

Il est temps qu'Air Canada oriente ses efforts et sa gestion vers l'exploitation de son réseau aérien, qu'elle le fasse bien et de façon profitable. La Chambre n'a donné à Air Canada aucun pouvoir pour s'occuper d'hôtels, de fabrication, d'opérations subsidiaires et d'autres activités d'affrètement. Air Canada est là pour être notre principal transporteur national. Elle a une position privilégiée dans le trafic aérien. Grâce à cette position privilégiée, elle devrait pouvoir apporter des recettes importantes aux Canadiens et, en même temps, leur fournir un service exceptionnellement bon. Si nous devons avoir une compagnie aérienne, ayons-en une. Si nous devons avoir un autre géant dans le domaine des investissements, modifions alors la nature d'Air Canada et introduisons-y de bons investisseurs. Cette société ne devrait pas être un véhicule d'investissements. Elle devrait orienter ses efforts dans la voie où elle pourra le mieux jouer son rôle.

A un moment donné, Air Canada avait le monopole de la liaison Vancouver-Victoria. Elle avait également le monopole de la liaison Calgary-Edmonton. Ces liaisons ont été largement accaparées par une autre compagnie aérienne qui est capable de donner un bien meilleur service qu'Air Canada. Je demande à la Chambre quand donc cette compagnie aérienne se mettra-t-elle à fournir des services aériens et cessera-t-elle d'essayer de prétendre qu'elle a les aptitudes d'un géant financier?

L'Orateur suppléant (M. Laniel): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

M. Mackasey: Monsieur l'Orateur, j'avais pensé prendre la parole mais si nous pouvions passer au vote, je me désisterais volontiers car nous avons parlé de ce sujet maintes et maintes fois en comité. Je serais très heureux de renoncer à toute possibilité de participer au débat et de passer à la prochaine étape de ce bill.

M. Stevens: Monsieur l'Orateur, j'ai l'intention de parler au sujet de la motion à l'étude, mais étant donné qu'il est déjà 4 h 57, je me demande si l'on ne pourrait pas dire qu'il est 5 heures.

M. Mackasey: Monsieur l'Orateur, j'en conclus, d'après l'observation de l'honorable député, qu'il a l'intention de prendre la parole plus tard ce soir. Si l'on ne vote pas pendant les trois minutes qui restent, et si l'honorable député a l'intention de prendre la parole à 8 heures...

L'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre, s'il vous plaît. Nous pourrions peut-être dire qu'il est 5 heures. Si l'honorable député désire prendre la parole avant 5 heures, il peut le faire et nous continuerons ensuite le débat après 8 heures.

L'hon. Bryce Mackasey (Verdun): Monsieur l'Orateur, je serai bref et j'irai droit au but. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le député de Mississauga (M. Blenkarn). Je crois que nous nous respectons mutuellement dans ce domaine. Nous étions tous deux membres du comité et nous avons étudié la question du rôle d'Air Canada. Quant à savoir si l'on peut exploiter une compagnie aérienne sans avoir accès à des hôtels et des vols nolisés ou alors si l'on peut avoir accès à ce que je considère comme étant un milieu qui se transforme rapidement pour l'industrie du transport aérien, tout est une question d'opinion.

L'industrie du transport aérien est beaucoup plus compliquée qu'il y a trois, cinq ou dix ans alors qu'elle n'était rien d'autre qu'un service intérieur. Il m'est difficile

Pièces de véhicules

d'imaginer une compagnie aérienne sans accès à des hôtels et à des vols nolisés. C'est pourquoi non seulement la présence d'Air Canada dans le domaine des vols nolisés et de l'hôtellerie est logique, mais son absence serait illogique. Que son activité soit adéquate et efficace, c'est une question de point de vue. Il est même probable que nous partageons cette opinion. Je ne devrais pas dire que nous la partageons puisque c'est un domaine assez compliqué. Il s'agit d'une opinion. Toutefois, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il est pratiquement impossible pour toute société nationale de transport aérien dans un monde où la concurrence joue un grand rôle, de s'attendre à pouvoir continuer à attirer suffisamment de passagers à l'avenir si elle ne peut offrir un service complet. Ce service complet doit, évidemment, comprendre l'accès aux hôtels difficiles à trouver dans certaines parties du monde ainsi qu'une amélioration dans le domaine des vols nolisés. Puis-je maintenant dire qu'il est 5 heures, monsieur l'Orateur?

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Laniel): En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Vancouver-Sud (M. Fraser)—Le Nord canadien—Demande de réexamen de l'autorisation de recherches sismiques dans l'île de Bathurst; le député de Sault-Sainte-Marie (M. Symes)—Les ressources énergétiques—Le prolongement de l'oléoduc jusqu'à Montréal—Les motifs du rejet de l'utilisation du pipe-line Sarnia-Toronto; le député de Perth-Wilmot (M. Jarvis)—L'agriculture—L'industrie laitière—Demande d'exposé de la politique à long terme.

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

● (1700)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

[Traduction]

LA LOI SUR LES PIÈCES DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET D'INSTRUMENTS AGRICOLES

MESURE ASSURANT L'APPROVISIONNEMENT EN PIÈCES DE VÉHICULES AUTOMOBILES ET D'INSTRUMENTS AGRICOLES

M. Elias Nesdoly (Meadow Lake) propose: Que le bill C-103, concernant la garantie d'approvisionnement en pièces de véhicules automobiles et d'instruments agricoles importés au Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques.