

Air Canada

A mon avis, sans aller jusqu'à interdire catégoriquement l'achat des actions ou d'autres intérêts dans une entreprise de location de camions, le gouverneur en conseil ne devrait pas appliquer de sanctions sans que les parties intéressées en aient eu préavis et aient eu l'occasion d'en parler au ministre des Transports. Le ministre nous dira peut-être qu'il faut, même là, obtenir l'approbation des organismes provinciaux de réglementation. Je réponds à cela qu'à mon avis avant qu'un décret du conseil du gouvernement approuve qu'Air Canada achète ou crée une entreprise de location de camion, le secteur intéressé devrait être prévenu, car il n'est pas suffisant de s'en remettre aux autorités provinciales; les intéressés doivent avoir assez de temps pour étudier toutes les conséquences de la décision et préparer leurs instances.

A mon sens, l'insertion d'une telle disposition ne créerait pas de difficultés, puisqu'en vertu de l'article 27 de la loi nationale sur les transports et des exigences de la commission provinciale des transports routiers relatifs aux fusions et aux acquisitions, Air Canada devrait signaler toute acquisition dans le but de permettre aux parties intéressées de faire appel devant les divers tribunaux de réglementation. La différence, je le répète, c'est que l'autorisation du gouverneur en conseil décide du règlement de la question.

L'expérience révèle qu'en vertu de l'article 27 de la loi nationale sur les transports, lorsque des décrets sont promulgués, on assume que l'autorisation devient un fait accompli, et en général les commissions provinciales renoncent à accomplir leur tâche de révision. Je souhaiterais que le ministre examine sérieusement la motion n° 1. Je sais qu'il va dire à la Chambre que la loi comporte suffisamment d'assurances et de garanties pour dissiper les craintes que j'ai exprimées.

● (1240)

Je voudrais cependant lui faire remarquer qu'après avoir étudié de près cette loi et après examen détaillé par l'Association canadienne du camionnage, nous en sommes venus à la conclusion que la loi ne comportait pas suffisamment de garanties pour permettre aux camionneurs d'engager le dialogue avec le ministre avant qu'une entreprise de camionnage ait été acquise ou créée sous l'égide d'Air Canada.

Je voudrais maintenant dire quelques mots de la motion n° 2, qui vise à supprimer le passage suivant de la loi:

Le gouverneur en conseil peut, par décret, autoriser la société à exercer d'autres pouvoirs que ceux autorisés par la présente loi.

Je fais cette proposition tout simplement à cause des craintes que j'ai de voir Air Canada se lancer dans des activités de camionnage. Je répète que ses possibilités et ses activités ont été grandement élargies. Trop de pouvoirs ont été conférés en ce qui a trait aux activités et aux possibilités énoncées à l'article 6(1)d) et à l'alinéa i); l'article 8 confère d'autres pouvoirs au gouverneur en conseil.

Le ministre a dit en comité qu'il jugeait qu'on ne devrait recourir à cette disposition que dans des circonstances extraordinaires, je ne vois donc pas pourquoi il y a lieu de la garder dans la loi. A mon avis, Air Canada n'a pas besoin de pouvoirs supplémentaires, qu'ils soient directement contenus dans la loi ou conférés par un décret du conseil. Pour dépasser les pouvoirs énoncés dans cette mesure législative, il faudrait certaine-

ment renvoyer cette question au Parlement. En combinant la portée de ce bill à celle de la nouvelle loi nationale sur les transports, on accorde au gouvernement un pouvoir beaucoup plus vaste pour diriger et gérer le secteur du transport. Ce n'est pas de ce genre de dirigisme que nous avons besoin; ce dont nous avons besoin, c'est de programmes et de règlements non ambigus parce qu'il nous faudra bientôt investir des sommes considérables dans les transports. Il faut donc que le gouvernement adopte une politique constante au lieu d'intervenir pour régler chaque cas qui se présente.

J'espère qu'à l'issue des audiences sur la loi nationale sur les transports, nous pourrions établir un programme de transport applicable à l'échelon national, en réduisant l'ingérence du gouvernement au strict minimum et que nous pourrions permettre aux entreprises de camionnage de voler de leurs propres ailes tout en respectant un programme national aussi libéral que possible. Si nous y parvenons, nous éviterons le caractère temporaire que conférerait nécessairement à un programme tout remaniement ministériel. Il faut reconnaître que le ministre actuel a apporté au secteur des transports une stabilité autrefois inexistante, et je l'en félicite. Nous n'approuvons pas toujours ses initiatives, mais je pense que nous sommes parvenus, grâce à lui, à avoir une meilleure idée des prérogatives et de la mission d'Air Canada. Je pense qu'à cet égard, nos opinions rejoignent celles du ministre.

J'espère que le ministre examinera de nouveau sérieusement la motion n° 1, car j'estime qu'elle ne nuira en rien aux opérations d'Air Canada. Si elle devait être acceptée, je serais heureux de retirer les deux autres motions déposées à mon nom. Comme il y a un ou deux orateurs de ce côté-ci qui désirent intervenir dans ce débat, monsieur l'Orateur, je me contenterai de demander au ministre d'étudier ma motion sérieusement. C'est une motion importante qui contribuerait à dissiper les craintes des représentants du secteur du camionnage et à créer l'atmosphère de confiance, de stabilité et de continuité dont nous avons réellement besoin à ce stade-ci, engagés que nous sommes à faire des investissements substantiels dans l'infrastructure des transports. Nous y parviendrons, non seulement par l'entremise du secteur privé, mais aussi par celle du secteur public.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je comprends les objectifs que poursuit l'honorable député de Vegreville (M. Mazankowski) en présentant ces modifications. Nous en avons discuté en comité et je sais que l'un des résultats qu'il se propose d'atteindre—et je l'assure que je partage son désir—est de rassurer les parties intéressées qui s'inquiètent des retombées de ce projet de loi. Je crois avoir donné des garanties à cet effet en comité, mais je les répéterai ici. Tout en saisissant la Chambre de la question de la nouvelle structure d'Air Canada, nous aurions pu accorder à la Canadian Business Corporation tous les pouvoirs d'une personne physique en relation avec ses activités. Cela n'aurait pas manqué d'être interprété par certains comme une bénédiction accordée à la société et à la direction du conseil pour s'engager dans des activités qui relèvent des ministres et du gouvernement.