

*Air Canada*

Voici qu'on laisse maintenant entendre que ce rôle ne sied plus à Air Canada. Nous ne sommes pas d'accord et les employés syndiqués de la société en question ne sont pas d'accord non plus. En fait, ceux-ci soutiennent qu'il est encore plus important d'avoir un transporteur public dans le climat de déréglementation qui nous a été imposé, à la suggestion d'abord de l'ancien gouvernement libéral puis du gouvernement conservateur actuel. Nous trouvons la propriété publique plus nécessaire que jamais dans un climat de déréglementation où certains services sont vulnérables.

A notre avis, Air Canada devrait avoir la responsabilité d'offrir un service de qualité pas seulement entre Montréal et Toronto, ou entre Toronto et Winnipeg ou encore entre Vancouver et Halifax. Nous croyons que des villes comme Sault Sainte-Marie et London, en Ontario, ont droit à un service de qualité. Nous trouvons que Whitehorse et Yellowknife ont droit à un service de qualité. En raison de la concurrence, la qualité du service diminuera pour les petites villes.

● (1640)

On prétend que la privatisation d'Air Canada est nécessaire parce que la société a besoin de plus grosses sommes d'argent pour acheter de nouveaux appareils et que si nous ne privatisons pas la société, l'achat de nouveaux appareils par la société d'État, viendra gonfler la dette nationale. En fait, cela ne se passerait pas ainsi.

En 1986, Air Canada a déclaré des bénéfices de plus de 40 millions de dollars. Le rendement sur les avoirs a été de 9,1 p. 100, ce qui n'est pas mal du tout. C'est ce qui a valu à Air Canada de figurer parmi les sociétés canadiennes les plus prospères.

La société Air Canada s'en tire très bien à longue échéance. Elle a fait des profits au cours de huit des dix dernières années, période où ses profits—impôt non payé—ont dépassé ses pertes de 379 millions. Ses revenus cumulatifs nets étaient de 243 millions de dollars.

Air Canada n'a pas reçu de subventions du gouvernement depuis 25 ans. En fait, la société n'a pas reçu de capitaux depuis 1978 quand elle a finalement été séparée du CN. Tout en faisant face à ses responsabilités de société d'État, Air Canada a été plus rentable que des concurrents comme CP Air, Eastern Provincial et Nordair.

D'aucuns prétendent qu'il faut privatiser Air Canada pour qu'elle soit concurrentielle. A preuve, disent-ils, la loi sur la déréglementation des transports est sur le point d'être adoptée. Rien n'indique que des gouvernements se soient mêlés des opérations quotidiennes d'Air Canada. Nous savons que les avions DC-9 sont à remplacer, mais il y a plusieurs façons de recueillir des capitaux. L'émission d'actions n'en est qu'une. Beaucoup d'autres méthodes ont déjà été utilisées et pourraient servir davantage à l'avenir.

Pour une société aérienne à peu d'actionnaires, la manière traditionnelle de financer sa flotte est d'émettre des obligations à long terme. C'est ce que CP Air, filiale de Canadian Pacific Limited, a fait en 1985. Son coefficient d'endettement était plus élevé que celui d'Air Canada à l'heure actuelle. Le contrat

de location est une autre option. Une façon innovative d'acquies de nouveaux appareils sans engager beaucoup de capital consiste à les louer d'un tiers: un consortium de banques ou d'autres institutions financières est propriétaire des avions qu'il loue à la société de transport pour une période fixe.

PWA a innové dans ce domaine en 1986 quand elle a revendu et loué sa flotte de 737. Dernièrement, Air Canada a tenté cette expérience en louant quelques DC-9 qu'elle venait de vendre.

Il y a aussi les facilités de financement. Comme le marché mondial des avions commerciaux se fait plus compétitif, les fabricants offrent des facilités de paiement pour attirer les acheteurs. C'est ainsi que, il y a quelques années, McDonnell Douglas a réussi à vendre son nouvel avion MD-80 à American Airlines et à Trans World Airlines. Etant donné la concurrence que se livrent McDonnell Douglas, Boeing et Airbus, le consortium européen, il ne fait aucun doute qu'on pourrait obtenir des arrangements de location et des facilités de financement.

Ou, s'il faut une plus grande mise de fonds, le gouvernement devrait émettre des actions. Air Canada s'est avérée un bon investissement public. On pourrait justifier que la première émission d'actions ait lieu dans dix ans.

Certains affirment qu'il faut privatiser Air Canada pour la rendre plus rentable. Selon nous, rien ne prouve qu'Air Canada ait été mal administrée comme société d'État.

Examinons quelques grands critères de rendement. Qu'il s'agisse du coefficient de remplissage, des passagers-kilomètres payants par employé et des tonnes-kilomètres payantes par employé, Air Canada se trouvait, à la fin des années 70, au-dessus de la moyenne des transporteurs aériens d'Amérique du Nord. A la fin des années 70, la consommation de carburant intervenait pour 20 p. 100 des dépenses d'exploitation d'Air Canada comparé à 25 p. 100 dans le cas de CP Air. Quant au rendement par passager payant et à la sécurité, Air Canada fait constamment mieux depuis 20 ans que CP Air. Ces données proviennent d'une étude menée par M. Langford et sont valables pour les années 1960 et 1970.

Quant à la sécurité aérienne, une étude portant sur les années de 1960 à 1975 a démontré que la société Air Canada figurait au premier rang, sur un pied d'égalité avec sept autres sociétés aériennes, parmi les 40 transporteurs internationaux les plus sûrs.

Je le répète, les syndicats représentant la grande majorité des employés d'Air Canada ont dit ce qu'ils pensaient de cette privatisation. Ils ont fait état de leurs raisons. Ils croient que le transporteur national qui appartient à l'État continue de jouer un rôle important de politique nationale. Essentiellement, cette politique a besoin d'être renforcée et non pas affaiblie. Ils estiment qu'Air Canada continue d'atteindre cet objectif en dépit du fait qu'elle est contrainte depuis 1978 de fonctionner sur une base commerciale rentable. Elle se trouve confrontée à la nécessité de rajeunir sa flotte. Cependant, je le répète, il existe des moyens d'y arriver sans pourtant recourir à la privatisation.