

Air Canada

Cette mesure législative ne repose sur rien de solide. Elle ne se rattache à aucun plan général. Elle n'est le fruit que d'une décision à courte vue, d'un plan à court terme reposant sur la seule volonté d'utiliser le produit de la vente d'Air Canada pour équilibrer nos livres en vue du prochain budget. Ce n'est pas ainsi que des décisions aussi importantes doivent être prises. C'est pourquoi mon parti et moi nous opposons au projet de loi.

M. Nystrom: Monsieur le Président, j'ai quelques questions à poser au député de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy). Je respecte beaucoup le député. Comme moi, il représente l'Ouest. Il a beaucoup d'expérience en politique, il a même déjà été ministre. Nous avons déjà travaillé ensemble à certains projets. Je lui demande s'il a vraiment changé d'idée au sujet de la privatisation d'Air Canada.

● (1300)

Je suis tombé par hasard sur un article de la *Presse Canadienne* daté du 17 mai 1984. Les conservateurs seront heureux d'apprendre, j'en suis sûr, que l'article avait le titre suivant: «Air Canada s'envole peut-être vers le secteur privé». Il contenait une longue interview avec plusieurs personnes, dont le ministre des Transports de l'époque, c'est-à-dire l'actuel député de Winnipeg—Fort Garry. L'article commençait ainsi: «Lloyd Axworthy a-t-il affiché une pancarte «À vendre» à la porte d'Air Canada?». Puis: «Le plan de libéralisation de la réglementation des transports aériens de M. Axworthy semble faire renaître le projet de privatisation d'Air Canada, dont l'actif s'élève à 2,2 milliards de dollars. M. Axworthy n'a pas dit s'il est ou non en faveur de ce projet.» Dans l'article, M. Jeanniot, qui était alors vice-président exécutif d'Air Canada, avait dit: «M. Axworthy ne s'opposerait pas au principe de la privatisation.»

Je ne tiens pas à lire tout l'article parce qu'il est assez long, mais il est certain que, en mai 1984, la *Presse Canadienne* était persuadée que le ministre des Transports de l'époque était favorable à la privatisation d'Air Canada. L'article précisait même que le ministre était disposé à faire faire une étude, à se montrer très ouvert et à voir si Air Canada pouvait être vendue au secteur privé.

Je suis très heureux de constater aujourd'hui que le député de Winnipeg—Fort Garry n'est pas favorable à la privatisation d'Air Canada. Peut-il cependant nous dire s'il a effectivement changé d'avis et pourquoi?

M. Axworthy: Il est malheureux que le député n'ait pas écouté mon discours. J'ai passé en revue ce que nous avons fait, étape par étape. Lorsque nous avons libéralisé la réglementation en 1984, la nouvelle politique relative aux compagnies aériennes plaçait clairement Air Canada dans une nouvelle situation. J'avais alors demandé au comité des transports de la Chambre d'étudier le rôle d'Air Canada en fonction de questions de sécurité, de concurrence et de concentration, de relations de travail et de développement régional. Comme je

l'avais dit à l'époque, le nouveau gouvernement, en arrivant au pouvoir en 1984, avait annulé l'ordre de renvoi au comité.

Je crois que j'ai été honnête et franc. En imposant des règles inutiles, l'ancien système limitait l'initiative des compagnies aériennes en matière de routes et de prix. La politique devait donc être libéralisée. À la lumière de l'expérience américaine dans ce domaine, il nous incombait de déterminer la manière précise dont nous allions procéder au Canada. J'avais alors fait un effort honnête pour permettre aux Canadiens de se faire entendre sur cette affaire extrêmement importante.

De plus, j'ai établi des critères très clairs à respecter. Je ne réagissais pas à l'aveuglette, comme certains de ses collègues le font, pour ou contre la privatisation. Je disais qu'il fallait examiner les nouvelles circonstances, écouter les Canadiens, faire enquête et ensuite, agir en suivant certains critères. Comme je l'ai dit dans mon discours, le gouvernement a refusé d'en faire autant. Malheureusement, le député ne m'a pas écouté attentivement. Le gouvernement n'a respecté aucun des critères que j'avais établis en matière de sécurité et de partage de la technologie et des avantages sociaux. Il n'a rien fait à ce sujet. Le Canada n'a pas de politique sur le transport aérien et, dans ces conditions, la privatisation d'Air Canada est une stupidité.

Mme Finestone: Comme le député voyage entre Ottawa et Winnipeg, a-t-il remarqué s'il y avait beaucoup de changements dans le service offert, la longueur des queues et le temps qu'il faut pour enregistrer les bagages et les passagers et monter à bord des avions? Pense-t-il que la privatisation améliorera la sécurité? Réduit-on le personnel affecté au service aux clients?

Des employés de la compagnie m'ont dit qu'on n'avait pas remplacé des collègues mis à pied sans raison. Lui a-t-on dit la même chose? Comme le député a défini les critères qui auraient dû être examinés par un comité de la Chambre concernant non seulement les règlements mais aussi le partage des avantages sociaux, les relations de travail, la concurrence et la sécurité, a-t-il remarqué dans ses déplacements s'ils étaient respectés?

M. Axworthy: Je dois avouer que j'ai fait un calcul rapide ce matin et j'ai découvert que, au cours des deux derniers mois, je suis allé 16 fois à Winnipeg. Lorsqu'on voyage aussi fréquemment, la seule façon de s'en sortir, c'est de faire le vide et d'oublier tout ce qui se passe autour de soi. C'est ce qui me permet de redevenir le député fougueux et provocateur que je suis lorsque j'arrive à destination.

C'est exactement ce genre de questions que j'espérais que nous aurions la chance d'étudier. Il est troublant de penser que ce sont là les questions auxquelles nous aurions pu répondre. Nous aurions pu examiner attentivement d'autres exemples de déréglementation et de privatisation à l'étranger, mais nous n'avons même pas essayé.