

*Air Canada*

Wardair fait aussi la concurrence aux deux grands transporteurs aériens nationaux tant sur le plan des vols intérieurs que sur celui des affrètements. Cela ajoute une autre dimension au secteur du transport aérien intérieur et à sa compétitivité. L'autre jour, par suite d'un changement de vol, je me suis retrouvé sur les ailes de Wardair. Cette concurrence nous permet d'avoir de meilleurs services.

À propos de Wardair, on peut mentionner que, en septembre 1987, cette société a réussi à aller chercher 125 millions de dollars pour acheter des avions en vendant des actions au public. Le fait que les sociétés du secteur privé pouvaient recueillir des fonds de cette façon alors qu'Air Canada n'était pas en mesure de le faire montre bien le genre de concurrence à laquelle Air Canada a dû faire face jusqu'à maintenant.

● (1220)

La concurrence accrue que se livrent les compagnies aériennes a entraîné des changements qui découlent de la réforme de la réglementation économique introduite par le gouvernement. En raison de cette réforme, les entreprises doivent se disputer plus âprement l'argent des consommateurs et offrir des tarifs réduits. Pour que les Canadiens puissent jouir d'un bon service, il faut une certaine concurrence et des tarifs réduits. Certains Américains m'ont avoué être stupéfaits des prix élevés que nous devons payer pour voyager à l'intérieur du Canada. Nous voulons également obtenir un meilleur service et assister à l'essor de nombreuses petites compagnies aériennes disposées à desservir les régions.

J'ai trouvé très intéressant l'article récemment publié dans le *Winnipeg Free Press* où l'auteur, M<sup>me</sup> Dian Cohen, déclarait ceci:

Voici les données fondamentales. Air Canada, société créée par le gouvernement fédéral, dépend du gouvernement pour ses besoins en capitaux. Elle se débat comme elle le peut dans le secteur privé, devant faire l'impossible pour balancer les comptes et enregistrer un profit. Elle n'a toutefois pas la possibilité, comme les autres entreprises privées, d'inviter les investisseurs à participer à la mise de fonds lorsqu'elle a besoin d'un apport de capital.

Elle ajoutait:

Air Canada a désespérément besoin d'argent et tout de suite—la compagnie a fait quelques millions de bénéfices ces deux dernières années, mais rien qui avoisine les 350 à 1000 millions dont elle a besoin pour remplacer ses avions déjà âgés par de nouveaux appareils plus silencieux et plus confortables.

Elle doit remplacer ses avions. Qui va le faire? Est-ce le gouvernement fédéral qui va fournir l'argent? Ce n'est pas seulement par souci de concurrence que l'on doit renouveler la flotte. Les avions aussi ont des problèmes de gériatrie.

M<sup>me</sup> Cohen parle ensuite de certains avions qui ont créé des problèmes à Air Canada. C'est une économiste réputée. Elle envisage les options possibles:

Option numéro un: le gouvernement donne l'argent nécessaire à Air Canada. C'est possible, mais cela signifierait, puisqu'il dépense déjà 25 milliards de plus que ses recettes, que le gouvernement devrait augmenter les impôts ou placer les besoins d'Air Canada au-dessus de ceux des agriculteurs, de l'industrie pétrolière, des chômeurs, des garderies . . .

Pour trouver une telle somme, il faut sacrifier quelque chose. Cela m'inquiète beaucoup et devrait inquiéter aussi les autres députés.

Dans un récent article du *Vancouver Province* du 24 mai 1988, on dit que si les libéraux et les néo-démocrates ont l'intention de s'opposer à la vente d'actions d'Air Canada, ils feraient bien d'exposer en détail de quelle façon ils ont l'intention de trouver l'argent pour remplacer les appareils âgés.

L'article mentionne plus loin que les libéraux et les néo-démocrates n'ont pas offert d'arguments convaincants à l'appui de leur thèse selon laquelle Air Canada devrait demeurer une société d'État, ni de solutions à ses problèmes de financement. «Ils devraient le prouver ou se taire et ne pas s'opposer à la vente des actions.»

En tant que société d'État, Air Canada comporte des caractéristiques que les Canadiens ont appréciées dans le passé. La participation publique permettra de s'assurer que cette société n'abandonnera pas ses valeurs et qu'elle maintiendra l'excellent service auquel les Canadiens ont été habitués. Air Canada continuera de former des alliances avec des transporteurs aériens régionaux, qui serviront les centres de moindre importance. Dans un marché concurrentiel, Air Canada se doit de maintenir et d'améliorer les horaires conjoints avec ses transporteurs régionaux.

Les sociétés aériennes continueront de travailler ensemble pour améliorer l'industrie en général. Nous croyons qu'Air Canada cherchera toujours à former des alliances et des associations et à répondre à la demande des consommateurs. C'est ce que dicte l'esprit de libre entreprise.

En fait, la stratégie commerciale d'Air Canada a toujours été fondée sur la qualité du service offert aux clients et sur le rapport qualité-prix. Les intérêts des nouveaux actionnaires d'Air Canada concorderont avec ceux des consommateurs. Si Air Canada continue d'offrir un bon service et un bon rapport qualité-prix, elle maintiendra sa clientèle et offrira des gains aux actionnaires. Lorsque les employés d'une société donnée désirent acheter des actions de cette société, cela signifie qu'ils connaissent son potentiel et qu'ils tiennent à participer aux bénéfices.

Au cours des dernières semaines, on a critiqué la privatisation proposée d'Air Canada. On a avancé qu'Air Canada doit demeurer une société d'État afin de préserver l'intérêt public. Quel rôle joue Air Canada en matière d'intérêt public?

Les sociétés aériennes jouent un rôle important lorsqu'elles donnent commodément accès au public à des destinations régionales, nationales et internationales en toute sécurité. Ce rôle doit aussi être rentable. Les circuits et la clientèle d'Air Canada seraient-ils plus précieux que ceux, par exemple, de Canadien International? Je ne le pense pas. Il est très important de créer par la déréglementation un contexte concurrentiel.

Pour donner de bons services, Air Canada n'a pas besoin d'appartenir à l'État. Elle doit plutôt pouvoir soutenir fermement la concurrence, ce que lui permettra le projet de loi à l'étude.