

*Air Canada*

Si l'entrée dans le monde moderne de la privatisation et de la déréglementation signifie des sièges entassés les uns sur les autres, des avions qui ne sont pas entretenus selon les normes à laquelle nous sommes habitués au Canada, des vols annulés à la dernière minute, des vols retardés, des équipages licenciés, ou qui n'ont pas reçu une formation suffisante, aucun service en cours de route, si c'est là le monde moderne dont parle le secrétaire parlementaire, je doute que les Canadiens en veuillent. Mais c'est le monde qui verra le jour dans le domaine des transports aériens si le gouvernement parvient à faire adopter son projet de loi.

● (1720)

Nous avons au Canada un service aérien exceptionnel. Pourquoi avons-nous un tel service? Parce que nous comptons trois sociétés aériennes importantes, soit Air Canada, Wardair et les lignes Canadiennes Internationales. Deux de ces sociétés sont des compagnies privées. Air Canada est la seule qui soit une entreprise publique et à ce titre c'est le gouvernement du Canada qui la régit. Celui-ci lui enjoint de bien traiter le public voyageur et de lui fournir un bon service.

Fournir un bon service coûte peut-être un peu plus cher. Il en coûte peut-être un peu plus pour assurer l'entretien des appareils au niveau auquel, selon le gouvernement, les Canadiens ont droit. L'ancien gouvernement libéral estimait tout au moins que c'était le niveau d'entretien auquel les Canadiens avaient droit. Il est évident que l'actuel gouvernement ne partage pas cette opinion.

Si les règles imposées à Air Canada parce qu'il s'agit d'une société publique sont abolies, non seulement Air Canada mais aussi les autres sociétés aériennes assoupliront leurs normes en matière d'entretien, de service, d'emploi et de formation. Elles seront toutes libres de réduire leurs services. Elles chercheront toutes à faire des économies en rognant sur le service. C'est ce qui s'est produit dans d'autres pays.

Pour savoir ce que les Canadiens devront subir dans les années à venir si Air Canada est privatisée au sein d'une industrie déréglementée, nous n'avons qu'à examiner ce qui s'est passé dans d'autres pays. Ces deux plaies, la privatisation et la déréglementation, feront échec aux idées, aux objectifs et aux normes que les Canadiens veulent maintenir et auxquels ils estiment avoir droit.

Le secrétaire parlementaire a aussi mentionné que le comité avait fait du bon travail. Je siège à la Chambre depuis neuf ans et je n'ai jamais rien vu d'aussi honteux qu'à l'attitude du gouvernement dans le cas du comité législatif qui a étudié ce projet de loi. On a dit aux témoins qui voulaient se faire entendre qu'ils devaient tous comparaître le même jour. Les Canadiens ne disposaient que d'un seul jour pour formuler leurs objections au projet de loi.

Celui-ci ne porte-t-il pas sur les transports, sur Air Canada? Cette société n'a-t-elle pas été créée il y a 51 ans parce que le Canada est un vaste pays diversifié dont les habitants sont répartis sur des milliers de milles? Nous étions d'avis que seule une société aérienne publique pouvait offrir les services de qualité auxquels nous estimons que le public canadien a droit. N'est-ce pas la raison pour laquelle Air Canada a été créée? Mais le comité ne s'est pas déplacé pour autant. La population des grandes régions urbaines souffrira certainement, mais la

population des régions moins grandes sera encore plus durement frappée par la privatisation d'Air Canada et pourtant, le comité ne s'est pas déplacé. Il n'a pas permis à la population de ces régions de témoigner.

Nous avons terminé le débat un jeudi et les audiences du comité ont débuté le lundi suivant. Ces audiences ont été menées en huit jours et les Canadiens ordinaires n'ont eu qu'une seule journée pour se faire entendre. Si une personne était dans l'impossibilité de se présenter cette journée précise, elle ne pouvait simplement pas témoigner.

C'est acceptable pour les députés. Je suppose que nous avons subi beaucoup d'inconvénients, mais nous avons pu nous prononcer aux étapes de la deuxième et de la troisième lecture et nous avons aussi l'étape de l'examen du rapport pour présenter nos amendements. Cependant, la population canadienne n'a eu en tout et pour tout qu'une seule chance de se faire entendre sur cette mesure législative rétrograde. Le comité législatif a donné à la population son unique chance de s'adresser aux députés et d'exprimer son désaccord. Le gouvernement a dit aux Canadiens de Sydney, de l'île de Vancouver et de l'île du Cap-Breton qu'ils n'avaient qu'une seule journée s'ils voulaient témoigner.

Qu'importe que nous ayons reçu de nombreuses demandes. La liste a été radicalement amputée. On a nié à la population la possibilité de parler.

Je vous donne un exemple des sentiments suscités par la question. Dans une lettre adressée au président du comité législatif, le porte-parole de Transport 2000 déclarait:

Je suis profondément déçu par la décision du comité législatif chargé du projet de loi C-129 de ne réserver qu'une seule journée à l'audition des témoins sur la question d'importance nationale que constitue la vente d'actions d'Air Canada. Si l'on tient compte de son immense contribution au développement de la nation et de sa place enviable dans le secteur des transports, Air Canada est sans conteste la plus remarquable des sociétés d'État offertes au secteur privé au cours de la présente session du Parlement. En choisissant ses témoins dans les cercles restreints de la direction des sociétés aériennes, des syndicats et des universitaires, le comité législatif a négligé ceux qui ont le plus contribué à faire d'Air Canada ce qu'elle est: le public voyageur.

En fait, le comité législatif a effectivement négligé de consulter la partie la plus importante concernée dans cette affaire, soit les voyageurs canadiens. Pourtant, c'est le gouvernement qui a décidé de ne consacrer qu'une seule journée à l'audition des témoins. Voilà pourquoi les Canadiens n'ont pas eu la possibilité d'exposer leur point de vue.

Pourquoi sommes-nous ici? Pourquoi discutons-nous de ce projet de loi? Pourquoi voulons-nous nous ingérer dans la conduite des affaires du secteur du transport aérien? Pourquoi tenons-nous absolument à privatiser Air Canada? Que vise-t-on au juste?

Nous permettrons à des directeurs et à d'autres de sans doute augmenter leur traitement. Nous voulons permettre au secteur privé d'investir dans Air Canada. En vertu du projet de loi, 75 p. 100 des actions devront être achetées par des Canadiens puisque seulement 25 p. 100 le seront pas des intérêts étrangers. Est-ce là le résultat que nous souhaitons? Non, nous ne saurions souhaiter ce résultat, car Air Canada appartient déjà aux Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Nous ne pouvons pas vendre les actions de la compagnie au grand public, car ce dernier en est déjà propriétaire.