

Air Canada

En mai 1973, M. Ménard avait signé avec la Sunset Crest Limited un engagement d'achat de cette villa. Dans cet engagement de vente, il était stipulé que la totalité du montant devrait être versé dans les 15 jours suivant l'achèvement de la construction de la villa et l'approbation du comité d'urbanisme des Barbades.

Le 28 novembre 1973 ces deux conditions étaient remplies, mais au 1^{er} mars 1975, Ménard n'avait pas encore fait un seul versement sur l'hypothèque de sa villa de \$43,000.

Onze mois après la signature de cet engagement d'achat avec la Sunset Crest, Air Canada négociait un bail avec la même société, sur la suggestion de M. Ménard. Finalement Air Canada louait 104 appartements en co-propriété, 25 villas appartenant à des particuliers et 72 autres appartements destinés à ses voyages organisés «Vie au Soleil aux Barbades». Ces contrats de location ont coûté à Air Canada environ un million de dollars par an. Les voyages organisés «Vie au Soleil aux Barbades» lui ont fait perdre \$100,000 par an.

L'ancien ministre des Transports agacé par cette affaire refusa d'autoriser une enquête publique à cet égard. Il y eut plutôt une enquête interne qui permit de conclure qu'il n'y avait eu aucune irrégularité, et ce verdict n'a rien de surprenant de la part de ces enquêteurs.

Le 1^{er} juillet 1975, Air Canada annonça qu'elle cessait toutes ses relations avec la maison Sunset Crest. Selon un communiqué d'Air Canada, on avait pris cette décision parce qu'il n'était pas dans l'intérêt de la compagnie de continuer à louer ces biens.

Ce n'est que lors des séances de la Commission Estey, qu'on put obtenir quelques autres bribes de renseignements sur cette affaire. M. Vaughan, président d'Air Canada, déclara qu'il avait donné la permission de conclure le contrat de location avant d'avoir reçu l'autorisation du conseil d'administration d'Air Canada. Il a ajouté aussi qu'il ne savait rien alors de la villa de Ménard.

En mars 1973, Ménard proposa à Air Canada de passer des accords de location avec la compagnie Sunset Crest. M. Vaughan y consentit, bien qu'Air Canada n'eût jamais auparavant, loué de chambres dans les Caraïbes. Le conseil d'administration n'avait pas été consulté et l'accord lui avait seulement été envoyé pour approbation un mois après son exécution. En fait, le conseil d'administration se trouvait devant un fait accompli.

De plus, l'accord avait été conclu entre Sunset Crest et Venturex, une filiale d'Air Canada. Le conseil d'administration de Venturex n'a pas été consulté avant le 10 mai 1973 quand on lui a demandé de transférer les baux déjà signés à la division de la mise en marché d'Air Canada. On a dit, cet après-midi, encore que l'enquête Estey a approfondi cette question. Nous ne le savons pas parce que le rapport n'a pas encore été rendu public.

La commission Estey a été créée pour mener enquête sur le contrat avec l'agence McGregor, mais elle s'est quand même occupée du contrat avec Sunset Crest. Cependant, elle n'a pas établi pour quelles raisons Ménard s'est cru obligé de démissionner, alors que, selon lui, il était innocent de tout ce dont on l'accusait. La correspondance, les documents et les accords entre Air Canada et Sunset Crest, n'ont pas été présentés, mais on a posé à Ménard de nombreuses questions au sujet des événements et des dessous de cette affaire. Il a donné des réponses très instructives dans le genre de «Je ne sais pas». Donc, compte tenu des circonstances dans lesquelles Ménard a démissionné et compte tenu du caractère restreint des enquêtes menées par Air Canada et la commission Estey et des réponses

évasives de Ménard aux questions de la commission Estey, je trouve indispensable que tous les documents concernant le combat entre Air Canada et Sunset Crest soient divulgués, pour qu'on puisse établir quelle a été l'influence de Ménard dans cette tractation.

Ce n'est pas la première fois que les députés se voient refuser des renseignements auxquels je crois qu'ils ont droit. Il semble qu'on ait constamment cherché à empêcher les députés d'obtenir des renseignements importants non seulement pour l'avenir de la compagnie aérienne, mais pour la Chambre. C'est une société de la Couronne qui doit rendre des comptes au gouvernement et au Parlement. Dans un cas comme celui-ci où il y a tant de lacunes, de choses inexplicables et de questions qui se posent, il est certainement important que nous connaissions tous les faits. Je demande sincèrement à tous les députés d'appuyer cette motion, monsieur l'Orateur.

M. Paul E. McRae (secrétaire parlementaire du ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, je comprends que le député de Vegreville (M. Mazankowski) cherche à aller au fond de certains problèmes qu'il voit à Air Canada. Je crois qu'on devrait répondre à un bon nombre de ses demandes. Les gouvernements risquent toujours de faire trop de mystère sur des questions où il n'y a vraiment pas grand-chose à cacher.

Toutefois, pour le moment, nous avons une commission d'enquête dirigée par le juge Estey et je crois qu'il vaudrait mieux attendre le rapport de cette commission.

Je suis à la Chambre depuis trois ans et j'ai remarqué que la plupart du temps, lors des discussions qui ont lieu en comité au sujet des transports et d'autres questions, l'opposition a tendance à blâmer Air Canada et le CN et à défendre respectueusement leurs principaux concurrents, le CP et CP Air.

J'aimerais profiter des quelques minutes à ma disposition pour prendre la défense d'Air Canada, car je sais que c'est l'une des meilleures compagnies aériennes au monde. Les Canadiens peuvent être fiers d'Air Canada et quand la commission Estey présentera son rapport, nous constatons, je crois, que la société Air Canada se porte bien.

• (1800)

Il y a quarante ans était établie la société désignée sous le nom de lignes aériennes Trans-Canada, le transporteur aérien qui devait servir à déplacer les marchandises, les voyageurs et le courrier au Canada. Il est fort difficile d'établir un réseau de transport au Canada, car les distances sont étendues et la population très éparpillée. Air Canada a desservi de nombreuses régions du pays. La société ne dessert pas simplement Montréal, Toronto et Vancouver, mais aussi diverses localités moins importantes. Les lignes aériennes du CP desservent Vancouver, Edmonton, Regina, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Québec, Halifax et une ou deux autres grandes villes. Air Canada dessert également ces villes ainsi que d'autres moins importantes comme Saskatoon, Thunder Bay, Timmins, Sudbury, Fredericton, St-Jean et d'autres localités semblables qui, sans Air Canada, ne jouiraient pas d'un service national aérien. Ma propre localité serait dépourvue de service aérien sans Air Canada. Il faut se rendre à l'évidence.