

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### LA LOI D'AIR CANADA DE 1976

#### MESURE PRÉVOYANT LA RÉORGANISATION D'AIR CANADA

La Chambre reprend l'étude du bill C-17, concernant la réorganisation d'Air Canada, dont le comité permanent des transports et des communications a fait rapport avec des propositions d'amendement.

**M. l'Orateur:** Neuf motions d'amendement au bill C-17 sont inscrites au *Feuilleton*. Les motions n<sup>os</sup> 1, 2 et 3 sont inscrites au nom du député de Vegreville (M. Mazankowski) et devraient, à mon sens, être regroupées aux fins du débat. Mais la présidence se pose des questions au sujet de la recevabilité de la motion n<sup>o</sup> 3, qui dépasse le cadre de l'article qu'elle tend à amender; il s'agit de l'article 6, qui traite des capacités et pouvoirs de la société et, plus particulièrement, dans le paragraphe (4), de l'établissement de succursales. En substance, la proposition contenue dans ce paragraphe dit que la société ne doit pas faire un certain nombre de choses sans l'autorisation du gouverneur en conseil. Mais la motion n<sup>o</sup> 3 tend à faire une autre proposition en ajoutant l'idée d'audiences publiques et de publication, qui n'était pas contenue dans l'article 6.

Évidemment, je suis disposé à entendre le point de vue des députés quand nous en arriverons là. Je signale aussi aux députés que les motions n<sup>os</sup> 4 à 9 inclusivement peuvent être regroupées aux fins de la discussion, mais qu'elles feront l'objet de votes distincts, le cas échéant. Il y aura donc deux groupes de votes et, si c'est nécessaire, des votes distincts sur chaque motion du deuxième groupe.

**M. Mazankowski:** Voilà qui convient certainement aux députés de notre parti. Peut-être que le gouvernement serait disposé à accepter la motion n<sup>o</sup> 1; dans ce cas, cela répondrait peut-être en partie à la motion n<sup>o</sup> 3. Nous pourrions donc traiter l'essentiel des motions n<sup>os</sup> 1 et 2 et peut-être, avec la permission des députés, pourrions-nous élargir le débat de manière à inclure la motion n<sup>o</sup> 3. Cependant, j'ose espérer que le gouvernement verra d'un bon œil la motion n<sup>o</sup> 1. J'espère qu'il l'acceptera et nous en serions satisfaits.

**M. l'Orateur:** Pour l'instant, la Chambre pourrait entreprendre de débattre les motions n<sup>os</sup> 1 et 2; la motion n<sup>o</sup> 3 pourrait faire l'objet de quelques précisions quant à sa substance. Mais je ne mettrai pas aux voix la question n<sup>o</sup> 3 pour l'instant. Quand nous en aurons fini avec les motions n<sup>os</sup> 1 et 2, la présidence voudra peut-être entendre certains points de vue avant de prendre une décision au sujet de la motion n<sup>o</sup> 3. Nous abordons donc les motions n<sup>os</sup> 1 et 2 inscrites au nom du député de Vegreville et appuyées par le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski).

**M. Don Mazankowski (Vegreville) propose:**

Motion n<sup>o</sup> 1.

Qu'on modifie le bill C-17, loi portant réorganisation d'Air Canada, à l'article 6, en retranchant la ligne 24, page 2, et en la remplaçant par ce qui suit:

«les de surface dans la mesure nécessaire en transport aérien des marchandises de l'étranger au Canada ou d'un endroit à un autre à l'intérieur du Canada et

### Air Canada

conformément aux règlements du transport routier de chaque province, et des installations pour le».

Motion n<sup>o</sup> 2.

Qu'on modifie le bill C-17, loi portant réorganisation d'Air Canada, à l'article 6,

a) en supprimant les lignes 15 à 18, page 3;

b) en retranchant les lignes 19 à 22, page 3, et en les remplaçant par ce qui suit:

«(2) La société a, pour l'exercice des pouvoirs visés au paragraphe (1), la capacité, les droits, pouvoirs, privilèges et obligations d'une personne physique.»

et en renumérotant le paragraphe (4) qui devient le paragraphe (3).»

—Monsieur l'Orateur, comme vous l'avez justement souligné, les trois motions que j'ai proposées, dont deux font l'objet du débat, sont étroitement associées, de sorte que nous acceptons volontiers de débattre en commun le contenu de chaque motion. Notre parti est heureux de pouvoir débattre le bill concernant la réorganisation d'Air Canada. Le bill a pour objet d'élargir l'éventail des activités de la société.

Le paragraphe 6(1) précise la capacité et les pouvoirs de la société. L'alinéa 6(1)(i) est une disposition omnibus qui autorise la société à effectuer les opérations annexes nécessaires à l'exécution de ses activités. Nous passons ensuite au paragraphe 6(2) qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'autoriser la société à exercer d'autres pouvoirs que ceux autorisés par la loi. Donc, les pouvoirs qu'on se propose de déléguer à la société et au gouverneur en conseil sont extrêmement vastes; il s'agit de pouvoirs discrétionnaires et c'est pour cette raison que j'ai présenté la motion n<sup>o</sup> 1.

Le fait qu'Air Canada puisse entreprendre des activités de camionnage à contrat au titre d'activités accessoires suscite de nombreuses préoccupations. L'éventail des activités et des fonctions indiquées dans le projet de loi a suscité d'importantes préoccupations au sein de l'industrie du camionnage, qui relève essentiellement du secteur privé et qui représente plus de 13,000 entreprises individuelles. Alors qu'actuellement, nous insistons beaucoup sur les besoins des petites entreprises, en essayant de mettre en place une politique susceptible de maintenir ou de renforcer la position des petites entreprises canadiennes, il est indispensable de prendre toutes les précautions pour faire en sorte que cet important secteur de notre économie soit préservé et que rien ne vienne nuire aux facultés de survie et de croissance des petites entreprises et à leur participation à la vie économique de la nation.

Il me semble que le projet de loi présente une faiblesse dans la mesure où il n'assure pas une protection suffisante à l'industrie du camionnage. Nous savons qu'Air Canada est devenu un concurrent pour l'industrie du camionnage à contrat au niveau du transport de biens de valeur élevée entre les grands centres urbains. Il existe déjà une concurrence entre l'avion et le camion pour les transports transcontinentaux. J'ai appris que les transports entre Toronto et Vancouver étaient tels que les marchandises acheminées par vol direct n'arrivaient pas plus vite à destination que celles qui étaient expédiées par les services transcontinentaux de transport routier. On s'attend que les progrès accentuent la concurrence entre l'avion et le camion, car la qualité du service, et notamment la garantie d'une livraison rapide, sont considérées comme un élément important par l'expéditeur et le destinataire.