

La présidente suppléante (Mme Champagne): À l'ordre! Il est vraiment impossible que la présidence entende le député. La présidence apprécierait si la Chambre se calmait. La parole est au secrétaire parlementaire.

M. Hawkes: Merci de votre intervention, madame la Présidente. Je pourrais parler plus fort, comme les députés le savent, mais je préfère votre solution qui consiste à demander aux députés de se tenir tranquilles, afin que le débat soit peut-être plus raisonnable.

Les députés ne sont pas sans savoir que depuis quatre ans le gouvernement a apporté bien des modifications au Canada et qu'il a notamment adopté la nouvelle Loi nationale sur les transports en 1987. Cette Loi réduisait la réglementation économique de l'industrie et elle permettait d'exploiter les lignes aériennes en laissant davantage s'exercer les lois du marché.

Il est vrai que ce type de débouchés accrus pour le secteur privé profite grandement aux consommateurs. Ceux qui voyagent par avion entre Ottawa et l'Ouest assez fréquemment peuvent témoigner que le service offert à l'heure actuelle est supérieur et plus fréquent. Nous avons davantage de choix et les prix sont compétitifs.

[Français]

De tels changements ont amené une restructuration de l'industrie des transports aériens qui comprenait une seule compagnie aérienne nationale, quelques transporteurs régionaux et plusieurs transporteurs locaux.

Les députés savent pertinemment que notre pays bénéficie maintenant des services de deux transporteurs nationaux, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International. Ces deux compagnies aériennes fonctionnent selon le même principe: elles possèdent des partenaires régionaux et locaux et une alliance de transporteurs qui desservent les petites collectivités à des intervalles plus rapprochées.

De plus, la compagnie Wardair, une compagnie de l'Alberta, devient une vive concurrente, tant sur le marché des vols intérieurs qu'internationaux.

Quant à ceux qui ont soutenu que les changements dans la façon avec laquelle les compagnies aériennes sont réglementées ou détenues par leurs propriétaires entraîneraient une baisse de la qualité et de la quantité des services, je me contenterai de leur présenter des statistiques très révélatrices. Entre 1984 et 1987, par exemple, la moyenne hebdomadaire des vols intérieurs à horaire fixe sur l'ensemble du territoire est passé de 6 200 à 9 300, ce qui représente une augmentation de 50 p. 100.

[Traduction]

Dans notre monde moderne d'aujourd'hui—et tout à l'heure, j'ai parlé de l'opposition qui est incapable parfois de comprendre un monde moderne—on retrouve 17 transporteurs nationaux importants, pour ce qui est de la taille de leur flotte. On peut probablement dire, selon moi, qu'Air Canada est l'un de ces 17 transporteurs nationaux. De ce groupe, seuls trois des principaux transporteurs du monde appartiennent en totalité à l'État à l'heure actuelle. Quels sont-ils? Avant que nous n'adoptions ce projet de loi, Air Canada est de ce nombre. Il y a ensuite Aeroflot, la compagnie aérienne russe et enfin Air

Air Canada

China, la compagnie aérienne de la République populaire de Chine.

Comme d'autres pays l'ont fait avant nous, il est temps de se débarrasser de cette ligne aérienne qui appartient entièrement à l'État. Il est temps de se joindre au monde moderne, comme d'autres pays, notamment la Grande-Bretagne, le Japon, la Suède, la Suisse, la France, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, l'Espagne et l'Australie, l'ont fait ou sont sur le point de le faire. Pour ce qui est de la sécurité, il serait faux de prétendre, comme certains le font, qu'elle pourrait être compromise à cause de ce projet de loi.

• (1710)

La Loi sur l'aéronautique de 1985 est un autre exemple des réalisations de notre gouvernement. Il est, en outre, démontré que les dépenses consacrées à l'infrastructure reliée au transport aérien, notamment le matériel et les programmes de sécurité, ont presque triplé depuis dix ans, en réponse à des initiatives de ce genre.

La participation du public à la propriété de la société Air Canada n'aura aucune répercussion—et je le souligne, madame la Présidente—sur la législation et les règlements relatifs à la sécurité qui s'appliquent de la même façon à tous les transporteurs aériens du pays, qu'il s'agisse d'entreprises importantes ou de petites entreprises.

[Français]

Madame la Présidente, depuis l'adoption par le dernier gouvernement libéral de la Loi d'Air Canada de 1977, en vertu de laquelle Air Canada devait gérer ses activités comme une entreprise commerciale, cette société a toujours procédé à l'achat et à l'acquisition de matériel dans cette optique. De fait, depuis ses tout débuts, il y a 51 ans, Air Canada a toujours acheté le type d'avion qui lui permettait le mieux de mener à bien les missions qui lui étaient confiées.

Dans un premier temps, madame la Présidente, la privatisation assurera à Air Canada la liberté de manoeuvre dont elle a besoin pour répondre sans délai et de façon efficace aux demandes de marché, et ce sans être soumise aux contraintes et aux procédures qui lui sont imposées par la Loi sur l'administration financière. De plus, cette société aura accès aux mêmes marchés de capital de risque que ses concurrents.

La participation publique signifie qu'Air Canada pourra faire face à ses concurrents, sur un pied d'égalité. Selon l'Association canadienne des consommateurs, la qualité des services offerts aux voyageurs canadiens n'en sera qu'accrue.

[Traduction]

Les employés d'Air Canada appuient également cette initiative, car elle leur permet de participer à la propriété de leur entreprise. Les Canadiens ont tout lieu de se féliciter de ce que les employés d'Air Canada croient suffisamment en l'avenir de leur entreprise pour vouloir en acquérir des actions.

Suivant des études faites tant par la direction d'Air Canada que par le comité de l'actionnariat des employés, où sont représentés un peu tous les secteurs de l'entreprise, des ateliers aux bureaux de direction, les employés accueillent favorablement l'occasion qui leur est offerte de devenir actionnaires de la Société. L'intérêt n'est pas seulement le fait des cadres . . .