre au comité d'examiner l'état financier de la Compagnie DeHavilland of Canada Limited. C'est bien dommage, car les états financiers de la compagnie dont nous disposons ne sont pas à jour. Nous savons que son chiffre de vente est de 35 millions et qu'elle est à peu près rentable. Nous avons été absolument stupéfaits d'apprendre que le gouvernement songeait sérieusement à se prévaloir d'une option d'achat de toutes les actions en circulation de cette compagnie, soit pour une valeur qu'il estime se situer entre 28.8 et 38.8 millions de dollars.

● (2030)

Voyons la chose sous son vrai jour. Ils s'agit d'une compagnie plus ou moins rentable, dont le chiffre de vente s'élève à 35 millions de dollars et que le gouvernement songe sérieusement à acheter pour une somme variant entre 28.8 et 38.8 millions de dollars. Et pourtant la société mère de cette compagnie, la Hawker-Siddeley d'Angleterre, a une autre filiale au Canada, la Hawker-Siddeley Canada Limited. Je crois devoir signaler que cette autre filiale a un chiffre de vente de 200 millions de dollars et que sa rentabilité, après déduction des impôts, est de 3 millions de dollars. Cette compagnie est cotée actuellement à 50 millions de dollars à la Bourse de Toronto. Bref, si le gouvernement canadien songe sérieusement à se lancer dans le domaine aérospatial, il pourrait acheter presque toutes les actions d'une compagnie rentable et solide, six fois plus considérable que la compagnie DeHavilland of Canada, pour un peu plus seulement que ce qu'il se propose de payer pour la DeHavilland of Canada.