

Wardair, de Canadien Pacifique et d'autres compagnies au Canada ont tous connu une certaine ampleur sous des administrations libérales. Depuis que le gouvernement conservateur est au pouvoir, comme par enchantement, toutes ces compagnies ont été achetées ou amalgamées en une seule compagnie, et on a vu la disparition de ces compagnies régionales qui faisaient l'honneur de toutes les régions du pays. Donc, la privatisation d'Air Canada est une étape vers la prise en charge et l'amalgamation en une seule grande compagnie canadienne à plus ou moins longue échéance de tout notre transport aérien, et je dis que ceci est dangereux et mauvais.

En terminant, madame la Présidente, je dirai à l'honorable député qui semble vouloir faire accroire au monde qu'il est heureux de nous entendre, c'est le même député qui vient de dire *That the question be put!*, ce qui veut dire qu'il veut que le débat se termine le plus vite possible, et en posant la question préalable comme il l'a fait tout à l'heure, il nie à tous les députés en cette Chambre le droit de présenter des amendements au projet de loi actuellement. Cela veut dire qu'en deuxième lecture, depuis que le député de Brampton—Georgetown a pris la parole, il n'y a plus aucun autre député qui peut présenter un amendement au projet de loi. Alors, c'est de l'hypocrisie crasse de sa part!

• (1340)

[Traduction]

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Madame la Présidente, ce débat devient vraiment intéressant. Il est assez animé aujourd'hui. Mon ami de Brampton—Georgetown commençait à devenir de la couleur qu'il attribue au caucus néo-démocrate, tellement il s'énervait à propos de tout le processus.

Tout d'abord, je voudrais parler de la motion dont nous sommes saisis. Elle propose de mettre la question aux voix maintenant. Nous n'avons débattu le projet de loi C-129 qu'environ six ou sept heures, et ce n'est qu'une évaluation approximative de ma part. C'est une mesure législative très importante. Elle fait partie d'une trilogie qu'a commencé le gouvernement conservateur depuis qu'il est arrivé au pouvoir en septembre 1984, à savoir, la privatisation, la déréglementation et l'accord commercial avec les États-Unis.

Lorsqu'on parle de changer la structure, la propriété d'une société de transport aérien que les Canadiens possèdent depuis plus de 50 ans par l'intermédiaire de la Chambre et du Cabinet, lequel a reflété la tendance politique de notre pays, il s'agit d'un débat fondamental. Il ne faut pas le prendre à la légère. Il ne faut pas que le gouvernement essaye, comme il l'a fait l'autre jour, d'imposer une prolongation de la séance de façon que nous siégions tard dans la soirée et que cela perturbe le cours normal des travaux en comité et des responsabilités des députés lorsqu'ils sont ici à Ottawa.

Aujourd'hui, le gouvernement a décidé de mettre en place une procédure qui signifie pratiquement, et cela s'adresse aux observateurs, que l'opposition ne peut pas proposer d'amendement. La prochaine décision à prendre sera de mettre maintenant la question aux voix. Naturellement, le gouvernement avec sa majorité la fera adopter s'il en décide ainsi, puis nous aurons le vote à l'étape de la 2^e lecture du projet de loi C-129.

Air Canada

Je voulais simplement signaler que le gouvernement est de plus en plus frustré et nerveux. Une foule de projets de loi ont été déposés.

M. Fennell: Nous ne sommes pas pressés.

M. McDermid: Nous avons tout le temps voulu.

M. Angus: Mon collègue d'en face dit que nous avons tout le temps voulu. Il voudrait peut-être retirer la motion qui nous empêche de présenter les amendements que nous aurions pu proposer. Nous enverrons le projet de loi au comité.

M. McDermid: C'est là où les amendements devront être apportés.

M. Angus: Bien entendu, les amendements n'ont rien à voir avec le libellé du projet de loi. Le premier amendement proposé par un de mes collègues visait à renvoyer l'essentiel du projet de loi au comité des transports dont je suis membre pour étudier la privatisation d'Air Canada. Le gouvernement, n'étant pas d'accord, a rejeté cette motion.

Le deuxième amendement visait à reporter le projet de loi à six mois, une période normalement utilisée par les députés. Je suis sûr que les députés de la majorité faisaient la même chose lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Cela donne au public le temps d'étudier toutes les ramifications d'un projet de loi. Il peut ainsi préparer des mémoires, décider s'il est en faveur ou non du projet de loi et être prêt lorsque le comité législatif en est saisi. Au lieu de cela, nous avons un gouvernement qui, une fois de plus, ne contrôle plus son calendrier et essaie de faire adopter ce projet de loi à toute vapeur.

J'en viens maintenant au contenu du projet de loi. En deuxième lecture nous sommes censés parler des principes, c'est-à-dire de la question de savoir si Air Canada devrait, initialement, être partiellement vendue au public puis, plus tard, à la discrétion du gouvernement, vendue complètement. Je rappelle au député que chaque Canadien—homme, femme ou enfant—détient déjà une part d'Air Canada, tout comme il détient une part du CN et, dans certaines provinces, une part de la société de téléphone ou d'électricité. Dans des localités comme la mienne, les contribuables sont propriétaires de la société de téléphone et de la société de distribution de l'électricité.

Historiquement, le Canada s'est occupé de l'administration de ses propres affaires et de la distribution des services, notamment dans le domaine des transports. Lorsqu'on se penche sur les décisions prises il y a des décennies et susceptibles d'influer sur l'avenir du pays, on s'aperçoit que les gouvernements craignaient l'intrusion des sociétés ferroviaires du sud. Ils voyaient un pays susceptible de leur échapper et c'est pourquoi ils se sont arrangés pour faire construire une voie ferrée reliant l'Est à l'Ouest.

Il y a quelques décennies, nombre de petites sociétés ferroviaires étaient en difficulté. Le gouvernement les a fusionnées et a créé les Chemins de fer nationaux, propriété intégrale des contribuables canadiens.

• (1350)

Il y a plus de 50 ans, lorsque les transports aériens étaient en pleine expansion et considérés comme la voie de l'avenir, le gouvernement du Canada, avec l'appui des Canadiens, a formé sa propre société aérienne. Ce n'est pas le secteur privé—que