

Air Canada

Comme je l'ai dit, le gouvernement affirme que des actions représentant 45 p. 100 des droits de vote d'Air Canada seront vendues et que le reste des actions seront passives. En d'autres termes, la minorité décidera pour la majorité. Les non-résidents, qui exerceront 25 p. 100 des droits de vote, pourraient bien former la majorité parmi les actionnaires qui auront droit de vote. De toute évidence, les Canadiens ne veulent pas qu'Air Canada soit contrôlée par des intérêts étrangers parce qu'il s'agit du transporteur aérien national du Canada.

Nous devons aussi nous rendre compte du fait que ce plafond a été fixé à 25 p. 100 parce que c'est le même pourcentage que pour les sociétés aériennes américaines. Lorsque les États-Unis changeront ce pourcentage, et il est fort probable qu'ils le feront d'ici deux ans, le Canada devra probablement emboîter le pas à cause du libre-échange. À ce moment, les contrats d'association seront étendus lorsque, par exemple, la société American Airlines désintéressera la société Canadian Airlines en tant que partenaire dans la construction du troisième terminal de l'aéroport de Toronto.

Ce sont des avertissements qu'a donnés au comité M. Fred Lazar, qui enseigne l'économie des transports à l'Université York, et dont n'a absolument pas tenu compte la majorité conservatrice du Comité.

Nous avons proposé un amendement qui limiterait à 45 p. 100 le nombre d'actions que le Ministre pourrait vendre ou dont il pourrait se départir d'une autre façon. Le projet de loi ne contient aucune disposition sur le nombre maximal d'actions d'Air Canada qui peuvent être vendues. Le gouvernement dit qu'il vendra seulement 45 p. 100 des actions, mais l'article 8 ne donne aucun chiffre. Cela pourrait varier entre 1 p. 100 et 100 p. 100.

Grâce à cet amendement, on s'assurerait que le gouvernement conservera un pourcentage majoritaire des actions et indiquera le chiffre de 45 p. 100 qui lui donnerait la majorité. Bien entendu, nous pensons qu'Air Canada devrait demeurer une société d'État et le gouvernement, s'il pense ce qu'il dit, aurait dû appuyer notre amendement, mais il ne l'a pas fait.

Dans ce projet de loi, il y a des articles qui sont censés garantir qu'Air Canada conservera les centres d'entretien et de révision à Winnipeg, Montréal et Mississauga. Or le projet de loi ne dit strictement rien sur le bureau des finances situé à Winnipeg, où travaillent environ 500 personnes. Les témoins ont très clairement dit au comité que les employés d'Air Canada, en particulier les mécaniciens, sont convaincus que les centres de Winnipeg et de Montréal ne seront pas conservés dans ces villes.

Le centre principal et la plupart des grands bureaux d'Air Canada étaient situés à Winnipeg lorsque la société a été constituée. Sans obtenir l'approbation du gouvernement d'alors, les administrateurs de la société ont progressivement transféré les activités de la compagnie, y compris le centre principal, de Winnipeg à Montréal. Nous partageons l'avis des syndicats et pensons qu'il n'y a rien dans le projet de loi qui garantit que le nombre d'employés dans chacune de ces villes demeurera le même qu'à l'heure actuelle.

L'amendement que nous avons proposé aurait offert de meilleures garanties à ces villes puisqu'il prévoyait que le nombre d'employés serait resté le même qu'en 1987-1988. De cette

façon, la direction d'Air Canada aurait garanti des emplois dans ces villes. Cet amendement a été rejeté par les députés conservateurs. Bien entendu, il n'a pas été question du bureau des finances.

Nous avons proposé un amendement aux termes duquel on aurait garanti que les agents de bord auraient eu des bases permanentes dans des villes où Air Canada en a, c'est-à-dire Montréal, Halifax, Calgary, Winnipeg, Toronto et Vancouver. À l'heure actuelle, Air Canada a six bases. Le syndicat des agents de bord, le SCFP, veut que ces bases soient conservées pour les mêmes raisons que celles invoquées par les mécaniciens. Pour eux, Air Canada est une ligne aérienne nationale qui devrait représenter l'ensemble du pays et non pas seulement les plus grandes villes. Ils voient qu'Air Canada se concentre sur deux bases seulement; Vancouver, avec son caractère international, et Toronto. Des centres régionaux moins importants disparaîtront.

Les répercussions que cela entraînera pour les membres du personnel sont tout simplement affreuses. Ils devront déménager, ce qui créera d'énormes problèmes, travailler pour l'une des lignes d'apport pour une fraction de leur revenu actuel, ou perdre leur emploi. Le gouvernement a rejeté cette modification.

Nous avons proposé des modifications qui exigeraient qu'Air Canada conserve ses normes actuelles en matière de sécurité, de maintenance et de service à la clientèle. Cette modification exigerait que le Commissaire aux langues officielles contrôle la nature bilingue d'Air Canada; en effet, la direction d'Air Canada a fait du lobbying pour que l'article 10, qui est censé la garantir, soit abrogé. Nous n'avons toutefois réussi à faire adopter aucune de ces modifications.

Comme je le disais au début, monsieur le Président, le gouvernement n'a aucune raison légitime de faire une telle proposition. La compagnie est rentable. Elle offre des services à la population canadienne. Lorsqu'elle a réduit ses services dans de petits centres, c'était en raison de la déréglementation et aussi parce qu'il est moins coûteux aux lignes d'apport, qui n'ont pas les mêmes normes de salaires et de sécurité qu'Air Canada, de desservir ces régions. La compagnie a été une réussite financière.

Le projet de loi qui nous occupe a été présenté pour satisfaire les idéaux très à droite et pro-entreprise du gouvernement conservateur. Nous déclarons ce projet de loi inacceptable. Nous l'avons dit au départ et continuerons à le dire. J'espère que dans un avenir pas trop éloigné, nous aurons un gouvernement non conservateur qui rétablira Air Canada comme société d'État.

M. Johnson: Monsieur le Président, j'aimerais faire quelques observations rapides. Lorsque les membres de l'opposition parlent de la nécessité pour le gouvernement du Canada d'avoir une ligne aérienne nationale ou un chemin de fer national, j'ai l'impression qu'ils oublient que le premier chemin de fer de notre grand pays a été construit par des entreprises privées. Il a été construit par le Canadien Pacifique, il fonctionne toujours et offre un bon service. Je doute que quiconque dans l'opposition puisse nier que les Lignes aériennes Canadien International desservent à l'heure actuelle plus de villes que notre compagnie nationale, Air Canada.