

Air Canada

Les forces de la concurrence et la nouveauté de la situation ont amené relativement rapidement la création de deux grands transporteurs aériens nationaux: Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International, qui offrent directement ou par l'entremise de leurs associés des services nationaux, régionaux et locaux. En outre, la société Wardair est en voie de devenir un troisième transporteur national, soit une option additionnelle pour les voyageurs canadiens et étrangers.

Toutes les compagnies aériennes, dont Air Canada, continuent d'offrir des services publics importants. Mais il n'est pas nécessaire qu'elles soient des sociétés d'État pour cela. En fait, le dossier du transport aérien au Canada depuis qu'a été entamée la réforme économique de la réglementation montre à l'évidence que la libre concurrence et les forces du marché ont assuré la prestation de services meilleurs, plus sûrs et plus concurrentiels que la réglementation gouvernementale.

● (1540)

Par exemple, depuis 1984, le nombre des vols intérieurs réguliers hebdomadaires avait augmenté de près de la moitié à la fin de 1987. Leur nombre est en effet passé d'environ 6 200 à 9 300 vols par semaine. Cela veut dire que davantage de localités canadiennes bénéficient d'un service plus fréquent, donc que le public est de toute évidence mieux servi qu'auparavant.

Pour sa part, Air Canada a grandi avec l'industrie et a accru ses services. Ici encore, les chiffres sont très intéressants. Par exemple, le nombre des vols a augmenté de 90 p. 100 depuis 1984 grâce à l'intégration des transporteurs associés, passant de 2 369 vols par semaine en 1984 à 4 489 en 1987. On peut donc dire qu'avec l'intégration des services de ses associés, Air Canada fournit plus de services à plus de localités, et tous ces vols sont certes offerts sous l'égide d'Air Canada.

Au moment où elle se prépare à entrer dans la décennie de 1990, Air Canada possède une flotte vieillissante, et la direction de la compagnie aérienne doit être en mesure de conserver sa position dominante et de prendre ses propres décisions en matière de matériel, de financement et d'exploitation avec les mêmes options et les mêmes perspectives que ses concurrents canadiens et internationaux. La mesure dont la Chambre est saisie, le projet de loi C-129, donnera à Air Canada la liberté dont elle a besoin pour répondre rapidement et efficacement aux demandes de ses clients, libre de la surveillance et des procédures administratives auxquelles sont soumises les sociétés d'État.

Je voudrais maintenant passer à certaines dispositions du projet de loi lui-même, et ce faisant, je l'espère, démontrer à la Chambre à quel point il respecte fidèlement les engagements que j'ai pris dans la déclaration du 12 avril.

Tout d'abord, le projet de loi comporte de rigoureuses dispositions visant à faire en sorte que pas plus de 25 p. 100 des actions émises n'appartiennent à des non-résidents au Canada. Les mêmes restrictions s'appliquent à toutes les sociétés de transport, conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports. Par ailleurs, 10 p. 100 au plus des actions

émises peuvent être acquises ou contrôlées par un particulier ou des associés.

Autrement dit, contrairement à ce qu'on a laissé entendre, une ligne aérienne des États-Unis ou d'ailleurs ne pourra jamais devenir propriétaire d'une société canadienne comme Air Canada. C'est impossible. Au cas où certains députés l'auraient oublié, l'accord de libre-échange n'empêche pas le gouvernement d'imposer de telles restrictions.

De plus, le gouvernement s'étant engagé à maintenir les centres d'opérations et d'entretien de la société à Montréal, Winnipeg et Mississauga, le projet de loi ne fait que confirmer cet engagement. La loi garantit que ces centres vont être maintenus, mais les mêmes bonnes raisons pour lesquelles ils ont été établis constituent la meilleure assurance que non seulement ils vont rester, mais encore vont-ils grandir et prendre de l'expansion en même temps que la ligne aérienne et le pays.

[Français]

Troisièmement, la loi exige que le siège social d'Air Canada demeure à Montréal. Air Canada a joué un rôle de premier plan lorsqu'il s'est agi de fournir des services aux Canadiens dans les deux langues officielles du pays. Cette mesure législative garantit que la Loi sur les langues officielles continue de s'appliquer à Air Canada.

[Traduction]

Quant aux autres dispositions que j'ai annoncées le 12 avril et qui sont les conditions de cette initiative, le gouvernement va continuer de travailler avec le conseil et la direction d'Air Canada. J'assure à la Chambre que ni Air Canada ni le gouvernement ne vendra d'actions au public tant qu'on n'aura pas rempli les conditions suivantes.

Nous voulons que le plus grand nombre possible de Canadiens puissent devenir propriétaires de la ligne aérienne par le truchement d'un vaste plan innovateur de répartition des actions. Nous voulons aussi qu'Air Canada mette sur pied et finance un plan attrayant d'acquisition d'actions pour que ses 22 000 employés aient la chance de devenir propriétaires de leur société. Nous voulons aussi qu'Air Canada continue à suivre sa politique d'emploi.

Une fois qu'on aura satisfait à ces conditions réglementaires et financières, ainsi qu'à d'autres, le gouvernement autorisera Air Canada à vendre jusqu'à concurrence de 45 p. 100 de ses actions au public. Le gouvernement va garder 55 p. 100 des actions jusqu'à ce qu'il soit satisfait des conditions du marché et de la transition ordonnée d'Air Canada de société d'État à une société privée canadienne.

M. Cassidy: Ce n'est pas ce que le premier ministre (M. Mulroney) a promis.

M. Mazankowski: Je suis sûr que le député veut participer au débat, madame la Présidente, et je vais l'écouter attentivement. Je m'attends qu'il fasse preuve de la même courtoisie à mon égard.

Je suppose que la demande sera tellement forte de la part des Canadiens et des employés d'Air Canada que le gouvernement sera poussé à permettre assez rapidement à un plus grand nombre de personnes de participer.