

Air Canada

Ce cas concret est un excellent exemple. Air Brad-d'Or, une nouvelle société aérienne financée par le gouvernement du Canada, a ouvert ses portes et annoncé qu'elle allait muter des gens de Sydney à Halifax à Port Hawkesbury. Qu'est-il advenu d'Air Brad-d'Or? Cette société ne dessert plus cette région, car elle n'est pas parvenue à réaliser des bénéfices pour la rendre viable et lui permettre de continuer d'exister. Pourtant, grâce aux profits qu'il réalisait sur les principaux trajets, le transporteur national disposait de suffisamment de ressources pour desservir les petites localités.

J'imagine que le gouvernement ne se soucie que de ce qui se passe dans le corridor Vancouver-Toronto-Montréal. Je me serais imaginé que les représentants de Charlottetown se seraient suffisamment intéressés à la chose pour défendre les gens de Charlottetown après qu'un gouvernement libéral eut doté cette ville de l'un des plus jolis aéroports de toute la région de l'Atlantique. Nous allons constaté au cours de la prochaine année financière que des employés de l'aéroport de Charlottetown ont été mis à pied et que le service a beaucoup diminué en importance. Nous allons constaté également que les avantages et les perspectives économiques vont diminuer d'autant, parce que le gouvernement actuel n'aura pas fait en sorte qu'un transporteur national desserve toutes les régions du Canada, et non seulement les riches corridors de ce pays.

M. McMillan: Charlottetown est l'un de ceux-là.

M. Hawkes: Je ne puis me défendre de formuler quelques commentaires. Ce débat me donne l'impression d'une redite. Il s'agit de la treizième privatisation qu'effectue le gouvernement actuel, et j'entends de la bouche des mêmes orateurs les mêmes prédictions de mises à pied. J'entends de leur bouche également les mêmes prédictions à propos de la baisse de service. Je mets le député au défi de me nommer l'une de nos privatisations qui a abouti à des mises à pied et non pas à une recrudescence de l'emploi, du service et de l'achalandage. Voilà ce qui caractérise toutes et chacune des privatisations que le gouvernement a effectuées.

● (1630)

La privatisation d'Air Canada aura le même effet. Grâce à la déréglementation adoptée par le gouvernement, les transporteurs aériens subsidiaires et les plus grandes sociétés se sont associés. Les employés sont mieux rémunérés, plus satisfaits. Les vols sont plus nombreux et un plus grand nombre de localités sont desservies.

Des voix: Bravo!

M. Hawkes: La raison est fort simple. Aucune société ne peut réaliser de profits sans avoir de clients qui paient les factures. Qu'est-ce qui attire la clientèle dans le secteur du transport aérien? Ce sont les horaires, le service et l'équipement. Ce sont de meilleurs appareils. Ce sont des employés heureux dans leur travail qui donnent pleine satisfaction aux clients. C'est aussi un bon bilan en matière de sécurité.

Certains Canadiens ont encore peur de prendre l'avion. Il est important d'avoir un bon bilan en matière de sécurité pour attirer les clients. La privatisation sera avantageuse pour les consommateurs et pour les employés et certainement très avantageuse pour les clients.

M. Dingwall: Monsieur le Président, je relève le défi qu'a lancé le député en demandant quelle société d'État ou quel organisme du gouvernement du Canada a fait l'objet d'une privatisation qui a entraîné une perte d'emplois. Le député vit dans un monde de rêve. Après que le Service CN Route a été privatisé pour devenir Route Canada, il a fermé ses succursales dans de nombreuses localités d'un bout à l'autre du pays, notamment à Sydney, en Nouvelle-Écosse, où 22 personnes ont perdu leur emploi. C'est ce qui est arrivé. Alors ne venez pas me dire que tous ces projets de privatisation entrepris par le gouvernement, y compris la privatisation d'Air Canada, n'entraîneront pas la suppression d'emplois. Nous avons suffisamment de preuves pour conclure, sans l'ombre d'un doute, que si.

Je vois le député qui sourit d'un air narquois, mais il sait trop bien qu'il y aura d'importantes mises à pied à Sydney, Moncton, Fredericton, Stephenville et Corner Brook au cours du prochain exercice financier. S'il n'a pas le courage de prendre la parole à la Chambre des communes pour . . .

M. Turner (Ottawa—Carleton): La société de Havilland a congédié des centaines de travailleurs.

Le président suppléant (M. Papproski): La période réservée aux questions et observations est maintenant terminée. Le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) a la parole pour continuer le débat.

M. Ian Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je voudrais participer au débat en troisième lecture sur le projet de loi C-129, tendant à brader Air Canada.

Je voudrais discuter de quelques points dont certains ont déjà été abordés par mon collègue qui a pris la parole avant moi. Prenons par exemple le rapport entre les plans de privatisation du gouvernement et ses plans de déréglementation. L'un ne va pas sans l'autre. Tout a commencé avant les dernières élections lorsque les libéraux ont lancé le concept de la déréglementation de l'industrie des transports aériens. On a apporté des changements afin de faciliter la tâche aux transporteurs qui désirent se lancer en affaires ou se retirer du marché, inaugurer ou abandonner des itinéraires, offrir ou suspendre des services.

Dans le cas du système de service radiant qui s'est développé au Canada, dans une grande mesure comme aux États-Unis et comme nous l'avions prédit, nous constatons que la déréglementation a entraîné une baisse, et non une hausse, de la concurrence.