

Air Canada

Ce que les employés appréhendent, c'est qu'avec la privatisation, nous allons voir disparaître certaines correspondances aériennes qui existent à l'heure actuelle. La déréglementation peut accroître le nombre des vols de courte durée à bord d'avions turbopropulsés, mais il n'existe pas de remplacement pour le service à réaction direct et sans escale. Cette formule offre de nombreux avantages, y compris la rapidité, la fiabilité et le rendement en dépit de conditions météorologiques qui sont souvent loin d'être parfaites.

Par ailleurs, les avions à réaction offrent une capacité de transport de fret supérieure, de meilleures facilités d'accès pour les handicapés, et d'autres services importants comme le service ambulancier aérien. Nous avons eu un exemple de ce que signifie pour ma province l'abandon du service à réaction. Les citoyens de Brandon sont à tout le moins enrégés d'avoir été privés de leur service à réaction. S'ils en sont privés, c'est à cause d'une décision du gouvernement actuel, décision que le gouvernement libéral précédent avait déjà envisagée, quant à la nécessité d'imposer la concurrence au secteur aérien.

A l'heure actuelle, des avions à réaction assurent plusieurs services sans escale qui sont marginaux et que les transporteurs privés ont choisi soit d'ignorer soit de desservir d'une façon inadéquate. Les syndicats ont mentionné notamment ceux de Victoria, de Saskatoon, de Sudbury, de Sept-îles et de Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Avec la privatisation d'Air Canada, et suite à la fusion des sociétés CP Air et PWA, nous allons constater que nous n'avons plus que deux sociétés aériennes nationales intégrées, soit la société Air Canada et la nouvelle société Ligues aériennes Canadien international. La société Wardair offre bien des services réguliers limités entre les grandes villes, mais elle n'a pas accès à autant d'avions et à autant de destinations que les deux principaux transporteurs. Nous avons constaté ce qui s'est passé à la suite de la déréglementation aux États-Unis, un pays dont la population est dix fois plus nombreuse que la nôtre.

Une société Air Canada appartenant à l'État assurerait le maintien du service partout, et surtout dans les régions éloignées. Les vols d'une rentabilité économique douteuse obtiendraient une deuxième chance. L'établissement des prix ferait l'objet d'une surveillance. Par-dessus tout, en tant que société d'État, Air Canada est à l'heure actuelle comptable au Parlement et, en dernière analyse, à nos concitoyens. À notre avis, cette fenêtre sur le secteur revêt autant d'importance pour les Canadiens que la société Petro-Canada l'est pour le secteur énergétique.

• (1650)

Elle permettra de réaliser d'autres objectifs que ceux reliés à la concurrence. Elle offre une façon de surveiller l'application des normes de sécurité. Elle peut aider à vérifier le respect des normes dans des domaines moins tangibles, comme le service en vol et les services bilingues et multilingues. Elle pourra garantir l'accès aux services aériens à certains invalides, à des gens nécessitant des soins médicaux d'urgence, ainsi que le service fret.

Enfin, une compagnie aérienne d'État peut faire partie intégrante d'une politique nationale sur l'industrie aérospatiale.

Grâce à une politique d'achats et de compensations, nous pourrions influencer sur les orientations futures de cette industrie clé d'une façon profitable pour tout le Canada.

Le ministre affirme que cette privatisation va permettre aux employés de posséder une partie de la société plutôt que de la vendre en partie ou en totalité. Un petit groupe d'employés d'Air Canada souhaite des améliorations dans la gestion de la société. Selon eux, la privatisation est la façon de procéder. Personne ne devrait être dupe et croire que les employés auront ainsi la haute main sur la façon dont la société est administrée ou, du moins, auront leur mot à dire. Généralement, les entreprises se servent du programme d'achat d'actions, afin de placer des blocs entre les mains d'amis, afin de pouvoir faire face à une tentative de prise de contrôle ou à l'achat massif d'actions. Au moment de prendre notre décision, il ne faut pas accorder une très grande importance aux craintes de ces employés.

Dans ce projet de loi, on propose une privatisation partielle. Il s'agit là du prélude d'une privatisation complète, qui, sauf erreur, est le véritable objectif du gouvernement et que ce projet de loi va prévoir. Même si le gouvernement conserve ses actions, il a précisé clairement que ce sont les actionnaires privés qui prendront les décisions en fonction de ce qu'ils jugent être dans leur intérêt. Ainsi, les promesses quant au maintien des installations d'Air Canada à Winnipeg, Toronto et Montréal ou ailleurs ne sont que du vent. Les actionnaires privés peuvent décider et décideront probablement de sabrer dans les installations d'Air Canada à Winnipeg ou ailleurs si cela leur convient.

M. Epp (Provencher): C'est dans le projet de loi, David. Comment le modifiez-vous?

M. Orlikow: Mon collègue, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. Epp) prétend que cela est prévu dans le projet de loi. C'est en effet le cas. Cependant, le fait est que l'industrie et les investisseurs privés ont précisé très clairement qu'une privatisation privée ne fonctionnera pas, qu'elle n'est pas dans leur intérêt et qu'elle est tout à fait inacceptable. Ainsi, cette privatisation partielle conduira, dans un avenir pas très lointain, à une privatisation complète.

Dans le cahier des affaires du numéro du samedi 21 mai du *Globe and Mail* figure un article de Cecil Foster dans lequel on traite assez longuement de la question. L'article, coiffé du titre: «L'industrie peu enthousiaste à l'égard de la privatisation d'Air Canada», se lisait comme suit:

La présence en coulisse du gouvernement fédéral détournera vraisemblablement les investisseurs d'une société Air Canada partiellement privatisée, de sorte que la compagnie aérienne ne s'en trouvera pas mieux que lorsqu'elle appartenait complètement à l'État, font remarquer les observateurs de l'industrie.

De même, l'imposition de conditions de service à la compagnie aérienne pourrait lui occasionner des coûts d'exploitation supplémentaires et lui enlever sa flexibilité en matière de planification à long terme, déclarent ces mêmes observateurs.

De quoi parlent-ils? Ils parlent des dispositions du projet de loi qui exigeront que la société Air Canada, une fois partiellement privatisée, conserve ses installations à Winnipeg, Toronto, Montréal ou ailleurs.

L'article ajoute: