

*Air Canada*

On peut vraiment dire qu'Air Canada, dans sa courte histoire de 50 ans, a vraiment offert aux Canadiens des services de classe non seulement au niveau national mais au niveau international. Air Canada emploie aussi plus de 22 000 employés. On a vraiment raison d'en être fier.

Et c'est justement, monsieur le Président, le vice-premier ministre (M. Mazankowski) qui disait, le 12 avril 1988: «Ayant eu l'honneur de servir comme ministre des Transports, j'ai été responsable d'Air Canada dans cette Chambre. Je suis donc particulièrement conscient de la fierté et de l'expertise dont plus de 22 000 employés d'Air Canada ont dû faire preuve pour fournir des services aériens sûrs et efficaces aux Canadiens pendant une autre année encore. Les réalisations d'Air Canada sont encore plus impressionnantes quand on considère la vigueur et la compétitivité de l'industrie aérienne canadienne. Il y a plusieurs années que la société Air Canada n'est plus protégée par la réglementation gouvernementale. En fait, l'industrie toute entière s'est adaptée admirablement à l'inévitable nullité d'un marché libéralisé, bien avant que soit adoptée la Loi nationale sur les transports.»

Alors, je reviens encore à ma question: Pourquoi sommes-nous rendus là, à la privatisation d'Air Canada lorsque nous réalisons les succès de cette société? On peut aussi poser la question, à la lumière de ce que le premier ministre lui-même, le très honorable Brian Mulroney avait dit, et je cite:

*[Traduction]*

Air Canada n'est pas à vendre. Le Canada a besoin d'une ligne aérienne nationale. Il est possible que des actions d'Air Canada soient vendues à la population, mais le gouvernement va certainement conserver une participation majoritaire.

*[Français]*

Pourquoi privatiser, pourquoi vendre Air Canada? Bien, peut-être que le gouvernement s'est fait prendre à court de moyens, que dans les trois ou quatre dernières années, on a vraiment négligé nos obligations vis-à-vis cette société. Mais voilà, on nous dit qu'Air Canada doit moderniser sa flotte. Air Canada doit acheter de nouveaux appareils. On a besoin de quelque 300 millions de dollars, à court terme. Nous avons besoin de ces millions de dollars pour acheter des appareils. On a entendu dire qu'il s'agirait probablement ou certainement d'appareils Airbus, mais il semble que la décision n'a pas encore été finalisée. Alors, là, il faut se poser des questions.

On décide, en fait, pour obtenir ces 300 millions de dollars dont on a besoin pour faire un premier versement sur le renouvellement de la flotte, de vendre aux Canadiens ce qui leur appartient déjà. On compte leur vendre, dans un premier temps, 45 p. 100 des actions et on s'attend à ce que ce 45 p. 100 rapporte suffisamment à la société pour entreprendre la première étape de la modernisation de sa flotte.

Mais il faut aussi se poser la question suivante: Qu'arrivera-t-il à la société Air Canada une fois privatisée? A ce moment-là, la société Air Canada devra agir comme toute société privée, comme toute entreprise qui veut faire des affaires. Bien sûr, toutes les entreprises qui sont dans le domaine privé visent à faire des profits. Et une fois qu'on fait ces profits, qu'on maximise ces profits, car on doit répondre aux actionnaires... et plus on peut leur rapporter à ces actionnaires, mieux on est vu et plus longtemps on peut rester aux conseils d'administration. Les gens d'Air Canada devront agir comme toutes ces sociétés.

Ma crainte, c'est que dans cette poussée vers de plus grands profits, Air Canada soit obligée d'entreprendre certaines actions. Bien sûr, on peut dire qu'on peut avoir des craintes, qu'Air Canada abandonnera certaines routes, surtout celles qui sont moins profitables, parce que dorénavant le gouvernement ne sera plus là pour retenir cette société et l'obliger à donner des services aux communautés qui seront abandonnées. On verra aussi l'abandon de certaines installations, des installations, bien sûr, monsieur le Président, dont on dira qu'elles sont moins profitables. On verra certainement la centralisation des opérations.

Ici, monsieur le Président, on pourrait parler du CN, et c'est un exemple auquel j'ai fait allusion à plusieurs reprises. Le CN, ayant reçu de ce gouvernement la directive de rentabiliser ses opérations, s'est lancé dans une rationalisation de ses activités. Bien sûr, on a examiné toutes les opérations avec un oeil qui regardait surtout la rentabilité et on négligeait souvent l'intérêt public ou l'intérêt des communautés en cause.

Au Nouveau-Brunswick, cette rationalisation a signifié la perte de plus de 1 000 emplois et ces emplois ont été perdus non seulement dans une seule localité, mais dans plusieurs, et cela continue. Cela continue pour la simple raison que le gouvernement a décidé de ne pas intervenir. Il serait difficile pour lui d'intervenir maintenant, parce qu'en premier lieu, il avait donné la directive de rentabiliser les opérations.

Alors, qu'advient-il d'Air Canada si, à un certain moment, on décide justement de rationaliser les opérations? Cette décision relèvera entièrement des administrateurs et à ce moment-là, ils auront le champ libre pour faire ce qu'ils voudront pour rationaliser les opérations. Et je crains que dans cette poussée vers de plus grands profits, dans une marche vers une rationalisation des opérations, il y ait des mises à pied, il y ait des fermetures d'ateliers, c'est inévitable!

Si seulement dans ce projet de loi on avait au moins retenu, on avait imité la privatisation de la *British Airways* qui semble être un modèle lorsqu'on parle de privatisation de société de la Couronne! Eh bien, en Angleterre, lorsqu'on s'est lancé dans la privatisation, le gouvernement s'est bien gardé de tout laisser aller.

Il a gardé une action préférentielle, une *golden share*, qui donne justement le droit au gouvernement d'intervenir s'il juge que l'intérêt public est en cause, que la société ne sert pas l'intérêt du pays. Mais non, ici on a dit: Ce n'est pas utile, cela n'en vaut pas la peine, on privatise entièrement Air Canada.

Que va-t-il arriver aux services dans les régions éloignées? On nous assure que les services continueront. On nous dit même que maintenant les régions sont mieux desservies qu'avant, qu'on a plus de transporteurs. On a des transporteurs régionaux, mais il faut faire remarquer à la Chambre, monsieur le Président, que dans certains cas les transporteurs nationaux se sont retirés pour être remplacés par des services régionaux.

Qu'arrivera-t-il, monsieur le Président, si cette expérience, si cette approche ne réussit pas, cette approche de desservir les régions avec des réseaux régionaux? Les sociétés nationales vont se retirer, se sont retirées et se sont fait remplacer. Si cette approche ne fonctionne pas, nous, dans les régions, aurons tout perdu, et il faudra recommencer à zéro.