

Air Canada

Comme le député de Cowichan—Malahat—Les Îles (M. Manly) l'a signalé, le plus récent sondage Angus-Reid a montré que même parmi les conservateurs, 47 p. 100 s'opposent à la privatisation d'Air Canada alors que 44 p. 100 sont en faveur de cette dernière. Je me demande vraiment pourquoi le parti conservateur modifie de façon aussi fondamentale son idéologie au sujet de la participation publique. Pourquoi décider tout à coup de suivre la voie de Margaret Thatcher et du président Reagan?

Le président du comité des transports est parmi nous aujourd'hui. C'est un remarquable conservateur aux idées libérales de la Nouvelle-Écosse. Je suis persuadé qu'il bout de colère à sa place. Il avait la tête penchée tout à l'heure. Je pensais qu'il dormait, mais il était plutôt fâché. Il ne doit absolument pas apprécier la direction dans laquelle le petit gars de Baie Comeau entraîne le parti conservateur en modifiant fondamentalement notre pays et en tentant de suivre la voie de Margaret Thatcher ou du président Reagan. Je suis persuadé que ce conservateur chevronné et très digne doit être furieux de voir ce que le petit gars de Baie Comeau fait à notre pays.

Le député de Cowichan—Malahat—Les Îles pourrait-il nous dire pourquoi, à son avis, le parti conservateur renie ses racines et son patrimoine pour ce qui est du libre-échange, de la privatisation et de la réglementation? Pourquoi s'éloigne-t-on de la voie tracée au fil des ans par Sir John A. Macdonald, Stanfield, Diefenbaker et Joe Clark qui croyaient dans une certaine participation publique? Pour quelles raisons les conservateurs décident-ils de modifier notre pays pour ce qui est de la privatisation, le meilleur exemple étant, bien entendu, ce projet de loi sur la société Air Canada? Le changement est fondamental. Pourquoi ce reaganisme? Pourquoi ce thatcherisme?

● (1240)

Je me demande si le député de Cowichan—Malahat—Les îles est parvenu à psychanalyser le premier ministre (M. Mulroney) et s'il pourrait nous dire ce qui se passe. Autrement, peut-être le président du comité des transports le pourrait-il. C'est un homme de grande expérience, conservateur de gauche à l'ancienne mode, au demeurant grand admirateur de John Diefenbaker et de tous les autres conservateurs de gauche. Peut-être pourrait-il prendre la parole à la Chambre et nous dire jusqu'à quel point cette initiative le dégoûte. Ou peut-être s'est-il laissé museler par le Cabinet du premier ministre, lui qui préside maintenant le comité des transports? Figure-t-il maintenant parmi les marionnettes qui doivent tenir leur langue et qui appréhendent de dire ce qu'ils pensent? C'est peut-être le cas.

Le président suppléant (M. Ellis): Malheureusement, le député de Cowichan—Malahat—Les Îles (M. Manly) ne saurait poursuivre, député de Yorkville—Melville (M. Nystrom) ayant épuisé tout le temps prévu. Débat.

L'hon. Lloyd Axworthy (Winnipeg—Fort Garry): Si je porte un intérêt particulier à ce projet de loi, monsieur le Président, c'est en partie en raison de l'importance que revêt Air Canada pour ma propre localité de Winnipeg, mais aussi parce qu'à l'époque où j'exerçais les fonctions de ministre des Transports, j'ai eu l'occasion d'examiner de près certaines de ces questions. En fait, on a même donné à entendre, lorsque le

vice-premier ministre (M. Mazankowski) a annoncé ce projet de loi, que le gouvernement conservateur avait élaboré son programme en fonction de mes objectifs et de mes buts initiaux. Comme je l'ai dit à l'époque, j'aurais bien aimé que ce fut vrai. Si le gouvernement avait opté pour une politique des sociétés aériennes, orientée dans le sens que nous avons choisi en 1983-1984, la Chambre serait saisie présentement d'un projet de loi bien supérieur et qui correspondrait beaucoup mieux au rôle véritable d'Air Canada.

Je voudrais utiliser le temps dont je dispose cet après-midi pour examiner les mesures qui ont été prises jusqu'à maintenant et préciser les raisons pour lesquelles j'estime que ce projet de loi fait fausse route. Celui-ci ne vise pas à assurer le développement harmonieux des sociétés aériennes au Canada. Lorsque j'ai assumé le marocain des transports à l'été 1983, à peu près toutes les grandes sociétés aériennes de notre pays éprouvaient d'énormes difficultés financières. Deux des sociétés aériennes privées étaient au seuil de la faillite. Même Air Canada avait éprouvé des pertes considérables et perdait un grand nombre de ses clients sur ses routes habituelles. Le gouvernement devait intervenir de toute urgence.

Nous avons constitué sur-le-champ un certain nombre de groupes de travail et nous les avons chargés d'examiner les changements qu'il y avait lieu d'apporter à notre politique du transport aérien pour redonner à ce secteur le rôle prédominant qu'il avait toujours joué. Nous n'avons pas perdu de vue que ce secteur joue un rôle spécial au Canada en raison de la configuration géographique et du climat de notre pays, et aussi en raison de sa dépendance à l'égard du commerce. Le transport rapide par la voie des airs des voyageurs et des marchandises a toujours constitué l'un des facteurs importants qui ont contribué à l'édification, à la croissance et au développement du Canada.

Ce fait a été reconnu par les gouvernements précédents dans les années 1930 et 1940, alors qu'ils ont dû créer une compagnie aérienne publique, car les lignes aériennes privées n'étaient pas disposées à entreprendre la tâche en question. Dans les années 1980, la situation avait changé radicalement et modifié le rôle de la compagnie aérienne publique. Après un examen interne extrêmement poussé effectué par un certain nombre de ministères, et après étude de l'expérience américaine en matière de déréglementation, j'ai jugé qu'une façon de stimuler encore davantage le développement dans le secteur des transports aériens consistait à relâcher les règles. Ainsi, nous avons annoncé au printemps de 1984 une nouvelle politique sur les lignes aériennes qui changeait d'une façon marquée les règles appliquées par la Commission canadienne des transports. Nous avons donné aux lignes aériennes beaucoup plus de liberté en ce qui a trait aux prix et aux itinéraires et pour ce qui est d'entreprendre d'autres initiatives leur permettant d'attirer des clients. Le lancement du programme pour grand voyageur a découlé directement de ces modifications à la réglementation au printemps 1984.

En outre, il était manifeste à mes yeux que, pour libéraliser le régime de réglementation des compagnies aériennes, il fallait également revoir le rôle de la compagnie aérienne publique dans ce contexte. En effet, s'il fallait suivre le modèle américain consistant à procéder à une déréglementation totale, la société Air Canada allait manifestement être placée dans une