Air Canada

position extrêmement délicate, à l'instar des compagnies aériennes privées. Il est extrêmement difficile dans un secteur totalement déréglementé d'avoir une compagnie publique faisant concurrence à des compagnies privées. Cependant, je n'ai pas jugé absolument nécessaire de déréglementer complètement ce secteur, car après avoir examiné l'expérience américaine, il m'est apparu qu'elle posait un certain nombre de graves problèmes. Il y avait notamment toute la question des relations de travail. Ainsi, les employés ont été victimes d'abus, à la suite de la déréglementation. Des gens ont été licenciés. Ils ont perdu leur emploi et leur gagne-pain sans être indemnisés comme il se doit, sans avoir la possibilité de se recycler ou de s'assurer que leurs droits de travailleurs seraient respectés ou protégés.

En outre, on s'est également posé de sérieuses questions sur la sécurité. Il était évident que, en ouvrant complètement le marché, nous allions inviter un certain nombre de compagnies aériennes à offrir leurs services sans se préoccuper d'assumer leurs responsabilités envers la population ni de garantir la sécurité des passagers. Il faut ajouter à cela, et c'est un fait très peu connu, que, dans le cadre de la déréglementation, les Américains ont mis en oeuvre un programme extrêmement coûteux permettant de favoriser le développement de petites compagnies aériennes assurant des liaisons régionales. Ils étaient disposés à octroyer de fortes subventions à des compagnies aériennes desservant de petites régions de l'Alaska ou d'autres contrées des États-Unis. Les Américains jugeaient que cela allait de pair avec toute déréglementation. Il s'agissait donc, en d'autres termes, d'une déréglementation absolue. De plus, selon moi, de graves questions se posaient sur la concentration dans le secteur des transports aériens.

En même temps que nous annoncions notre politique aérienne en avril 1984, nous avons proposé un mandat clair au comité des transports de la Chambre des communes pour le charger d'examiner de genre de questions. Faudrait-il assouplir davantage la réglementation aérienne? Quel devrait être le rôle d'Air Canada dans cet environnement? Le comité avait plus précisément pour mandat d'étudier la sécurité aérienne, les relations syndicales-patronales, la politique de fusion et d'échec à la concurrence, et les services aux régions isolées. Nous avons dit que, avant d'instituer d'autres changements, conformément à notre intention de faire participer la Chambre des communes à l'élaboration des politiques, le comité des transports entreprendrait toute une série d'audiences d'un bout à l'autre du Canada, ferait les recherches et l'étude nécessaires et ferait des recommandations.

Les élections de 1984 ont malheureusement mis fin à ce mandat. Le ministre des Transports de l'époque, l'actuel vice-premier ministre, a annulé ce mandat. Les Canadiens n'ont donc jamais eu l'occasion de s'exprimer ouvertement et publiquement sur les bouleversements qu'entraîne la déréglementation des compagnies aériennes ni sur le rôle d'Air Canada. Je ne puis absolument pas comprendre pourquoi, après son arrivée au pouvoir en 1984, le nouveau gouvernement a refusé de continuer ce qui aurait dû être un examen libre et attentif de ces questions très importantes. Il s'est plutôt cantonné dans la bureaucratie, je suppose, pour finir par nous présenter des

plans concernant la déréglementation des compagnies aériennes et le rôle d'Air Canada sans aucune forme de participation publique.

Ces questions n'ont toujours pas été examinées et les Canadiens n'ont pas eu l'occasion de se faire entendre.

J'estimais, moi aussi, qu'il incombait au gouvernement, en tant que seul actionnaire d'Air Canada, d'examiner la société et sa politique aérienne sous l'angle non seulement des transports, mais aussi du développement économique. Alors que la concurrence internationale devenait de plus en plus acharnée, nous assistions à la mise au point de technologies de pointe, notamment dans l'industrie aérospatiale. Nous constatons que la technologie se concentrait au Canada central, que les autres régions n'en bénéficiaient pas. Lorsque je suis devenu ministre des Transports, j'ai décidé de voir si le rôle public d'Air Canada devait comporter aussi la responsabilité de contribuer au développement économique. Je me trouvais ainsi à élargir le cadre dans lequel s'inscrit le mandat de cette société d'État.

Ayant cessé d'être ministre des Transports en septembre 1984, je ne sais pas ce qu'il est advenu de cette étude interne dont le but était de déterminer comment Air Canada pourrait devenir un instrument de politique gouvernementale en matière de développement économique. Je dirais que les préoccupations que nous avions en 1983-1984 à ce sujet se sont aggravées lorsque nous avons vu le nouveau gouvernement à l'oeuvre. La décision relative au CF-18 a montré clairement qu'il n'entendait pas utiliser l'industrie aérospatiale comme moyen de répartir les nouvelles technologies entre les diverses régions du Canada. Il a rejeté les solides arguments économiques et financiers qui militaient en faveur de Winnipeg. On a décidé pour des raisons politiques d'en confier l'entretien aux installations de Montréal.

• (1250)

La question se pose également à propos de l'Airbus. Étant donné qu'Air Canada a maintenant décidé de remplacer sa flotte de 727 par une toute nouvelle génération d'appareils, on se demande surtout où se feront la sous-traitance et l'entretien pour l'Airbus. Ces décisions gouvernementales ont beaucoup à voir avec le développement régional au Canada. Si nous nous en remettons simplement aux forces du marché, nous assisterons encore une fois à une concentration de cette nouvelle technologie d'avant-garde dans une région très restreinte du Canada.

L'histoire du Canada montre que nous ne nous en sommes pas remis aux forces du marché pour bâtir notre pays; nos ancêtres, et notamment sir John A. Macdonald, ont dit que si on avait laissé jouer les forces du marché, il n'y aurait pas eu de Canada, mais une intégration économique Nord-Sud avec les États-Unis. Une certaine forme d'intervention publique a été nécessaire pour réaliser une union économique Est-Ouest. À l'époque de sir John A. Macdonald, cela s'est fait grâce au chemin de fer. À notre époque, cela se fera peut-être grâce à l'ordinateur, aux systèmes informatiques ou à l'industrie aérospatiale. Une décision gouvernementale s'impose néanmoins pour veiller à ce que ces avantages économiques soient partagés sur une grande échelle de sorte que le Canada tout entier bénéficie de cette nouvelle activité économique.