

Il en est résulté d'autres coûts s'ajoutant aux coûts directs de la sous-traitance, et notamment une croissance énorme du recours aux heures supplémentaires et au personnel non permanent.

Nous voyons—et j'évoquerai des exemples précis dans quelques instants—que le gouvernement est devenu prisonnier du dogme de la privatisation, de la réduction des effectifs et de la sous-traitance qui semblent un peu contraire au principe de la création d'emplois proclamé lors de l'avant-dernière campagne électorale. Il est vraiment désolant de constater que le gouvernement se vante d'avoir aboli 13 000 postes dans la fonction publique sans toutefois pouvoir indiquer à la population si ces suppressions de postes lui permettent de réaliser des économies.

Il est clair que, pour le gouvernement actuel, la privatisation, la réduction des effectifs et la sous-traitance sont des mots d'ordre qui tiennent du fanatisme au lieu de constituer des solutions pratiques à des problèmes concrets.

Le service fourni au public se ressent des compressions d'effectifs. Par ailleurs, dans le secteur des transports, il a été clairement démontré que la réduction des ressources a eu de graves répercussions sur la sécurité.

La volonté de faire plus avec moins crée des tensions dans presque tous les secteurs de la fonction publique. Transports Canada manque de personnel même s'il faut surveiller beaucoup plus étroitement les transporteurs aériens depuis la déréglementation. En fait, ce sont de plus en plus les compagnies aériennes qui se réglementent et qui se disciplinent elles-mêmes pour observer les normes canadiennes de sécurité en matière de transport des passagers.

Pour prendre un exemple tout simple, en juillet dernier, une étude a révélé que le taux d'accidents des grands transporteurs aériens commerciaux du Canada est deux fois plus élevé que celui des transporteurs américains. Le gouvernement devrait se demander si la déréglementation et la privatisation amélioreront ou aggraveront ces statistiques. Je pense que les décisions du gouvernement n'aideront pas à redresser la situation.

J'aimerais parler de deux incidents qui, à mon avis, montrent clairement qu'il y a lieu de s'inquiéter de la façon dont le gouvernement se décharge de ses responsabilités en les confiant à autrui.

On connaît les tristes résultats qu'ont eus, sur le plan financier, le transfert de responsabilités nationales au secteur privé. Qu'on se rappelle simplement le transfert de Boeing.

### *Initiatives ministérielles*

Mon deuxième exemple concerne la privatisation et tout particulièrement celle d'Air Canada. Je voudrais bien qu'on puisse passer à la Chambre l'enregistrement des propos que Claude Taylor a tenus l'an dernier lorsqu'il parlait, à l'émission *Cross Country Check Up*, des merveilles qu'il pourrait réaliser à Air Canada si seulement il ne se butait pas sans cesse aux obstacles propres aux sociétés d'État. Le service serait meilleur, selon lui. Les prix seraient plus bas. Les bénéficiaires augmenteraient. Tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes si seulement Air Canada était privatisée et s'il pouvait l'administrer sans les tracasseries que lui inflige le gouvernement fédéral.

Voyons maintenant comment se porte Air Canada qui a les coudées franches depuis un an? Je peux vous en parler en connaissance de cause puisque j'ai emprunté ce transporteur aérien. L'augmentation de ses tarifs dépasse de loin le taux de l'inflation. Son service s'est détérioré. Le nombre de vols ne cesse de diminuer et 3 000 employés perdent leur emploi dans une société qui devait supposément devenir plus rentable, plus commerciale et mieux placée pour assurer de meilleurs et de plus nombreux services et pour employer davantage de gens si seulement on pouvait la libérer de l'intervention fédérale et de ses obligations nationales.

Je voudrais revenir à un autre cas classique de privatisation. On a privatisé les Messageries CN il y a quelques années. Nous savons tous que les promesses du gouvernement, qui s'était engagé, à l'époque, à protéger les emplois, les avantages sociaux et les droits des employés, n'étaient que du vent. Depuis le début, le gouvernement avait l'intention de se départir des Messageries CN, de les vendre au secteur privé et de se dégager de toute responsabilité face aux employés qui ont si bien servi cette entreprise. Nous avons maintenant de bonnes raisons de croire qu'il y a eu certaines pratiques douteuses dans le processus de privatisation des Messageries CN et que les acheteurs n'étaient pas entièrement fiables.

• (1810)

Seulement quelques années après l'acquisition, leur entreprise a fait faillite. Des gens ont perdu leurs avantages sociaux. Je m'occupe en ce moment du cas d'un de mes électeurs qui a contribué pendant des années à un régime de pension et ne réussit même pas à savoir aujourd'hui quels arrangements ont été conclus entre le CN et l'acheteur des Messageries CN au sujet du régime de pensions des employés et cet électeur ne sait pas ce qui adviendra des cotisations qu'il a versées pendant tant d'années de sa vie active. Depuis deux ans, il essaie