

Air Canada

Ontario, et ailleurs au Canada. En vertu du critère de la commodité et de la nécessité publiques qui existait avant la déréglementation, les règlements exigeaient qu'une société aérienne fournisse un niveau de service donné. Le service dépasse peut-être les moyens économiques de la collectivité. Nous avons vu la ville de Dryden, dans le nord-ouest de l'Ontario, perdre le service d'avions à réaction essentiel pour l'économie régionale dont elle était dotée depuis de nombreuses années.

M. Orlikow: Même chose pour Brandon.

M. Angus: C'était le symbole de son intégration à la vie économique normale. Elle doit aujourd'hui compter sur NorOntAir, Air Ontario et un partenaire canadien, les très petites lignes. Dryden ne se sent plus aussi bien desservi qu'avant. Mon collègue me rappelle que la ville de Brandon a déjà fait partie d'un itinéraire d'avions à réaction qui passait par Thunder Bay, et dont elle a été exclue.

Certaines répercussions économiques ont plus d'impact que la rentabilité ou la non-rentabilité d'une entreprise. Nous ne souhaitons évidemment pas que les sociétés publiques soient déficitaires, mais nous croyons raisonnable d'exiger d'elles qu'elles fournissent des services comme ceux-là. La déréglementation et la privatisation nous privent d'instruments que nous avons à notre disposition pour offrir ce genre de service.

Une autre question nous inquiète. Selon un énoncé de politique, Air Canada a, en ce qui concerne la Loi sur les langues officielles, le devoir d'assurer une juste mesure de bilinguisme partout dans le pays. Il est à craindre que lorsqu'elle appartiendra au secteur privé, les pressions ou les contrôles ne seront plus les mêmes. Nous voulons que le commissaire aux langues officielles puisse continuer d'exercer un rôle de surveillance et que la société, qui demeure notre ligne aérienne nationale, offre le service dans les deux langues que nous jugeons approprié.

La privatisation inspire des craintes à mon parti et à ceux que nous représentons. Nous la voyons se réaliser non pour de solides motifs économiques, mais par fidélité à une pensée que le parti conservateur incarne.

M. Turner (Ottawa—Carleton): Qui est bien fondée.

M. Angus: Air Canada a été de plus en plus exploitée comme une société du secteur privé sans qu'il soit nécessaire d'adopter des mesures législatives. Les contribuables n'ont pas eu à fournir de l'argent à Air Canada pendant de nombreuses années. Cette société a été autosuffisante, ce qui est le but de toute société d'État, du moment qu'elle continuait à assurer des services. Les documents disponibles nous montrent que le capital social fourni par le gouvernement à Air Canada n'a pas été utilisé et que celle-ci pourrait remettre sa flotte à neuf. On peut acheter de l'équipement de plusieurs façons intéressantes et innovatrices sans dépenser trop d'argent et on aurait pu le faire pour permettre à Air Canada de prendre de l'ampleur.

Oui, il aurait fallu dépenser de l'argent, mais beaucoup moins que pour acheter huit ou dix sous-marins atomiques.

Il nous importe, comme symbole, d'avoir une société aérienne à nous, non à un petit groupe ou à une ou deux personnes. Air Canada nous appartient à tous, les contribuables d'aujourd'hui et de demain. Nous en sommes les propriétaires. Ce grand élan vers la privatisation d'Air Canada ne consiste pas à la donner ou à la vendre aux Canadiens, mais à la vendre à un petit nombre, à la soustraire au contrôle des citoyens exercé par le truchement de leurs représentants élus et à la donner à quelques citoyens et à des étrangers. Je ne crois pas que cela soit juste, monsieur le Président. Je ne crois pas que le gouvernement du Canada ait raison d'adopter une telle politique. C'est pourquoi mes collègues et moi voteront contre ce projet de loi, tout comme nous l'avons fait à l'étape de la deuxième lecture.

Nous avons tenté d'apporter des changements au comité et à l'étape du rapport afin d'améliorer un peu le projet de loi. Aucun des amendements n'a été accepté, même s'ils constituaient des sauvegardes appropriées que les députés du gouvernement auraient dû examiner plus attentivement. C'est parce que les changements sont suggérés par les néo-démocrates que les conservateurs disent: «Tout ce que veut le NPD ne vaut rien et nous expédierons l'adoption du projet de loi de toute manière». Ce n'est pas la bonne façon de procéder.

Il n'y a pas de garantie pour les travailleurs, aucune clause de sécurité d'emploi dans leur convention collective. La garantie relative aux bases d'entretien est fragile, et d'autres employés tels les préposés aux billets et le personnel navigant ne sont pas inclus. Les agents de bord qui ont toujours travaillé à partir d'un certain nombre de bases au Canada ne sont pas protégés. Air Canada est privatisée parce qu'on ne pense qu'au profit. Elle pourrait fort bien dire aux gens qui vivent dans l'Ouest et le Canada atlantique: «Il est malheureux que nous ne fassions pas autant d'argent que nous le souhaiterions cette année. Nous devons centraliser et vous devez vous reloger à Toronto et à Montréal. Il vous faudra vendre votre maison à Winnipeg ou à Vancouver parce qu'il est plus rentable de vous établir ailleurs». Et puis, il y a la possibilité d'une participation étrangère accrue. On aura une aéro-gare gérée par une entreprise privée à Toronto. Qu'arrivera-t-il si l'entreprise en question s'affilie à l'une des sociétés américaines? Quelles en seront les conséquences?

Ce serait bien si le premier ministre (M. Mulroney) nous téléphonait pour nous dire qu'il est allé ailleurs dans sa localité, qu'il s'est entretenu avec Madame le gouverneur général et qu'il va déclencher des élections, de sorte que ce projet de loi et le projet de loi sur le libre-échange restent au *Feuilleton*. Nous pourrions alors nous débarrasser d'un gouvernement qui n'aurait jamais dû être élu.

M. Turner (Ottawa—Carleton): C'est de l'histoire ancienne.