

Air Canada

À l'heure actuelle, les deux principales sociétés aériennes, Air Canada et Canadien, possèdent, directement ou indirectement, des lignes aériennes subsidiaires qui desservent les aéroports centraux de Toronto, Ottawa, Montréal, Vancouver, Thunder Bay, Winnipeg, etc., avant de diriger les passagers vers les principaux transporteurs.

Mon collègue a fait état des problèmes que connaissent dans sa région les personnes qui doivent prendre l'avion pour avoir accès à des services médicaux. Durant nos audiences sur la déréglementation, particulièrement lorsque nous nous sommes entretenus avec des habitants de petites localités ou de collectivités éloignées qui doivent prendre l'avion pour se rendre à l'hôpital, nous avons découvert qu'avec un appareil pouvant transporter 19 personnes, une ligne aérienne subsidiaire ne peut offrir le même service qu'Air Canada avec ses DC-9. Il est impossible d'introduire dans les petits avions un fauteuil roulant ou une civière pour transporter un malade.

Bien que ce problème ne soit pas directement lié à la privatisation d'Air Canada, il est certainement associé à la campagne de privatisation et de déréglementation du gouvernement et en est le résultat final.

Je parlerai maintenant de la loi comme telle.

Une voix: Comment se fait-il que les sociétés d'aviation canadiennes préféreraient interdire la cigarette sur leurs vols?

M. Angus: Ils ont vu venir les choses. Le gouvernement actuel n'a pas eu le courage de faire parvenir une directive en ce sens à Air Canada.

M. Turner (Ottawa—Carleton): Ne soyez pas ridicule.

M. Angus: Il a fallu qu'un député néo-démocrate ait le courage durant des années de susciter l'intérêt nécessaire sur cette question et réussisse à faire adopter une mesure législative par la Chambre et par le Sénat pour qu'on interdise l'usage du tabac sur les vols intérieurs. Il n'a fallu rien de moins. Ce n'est pas le gouvernement qui a bougé mais un député néo-démocrate.

M. Turner (Ottawa—Carleton): Ne soyez pas ridicule.

M. Angus: Maintenant que j'ai réussi à capter leur attention, je vais aborder les propositions d'amendement au projet de loi qu'ont faites mes collègues et qui malheureusement n'ont pas été acceptées par la Chambre, et notamment par le gouvernement actuel, propositions qui auraient permis d'améliorer un projet de loi, selon nous très mauvais et très imparfait, en protégeant les contribuables, du moins dans une certaine mesure.

Celle qui m'intéressait le plus avait trait à la limitation de la propriété étrangère. Dans sa forme actuelle, le projet de loi suit la tendance internationale en limitant la propriété étrangère à 25 p. 100 pour toute ligne aérienne canadienne. Une disposition analogue existe aux États-Unis.

Si j'ai bien compris, le comité a été averti durant les audiences que le gouvernement américain s'apprêtait à accroître ce pourcentage et que, en raison de l'entente commerciale, qui vise l'harmonisation des dispositions d'un pays à l'autre, le Canada serait appelé à en faire autant. Ainsi, si les Américains décident de porter cette proportion à 40 p. 100, le Canada devra en faire autant. Pareille mesure s'appliquerait directement à Air Canada.

Nous avons essayé de changer tout cela. Nous craignons que l'une de nos deux compagnies aériennes, que ce soit Canadien international ou Air Canada, ne devienne en bonne partie la propriété d'un transporteur américain qui l'intégrerait à un réseau en étoile dont la plaque tournante se trouverait ailleurs que dans l'une de nos villes canadiennes et plutôt dans l'une des grandes villes américaines, obligeant ainsi les Canadiens à se rendre à Minneapolis, à Washington ou à New York pour revenir à une destination canadienne, ce que Sir John A. Macdonald s'était employé à éviter dans le cas de nos chemins de fer quand il avait facilité la création et le financement de la Société des chemins de fer du Canadien pacifique, pour préserver l'unité du pays. Il se préoccupait du transport selon l'axe nord-sud, alors qu'il souhaitait en réalité favoriser le transport selon l'axe est-ouest, pour unifier le pays. J'encourage ses descendants conservateurs à reconsidérer leur initiative à cet égard.

L'autre amendement visait à limiter le nombre des actions mises en vente ce qui, d'après le vice-premier ministre (M. Mazankowski) existait déjà dans le projet de loi déposé. Comme nous le savons, la mesure est très souple à cet égard. Elle pourrait permettre éventuellement de vendre au secteur privé et à des particuliers la totalité des actions d'Air Canada—en fait le ministre a donné à entendre que la chose risque de se produire à un moment donné.

Des voix: Bravo!

M. Angus: J'entends des «Bravo!». Je ne m'étonne pas que certains ministériels conservateurs souhaitent privatiser la totalité de la compagnie. Étant donné les dispositions du projet de loi et le fait que le gouvernement a donné comme directive à Air Canada, forte d'une part majoritaire de 55 p. 100, de voter dans le sens voulu par le groupe minoritaire, il vaudrait mieux aller jusqu'au bout. On en fait trop ou pas assez. Nous avons essayé d'inclure dans la loi une disposition voulant que seulement 45 p. 100 des actions soient mises en vente.

● (1640)

Je m'arrête maintenant aux aspects philosophiques de la question. Pourquoi les néo-démocrates s'opposent-ils à la vente de cette société d'État? Est-ce parce que nous aimons que le gouvernement possède? Certains croient que c'est tout ce qui nous motive. Ou est-ce parce qu'il est nécessaire, dans un pays comme le Canada, que les représentants élus de la population aient la possibilité d'influencer le commerce et les habitudes de déplacement de la population? Il existe des règlements qui contrôlent dans une certaine mesure les sociétés de transport, sociétés aériennes, chemins de fer et sociétés de camionnage. Mais si le gouvernement renonce à la possibilité d'ordonner à une société d'État de fournir des services dans le Nord ou d'exiger que les marchés très lucratifs du corridor Montréal-Ottawa-Toronto servent dans une certaine mesure à financer les services dans des régions éloignées, il est nécessaire de dire au conseil d'administration d'Air Canada que les profits ne sont pas les seuls facteurs qui entrent en considération. Il faut des services, non seulement dans les grands centres où beaucoup de gens d'affaires voyagent, mais aussi dans les centres comme Thunder Bay, Sault-Sainte-Marie et Sudbury, en