

Cela veut dire que le gouvernement devra probablement vendre les actions d'Air Canada à bas prix pour éviter l'embarras politique si elles ne se vendaient pas rapidement.

Dans ce cas, Air Canada ne recueillerait pas assez d'argent pour alléger le fardeau de ses dettes. Et à cause de son régime de propriété mixte, publique et privée, elle pourrait également avoir du mal à obtenir des fonds supplémentaires des prêteurs déconcertés, ne sachant pas qui est réellement responsable.

La société Air Canada soutient qu'il lui faut de nouveaux appareils pour soutenir la concurrence. On a calculé que cela lui coûtera de 3 à 6 milliards de dollars. Le gouvernement prétend que la vente d'actions lui rapportera entre 300 et 400 millions de dollars. Ce n'est certes pas suffisant pour répondre aux besoins d'Air Canada.

L'article poursuit:

Les critiques pensent que, en raison de ses énormes besoins en capital, Air Canada ne versera probablement pas de dividendes pendant longtemps.

Si les investisseurs ne retirent pas de dividendes, pourquoi investiraient-ils? Pour cette raison, comme le dit l'article, les actions devront être offertes à un prix relativement bas.

Le projet de loi oblige Air Canada à conserver ses installations. L'article souligne qu'aucun de ses concurrents du secteur privé n'est assujéti à des conditions semblables à celles que le gouvernement impose à la société. Le gouvernement est obligé d'agir ainsi pour éviter la colère des employés de la compagnie et des habitants des villes où sont situées ses installations. Quelles sont ces conditions? Voici ce qu'en dit l'article:

Les conditions comprennent: maintenir des installations d'entretien à Winnipeg, Toronto et Montréal; garder le siège social de la société à Montréal et conserver le bilinguisme. De plus, Ottawa veut que les actions soient partagées entre beaucoup d'actionnaires, puisqu'aucun d'entre eux ne devra détenir plus de 10 p. 100 du total.

L'auteur ajoute:

Selon Steve Garmaise, économiste de First Marathon Inc. de Toronto, les problèmes d'Air Canada seront d'autant plus graves que, dans le marché actuel, personne ne veut des actions des compagnies aériennes.

La direction d'Air Canada n'aura aucune difficulté à remplir ces conditions pour le moment, mais elles rappelleront aux investisseurs qu'ils investissent leur argent dans une compagnie qui n'est ni complètement publique ni tout à fait privée.

L'auteur cite William Stanbury, professeur de politique de la réglementation et de la concurrence à l'Université de la Colombie-Britannique selon lequel ces conditions influenceront les investisseurs même si le gouvernement prétend qu'il n'exerce aucun contrôle sur la compagnie. Selon lui, les hommes politiques peuvent faire des choses étranges quand ils sont prêts à tout pour obtenir des votes.

L'article dit encore:

Les critiques auraient préféré qu'Ottawa vende carrément Air Canada, comme les gouvernements de Grande-Bretagne et de Singapour ont vendu leur compagnie aérienne nationale.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas procédé ainsi? Tout simplement parce qu'il n'était pas prêt à affronter les problèmes et l'opposition politique qui se seraient manifestés s'il avait proposé une privatisation pure et simple d'Air Canada.

L'article se poursuit ainsi:

«Il faut déterminer d'abord si la compagnie a un rôle public à jouer», a dit un conseiller du gouvernement en matière de privatisation.

«S'il n'existe pas de rôle public, alors il faut y aller à fond, sans demi-mesures», a ajouté le conseiller, qui a demandé à ne pas être identifié.

Il a reproché à Ottawa cette privatisation partielle et le fait qu'il n'ait pas eu le courage de mettre les actions en vente l'été dernier lorsque la bourse était à la hausse.

Gares ferroviaires patrimoniales—Loi

J'ai dit pourquoi nous nous opposons au projet de loi et à une privatisation partielle d'Air Canada. Le projet de loi a été critiqué par les employés de la compagnie et par de nombreux groupes de défense de l'intérêt public. Il a été qualifié de mauvaise affaire par les gens mêmes que le gouvernement voulait faire participer à l'achat d'une partie d'Air Canada . . .

● (1700)

La présidente suppléante (Mme Champagne): C'est avec un grand regret que je dois interrompre le député. Son temps de parole est écoulé.

Comme il est 17 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— PROJETS DE LOI

[Traduction]

LA LOI SUR LA PROTECTION DES GARES FERROVIAIRES PATRIMONIALES

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

M. Gordon Taylor (Bow River) propose: Que le projet de loi C-205, tendant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé à un comité législatif.

—Madame la Présidente, je suis très heureux de proposer la deuxième lecture du projet de loi C-205, tendant à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. J'espère que ce projet de loi sera renvoyé à un comité permanent qui en continuera l'étude.

En réalité, ce projet de loi a été présenté pour la première fois le 26 novembre 1984. Il avait été rédigé par le député de High Park, à Toronto, qui n'a pas été réélu en 1984. Je préparais moi-même un projet de loi à ce moment-là et, lorsque le député n'a pas été réélu, j'ai cessé de préparer mon propre projet de loi pour reprendre le sien. La deuxième lecture du projet de loi a eu lieu le 29 avril 1985, après quoi il a été renvoyé à un comité. Malheureusement, il n'en est jamais ressorti. Le comité avait probablement trop de travail. Le projet de loi a été renvoyé au comité permanent des pêches et des océans, ce qui est très étrange. J'espère que le prochain comité auquel le projet de loi sera renvoyé ne sera pas celui-là, parce qu'il n'a rien à voir avec la question.

Le projet de loi C-205 vise principalement à protéger les gares ferroviaires patrimoniales. Un grand nombre de gares ont été construites durant les premières années d'existence des chemins de fer d'un bout à l'autre du Canada. Beaucoup de ces gares sont représentatives de cette époque. On a en a déjà détruit un nombre important. Il faut donc, à mon avis, adopter un projet de loi visant à protéger celles qui restent. Je ne peux pas donner de chiffre exact, mais je sais qu'il n'en reste pas beaucoup. Il y a sans doute des gares ferroviaires patrimoniales à conserver à tout jamais dans chacune des provinces du Canada. Ce projet de loi prévoit un mécanisme à cette fin. Je veux le passer en revue pour que tous les députés puissent savoir exactement à quoi s'en tenir.