

Canadien National et Air Canada

d'excellentes notions commerciales—va acquérir 30 p. 100 de Wardair pour 2.7 millions.

Nous nous sommes demandé si Air Canada cherchait à apprendre de Wardair comment gérer une entreprise d'affrètement. Si elle confiait à M. Ward la gestion des affrètements d'Air Canada, il est possible que ce secteur d'activité serait profitable. Mais tel ne sera pas le cas. Elle va acquérir une participation minoritaire dans Wardair. En fait, d'après la décision de la Commission canadienne des transports, Air Canada n'a pas droit à plus. Si Air Canada décide d'exercer son droit d'option et d'acheter la totalité de Wardair, il lui faudra à nouveau comparaître devant la Commission. Air Canada est prête à investir 2.7 millions en deniers publics dans Wardair sur les 140 millions de dollars que ce bill libérera afin d'acquérir une participation minoritaire dans cette compagnie d'affrètement. Le public canadien ne profitera pas d'un meilleur service de transport.

Cette transaction permettra tout au plus le transport de voyageurs supplémentaires pendant les vacances. Elle ne contribuera en rien à régler nos véritables problèmes sociaux. Air Canada donnera simplement de l'expansion à ses activités. Elle participera à celles d'une autre entreprise. Comme certaines autres sociétés de la Couronne, elle ne se contente pas de s'acquitter du travail dont le Parlement l'a chargée. Elle désire prendre de l'envergure. Il est temps que le Parlement et le gouvernement s'interposent. Si Air Canada est incapable d'assurer la desserte régulière et nécessaire des différentes parties du pays, que quelqu'un d'autre s'en charge. Il ne faut pas que nous lui permettions de croître sans cesse et de se servir de l'argent des contribuables pour prendre de l'expansion dans des secteurs qui n'ont normalement aucun rapport avec son activité propre.

On a dit que l'achat de Wardair n'était pas mauvais, que les actions étaient évaluées à \$2.50 chacune. Vous constaterez qu'elles valent \$1.60 sur le marché de Vancouver. Leur prix de vente est de 30 fois leur rendement. Vous découvrirez également que le bilan de Wardair accuse un déficit au chapitre du capital d'exploitation. Dans ces conditions, on se demande si les administrateurs d'Air Canada font preuve de bon jugement lorsqu'ils décident de se lancer dans une aventure qui n'a aucun rapport avec leur activité principale. C'est pourquoi cet amendement a été proposé.

En proposant l'amendement, nous ne cherchons pas à prouver que les gens qui travaillent pour Air Canada sont incompetents ou qu'ils font un mauvais travail. Ils font du bon travail. C'est une bonne compagnie aérienne, mais elle pourrait être meilleure si ses administrateurs y faisaient plus attention au lieu d'essayer de trouver d'autres sources d'investissement. Dans un instant, je parlerai de l'affaire Comstock.

En parlant d'investissements, Air Canada a repris, le premier janvier 1973, une société connue sous le nom de *Econaire Holidays Limited*. Cette société devait organiser des vols nolisés. Le ministre des Finances (M. Turner) sera heureux d'apprendre qu'en neuf mois d'activité, cette nouvelle société n'a perdu qu'un demi-million de dollars. Le ministre arrive probablement à perdre plus d'argent lui-même. Ça recommence. Les administrateurs d'Air Canada voulaient se lancer dans une autre entreprise. Ils ont repris *Econaire Holidays Limited*, organisé des vols nolisés, offert un service de transports aériens à bon marché et perdu seulement \$500,000. C'est ce que font d'autres sociétés de la Couronne. On en a parlé au cours du débat sur la motion précédente, à propos du Canadien National.

[M. Blenkarn.]

Apparemment, Air Canada veut devenir un colosse dans son domaine. Cela n'aurait peut-être pas d'importance si Air Canada était réellement rentable et si cette société rapportait d'importants dividendes aux Canadiens. En réalité, la société a rapporté des dividendes d'environ \$200,000 par an, soit moins de 3 p. 100 du capital investi ou du chiffre d'affaires. En fait, Air Canada semble deux fois moins rentable que les autres compagnies aériennes d'Amérique du Nord, ce qui est une triste constatation. Le Canadien Pacifique est plus de deux fois plus rentable et Delta, deux fois et demi plus rentable. La société Air Canada serait plus rentable si elle était mieux administrée. La direction ne devrait certainement pas perdre son temps à investir son argent dans des entreprises secondaires.

J'aimerais vous donner un autre exemple de son inefficacité. On a établi à Toronto un terminus conçu pour servir les gens. A cause d'une erreur, le ministère des Transports a construit un terminus que tout le monde déteste. Il ressemble à une grange et ferait un excellent entrepôt pour les marchandises. Pourtant, qui l'a acquis, s'est excusé et a déclaré qu'il s'agissait en réalité d'un magnifique terminus. Air Canada, bien sûr, même si, pendant l'année se terminant le 31 décembre 1973, Air Canada a perdu au moins 1.5 million de dollars de bénéfices et de recettes à cause du terminus. Voilà comment Air Canada est administré.

A propos des entreprises secondaires, j'aimerais maintenant parler de l'affaire Comstock et de la façon dont M. Pratte, président d'Air Canada et de son conseil d'administration, a répondu aux questions posées au comité à ce sujet. Si je me rappelle bien, Air Canada doit contribuer pour 4 millions de dollars, Comstock International, pour 6 millions et le gouvernement canadien prêterait sans intérêt environ 16 millions de dollars aux deux sociétés. Ainsi, le gouvernement versera en réalité 20 millions de dollars. Les actions ordinaires de la nouvelle société seront réparties dans un rapport de 60 à 40 et la société d'État ne possédera que 40 p. 100 des actions, même si le gouvernement versera un pourcentage plus important des fonds. La société acquerra la position de la General Dynamic's à Canadair et la position de la de Havilland dans l'établissement de Toronto. Nous nous sommes renseignés à ce sujet. Dans une publication à l'intention de ses employés, Air Canada explique certains aspects du marché. Nous avons découvert que l'affaire est presque conclue. La société déclare à ses employés: «Eh bien, nous nous lançons dans la fabrication aérospatiale.» Les propositions sont là; nous allons les mettre en vigueur.

● (1650)

Mon collègue, le député de York Simcoe (M. Stevens), a demandé des renseignements sur cette transaction au président d'Air Canada. Celui-ci a déclaré que l'affaire n'était rendue qu'à l'étape de la discussion, mais qu'elle ne connaissait pas la politique du gouvernement et qu'elle ne s'était donc engagée à rien. Cependant, la société dit à ses employés, par l'entremise de son propre service de nouvelles, que l'affaire est conclue. Si elle ne s'est pas engagée, pourquoi le budget prévoit-il des fonds en vue de ce marché? Pourquoi nous presse-t-on d'adopter un bill qui fournira 6.7 millions de dollars de plus pour lui permettre d'investir dans des entreprises secondaires? Pourquoi, pendant les réunions du comité, esquive-t-on les questions à propos des fonds en jeu et des avantages que le gouvernement du Canada aurait à s'occuper davantage de la fabrication d'avions ou de quoi que ce soit d'autre, par l'entremise d'Air Canada ou d'autres sociétés?