



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 136 • NUMÉRO 013 • 2^e SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 28 octobre 1999

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

TABLE DES MATIÈRES

(La table des matières quotidienne des délibérations
se trouve à la fin du présent numéro.)

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante:

<http://www.parl.gc.ca>

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 28 octobre 1999

La séance est ouverte à 10 heures.

• (1005)

—————
Prière
—————

LA LOI SUR LA CONCURRENCE

M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-276, Loi de 1998 modifiant la Loi sur la concurrence (commercialisation par abonnement par défaut).

—Monsieur le Président, je suis heureux de présenter en première lecture ce matin ce projet de loi qui tend à modifier la Loi sur la concurrence pour ce qui est de la commercialisation par abonnement par défaut.

Je tiens à préciser que ce projet de loi cadre avec un rapport publié par le Bureau de la consommation d'Industrie Canada qui considère ce type de commercialisation comme le domaine dans lequel un certain nombre d'industries ont décidé de prendre de l'expansion. Il s'agit simplement de protéger le consommateur.

Je voudrais également préciser que ce projet de loi prend la même forme que le projet de loi C-393 qui était inscrit au *Feuilleton* au moment de la prorogation. Je demande que, conformément aux paragraphes 86(1) et 92(1) du Règlement, il soit rétabli à la même étape où il était au moment de la prorogation.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

Le vice-président: La présidence est persuadée que ce projet de loi se présente sous la même forme que le projet de loi C-393 au moment de la prorogation de la première session de la 36^e législature. Ainsi, conformément au paragraphe 86(1) du Règlement, le projet de loi est lu une deuxième fois d'office et renvoyé au Comité permanent de l'industrie.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.)

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à cinq pétitions.

* * *

COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le quatrième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, au sujet de la liste des membres associés du Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées. Si la Chambre donne son consentement, j'ai l'intention de proposer l'adoption du quatrième rapport plus tard aujourd'hui.

* * *

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

L'hon. Claudette Bradshaw (ministre du Travail, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-12, Loi modifiant la partie II du Code canadien du travail, portant sur la santé et la sécurité au travail, apportant des modifications matérielles à la partie I du Code canadien du travail et modifiant d'autres lois en conséquence.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LA LOI SUR LES RÉFÉRENDUMS DÉCOULANT DE L'INITIATIVE DES CITOYENS

M. Ted White (North Vancouver, Réf.) demande à présenter le projet de loi C-277, Loi visant à permettre la tenue, à l'initiative des citoyens, de référendums sur des questions précises.

—Monsieur le Président, ce projet de loi, qui permettrait la tenue de référendums à l'initiative des citoyens sur des sujets précis, a

Affaires courantes

exigé deux années et demie environ de préparation au cours de la dernière législature.

Je l'ai présenté durant la première session de la présente législature. Il a été choisi aux fins du débat, mais il ne devait pas faire l'objet d'un vote et j'ai donc refusé d'en débattre. Je l'ai remis dans le système en attendant que mon nom soit tiré à nouveau. J'espère que, la prochaine fois, on décidera qu'il doit faire l'objet d'un vote.

Le projet de loi est fondé sur les expériences effectuées en Californie, dans d'autres États et en Nouvelle-Zélande, qui a une démocratie semblable à la nôtre et qui permet des référendums à l'initiative des citoyens.

J'espère que, cette fois-ci, le comité jugera bon de choisir ce projet de loi pour faire l'objet d'un vote.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

M. Ted White (North Vancouver, Réf.) demande à présenter le projet de loi C-278, Loi modifiant la Loi électorale du Canada (nomination des officiers d'élection).

—Monsieur le Président, l'un des aspects les plus lamentables de la loi électorale actuelle, et franchement aussi du nouveau projet de loi C-2 dont la Chambre a déjà été saisie, c'est que la plupart des fonctionnaires électoraux locaux sont nommés par les partis politiques. Autrement dit, cet aspect du processus électoral est empreint de favoritisme.

Élections Canada ne conseille même pas aux démocraties émergentes dans les pays du tiers monde de fonctionner selon un pareil système.

La mesure que je présente, une fois adoptée, éliminerait le favoritisme politique à Élections Canada et permettrait au directeur général des élections de choisir son personnel.

(Les motions sont adoptées, et le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

M. Ted White (North Vancouver, Réf.) demande à présenter le projet de loi C-279, Loi modifiant la Loi électorale du Canada (dépenses d'élection).

—Monsieur le Président, ce projet de loi, une fois adopté, éliminerait la possibilité pour les partis politiques et pour les candidats de faire subventionner leurs activités électorales par les contribuables. En accord avec la politique du Parti réformiste, il supprimerait les dispositions de la Loi électorale permettant d'utiliser l'argent des contribuables pour rembourser les partis politiques et les candidats.

(Les motions sont adoptées, et le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

LOI SUR LE DROIT D'AUTEUR

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-280, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur.

—Monsieur le Président, je suis heureux de présenter ce projet de loi. Actuellement, dans notre système d'éducation, quand un enseignant veut utiliser un document pour enseigner à ses élèves et a besoin de le photocopier, il contrevient à la Loi sur le droit d'auteur.

• (1010)

La mesure que je propose ne nuirait pas à la possibilité pour un auteur de voir son ouvrage servir dans la salle de classe. Je crois plutôt qu'elle l'accroît. Elle viendra en fait soutenir notre système d'éducation à un moment où il a besoin de toute l'aide qu'il peut obtenir compte tenu de ses ressources limitées.

(Les motions sont adoptées, et le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI SUR LE DIVORCE

M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-281, Loi modifiant la Loi sur le divorce (enfant à charge).

—Monsieur le Président, l'objectif de ce projet de loi est de déclarer qu'un enfant qui est majeur n'est pas un enfant à charge au sens de la Loi sur le divorce du seul fait qu'il poursuit des études postsecondaires. Un tribunal ne pourrait par conséquent, sauf pour une autre raison, rendre une ordonnance de pension alimentaire pour enfant afin de couvrir tout ou partie des frais des études postsecondaires si l'enfant est majeur.

(Les motions sont adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je propose que le quatrième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui soit adopté. Le rapport a été signé par les whips de chaque parti, conformément au Règlement.

(La motion est adoptée.)

* * *

LES PÉTITIONS

L'IMMIGRATION

M. Ted White (North Vancouver, Réf.): Monsieur le Président, comme je l'ai fait au cours des derniers jours, je présente une nouvelle pétition signée par des gens de Vancouver-Nord et de West Vancouver qui soulignent au Parlement que l'arrivée récente, à l'île de Vancouver, de navires ayant à leur bord des immigrants chinois illégaux, a fait ressortir à quel point l'immigration illégale constitue

un des plus sérieux problèmes auquel fait aujourd'hui face le Canada et que de faux demandeurs du statut de réfugié causent un préjudice injustifié aux honnêtes réfugiés de bonne foi qui tentent d'échapper à des représailles politiques réelles.

Les pétitionnaires prient instamment le Parlement d'adopter immédiatement des modifications aux lois canadiennes en matière d'immigration régissant les réfugiés en vue de permettre la déportation des personnes qui abusent de façon manifeste du système.

La pétition comprend 520 signatures.

LA CONSTITUTION

M. Cliff Bretkreuz (Yellowhead, Réf.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition signée par des gens de la ville de Grande Cache dans la circonscription de Yellowhead.

Les pétitionnaires demandent instamment que l'on conserve dans la Constitution et la Charte des droits tous les renvois au nom de Dieu et à la suprématie de Dieu.

* * *

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suggère que toutes les questions soient réservées.

Le vice-président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—AIR CANADA

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ) propose:

Que la Chambre réaffirme sa volonté de maintenir les dispositions de l'article 6.1a) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne ou d'un groupe de personnes au capital-actions d'Air Canada.

• (1015)

M. Bob Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh, Lib.): Monsieur le Président, suite à des discussions avec les représentants de tous les partis, vous constaterez qu'il y a un consentement unanime pour adopter la motion suivante:

Qu'à la conclusion du présent débat sur la motion de l'opposition, toutes questions nécessaires pour disposer de cette motion soient réputées mises aux voix, le vote par appel nominal soit réputé demandé et différé à mardi, le 2 novembre 1999, à la fin de la période prévue pour les ordres émanant du gouvernement.

Les crédits

Le vice-président: Le whip en chef du gouvernement a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

(La motion est adoptée.)

[Traduction]

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Les leaders à la Chambre se sont de nouveau entretenus, et vous constaterez qu'il y a unanimité en faveur de l'adoption de la motion qui suit. Je vous signale que le libellé de cette motion est identique à celui d'une motion adoptée par la Chambre plus tôt cette semaine au sujet du temps de parole. Je propose:

Que, pendant la séance d'aujourd'hui, le député qui propose la motion le jour désigné ne puisse parler plus de vingt minutes, après quoi une période ne dépassant pas dix minutes puisse lui être accordée, au besoin, afin de permettre aux députés de poser des questions et de faire de brèves observations sur des sujets ayant trait au discours, ainsi que de permettre des réponses auxdites questions et observations, après quoi un représentant de chaque parti reconnu, autre que celui du motionnaire, puisse parler jusqu'à dix minutes, suivies, dans chaque cas et au besoin, d'une période ne dépassant pas cinq minutes afin de permettre aux députés de poser des questions et de faire de brèves observations sur des sujets ayant trait au discours, ainsi que de permettre des réponses auxdites questions et observations.

Le vice-président: La Chambre consent-elle à l'unanimité à ce que le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre propose la motion?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: La Chambre a entendu la motion. Lui plaît-il de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

[Français]

M. Stéphane Bergeron: Monsieur le Président, sur un rappel au Règlement, je veux soumettre à votre attention que l'honorable chef du Bloc québécois partagera le temps qui lui est alloué avec son collègue de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans.

M. Gilles Duceppe: Monsieur le Président, nous débattons actuellement d'une question de grande importance, soit celle de l'avenir du transport aérien au Canada. Le 8 novembre prochain, il y aura un vote des actionnaires d'Air Canada sur une offre d'achat de la corporation Onex.

Pour bien comprendre tout l'imbroglio dans lequel nous nous trouvons, il faut revenir quelques années en arrière, soit sept ou huit ans en arrière. À ce moment-là, le gouvernement en place et celui qui a suivi—l'actuel gouvernement—nous ont répété ad nauseam l'importance d'avoir deux transporteurs nationaux.

Les crédits

Le Bloc québécois a maintes fois indiqué que la politique poursuivie par ce gouvernement était une politique vouée à l'échec, menant possiblement, potentiellement, à la faillite d'une des compagnies, sinon des deux. Pourtant, le gouvernement a poursuivi cette logique d'intervenir dans le marché en engouffrant des millions de dollars qui, d'aucune façon, n'ont permis à l'un des deux transporteurs, à savoir Canadien, de se sortir de l'impasse dans laquelle il se trouvait. C'est de l'argent perdu.

Ce ministre que nous avons aujourd'hui, qui avait déjà fait suffisamment de dégâts au ministère de la Défense nationale, a commis les mêmes erreurs d'intervention. Il a commis les mêmes erreurs de ne pas se tenir debout et n'a pas proposé un cadre solide, logique et rationnel. C'est de l'argent que l'on a perdu.

Il nous promettait un plan d'affaires. On a vu les résultats. Ce n'est qu'au mois d'août dernier qu'il a enfin affirmé: «Nous n'avons besoin que d'un seul transporteur si nous voulons être concurrentiels.»

• (1020)

Pourtant, pendant toutes ces années, il est intervenu, bloquant des routes à Air Canada, alors qu'il y avait là une demande, toujours au nom de la saine concurrence, maintenue artificiellement par des millions de dollars investis dans les Lignes aériennes Canadien International.

Nous avons dit, à l'époque, que le véritable danger, c'était certes la mainmise de compagnies américaines sur l'ensemble du transport aérien au Canada, pour une compagnie comme pour l'autre. Et les faits nous ont donné raison. American Airlines est intervenu dans les Lignes aériennes Canadien International, ayant même un droit de veto sur les décisions importantes de la compagnie, prouvant en cela qu'effectivement, le véritable contrôle de Canadien est entre les mains d'American Airlines.

Nous avons dit qu'une telle politique aurait des conséquences désastreuses pour le transport régional de petites communautés à travers le Canada et le Québec. Encore une fois, les faits nous ont donné raison. Le service n'est pas, n'est plus ce qu'il était. Les prix ont augmenté, malgré cette supposée concurrence, à un rythme effarant. Il en coûte plus cher de se rendre de Montréal aux Îles-de-la-Madeleine qu'il en coûte pour se rendre de Montréal à Paris. C'est proprement aberrant, et cela se fait au détriment des économies régionales.

Pourtant, l'exemple nous était donné dans le monde entier sur la nécessité d'avoir un seul transporteur national. Seuls deux pays n'ont pas une telle politique, à savoir les États-Unis—et tous conviendront que la situation économique, géographique et surtout démographique des États-Unis est fort différente de la nôtre—et le Japon, qui a également une situation fort différente de la nôtre. Sinon, il y a un seul transporteur national au niveau international, parce qu'il y a déjà une concurrence au niveau international.

Il faut en maintenir une au niveau régional, bien sûr, peut-être en changeant les chartes de certaines compagnies. Je pense à des compagnies comme Royal, Air Transat, qui pourraient, elles, assurer ce transport régional et susciteraient l'intervention de petites

compagnies assurant un service fort adéquat pour les régions. Je pense à Air Montréal qui, actuellement, offre le voyage des Îles-de-la-Madeleine à Montréal à un coût de 50 p. 100 moins cher que celui des grands transporteurs.

Pourtant, aujourd'hui, le ministre change de logique. Il dit: «Nous devons suivre la loi du marché.» C'est devenu son dieu, la loi du marché, et on a eu droit à des interventions d'ordre divin. La main de Dieu nous est apparue sous la couleur de la main libérale, la marionnette libérale aux mains d'une corporation aidant puissamment les libéraux d'ailleurs. C'est la main libérale qui intervient dans ce dossier, et quand on parle de règles du marché, vaudrait mieux nous parler de la loi des spéculateurs. C'est ce qu'il en est aujourd'hui.

Ces gens ne se préoccupent pas de la qualité du transport, de la mainmise américaine, de l'importance et du développement économique des régions, mais bien plutôt de leurs seules actions, à savoir ce qui leur rapportera le plus, suite aux interventions de la main divine du ministre. Ce ministre veut maintenant changer les règles pendant que la partie se déroule. Hier, on a dit: «Il y a des règles.» Pourtant, un ministre est responsable des règles. Mais ce ministre, par des rencontres impliquant lui-même ou ses subalternes avec Onex, laisse maintenant entendre que les règles pourront être changées.

C'est un peu comme si un arbitre, durant une partie de hockey, changeait la dimension du filet pour plaire au club qu'il favorise. On le voit, ce matin—les caricatures en témoignent éloquemment—ce n'est pas un ministre qu'on a, c'est une marionnette d'une corporation qui intervient avec une logique fort surprenante nous disant qu'une fois la décision prise par les actionnaires—et rappelons qu'actuellement, dans l'offre d'Onex, il y a deux corporations qui dépassent la limite des 10 p. 100: American Airlines, avec 14,99 p. 100 et Onex, avec 31 p. 100—les gens voteront sur cette proposition, même si les règles indiquent que c'est limité à 10 p. 100.

Le ministre nous demande par la suite de réfléchir sur la nécessité de changer les règles. La logique—je dirais, l'honnêteté—aurait voulu que nous discussions des règles, que nous établissions les règlements avant que la partie ne s'entame pour que, par la suite, l'ensemble des joueurs soient sur le même pied, et non pas de leur dire «Commencez la partie, mes amis, et si ça va mal pour vous, je changerai les règles en cours de route».

• (1025)

C'est exactement ce que ce ministre fait actuellement. Le scénario est écrit d'avance. On a des pourparlers avec Onex et on leur laisse entendre «Faites votre offre parce que peut-être qu'en cours de route on changera les règles pour vous plaire». Par la suite, le ministre se posera ici en héros en disant «31 p. 100, c'est beaucoup trop. Il se peut que ce soit 15 ou 20».

Et alors Onex dira «On comprend ce ministre qui a à coeur l'intérêt public». Un intérêt public qui se vérifie plus souvent qu'autrement dans les soupers-bénéfice. On baisse les règles à vingt, et la compagnie accepte cette décision du ministre.

Voilà le comble de l'hypocrisie, d'autant plus qu'en 1981, si on se rappelle bien de cette règle du 10 p. 100, les gens de l'autre côté

de la Chambre s'opposaient à ce moment-là à ce que la Caisse de dépôt et de placement du Québec ait plus que 10 p. 100 des parts de Canadien Pacifique.

L'argument soulevé par Pierre Elliott Trudeau à ce moment-là était qu'il était anticonstitutionnel qu'une corporation provinciale puisse avoir plus de 10 p. 100 des actions d'une corporation nationale. La même chose se pose aujourd'hui, et ce qui aurait été anticonstitutionnel pour une province ne le serait plus pour un seul individu.

Pourtant, d'autres sociétés comme Pétro-Canada et Via Rail ont de telles règles. L'an dernier, lors du débat sur les banques, ce même gouvernement nous disait «Ne touchons pas à la clause du 10 p. 100 parce qu'il en va de l'intérêt public». Où est l'intérêt public aujourd'hui? Quel est le rôle du Parlement? Sommes-nous dans la «république des petits copains» ou sous le contrôle des élus du peuple? Il y a un crémage démocratique sur un fond de népotisme dans cette histoire. C'est ce que le ministre fait actuellement.

C'est pour ces raisons que nous proposons de maintenir la règle du 10 p. 100. Nous pourrions la débattre par la suite. Et si les règles ont changé, il pourra y avoir d'autres offres. Mais changer les règles pendant une partie, c'est inacceptable. C'est faire en sorte que l'on favorise une offre plutôt qu'une autre, alors que l'une est légale et l'autre est illégale.

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens sur cette motion fort importante du Bloc québécois qui propose que la Chambre réaffirme sa volonté de maintenir les dispositions de l'article 6.1a) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne ou d'un groupe de personnes au capital-actions d'Air Canada.

Comme on le sait, et je crois que le chef de mon parti a été tout à l'heure très explicite sur ce point, nous nous devons de faire toute la lumière, nous, les parlementaires directement élus par la population, ceux qui tiennent leur mandat des citoyens et citoyennes du Québec et du Canada.

Donc, nous nous devons de faire la lumière sur cette question puisque le ministre des Transports lui-même nous a plongés délibérément en plein mystère, particulièrement depuis le 13 août dernier, où il annonçait, en compagnie de son collègue, le ministre de l'Industrie, qu'il suspendait l'article 47 de la Loi sur les transports et mettait donc un frein à l'influence du Bureau de la concurrence.

Voilà une belle démocratie. Je pense que l'on se doit d'insister que par ce simple décret, le gouvernement fédéral suspendait pour 90 jours le rôle d'examen et de protection des consommateurs que joue le Bureau de la concurrence. Au lieu de cela, la situation est devenue extrêmement confuse pour le commun des mortels, étant donné cette suspension.

• (1030)

Hier, à une question que l'on posait au ministre à la Chambre, on a vu apparaître certains petits mémos, entre autres, un mémo de la

Les crédits

direction d'Onex à l'endroit de ses administrateurs daté du 11 août, deux jours avant la suspension de l'article 47. Je n'en ferai pas la lecture, mais en gros, ce mémo stipulait que: «[...] nous devons obtenir un engagement clair du gouvernement avant d'aller plus loin dans notre intention, particulièrement au niveau de l'embourgeoisement de différentes contraintes administratives.»

Quand on décode la présentation du ministre devant le Comité permanent des transports, mardi, quand on décode ce mémo, on est mieux en mesure de comprendre. Je vous explique, entre autres, le volet de la présentation du ministre où il parlait de favoriser la concurrence. De base, personne n'est contre de beaux principes comme celui de favoriser la concurrence, personne n'est contre la sainteté. Mais on ne se comporte pas toujours sur la Terre de façon à être canonisé à la fin de nos jours.

Le gouvernement, par la voix du ministre des Transports, dit: «Le gouvernement verra à favoriser la concurrence autant que possible [...]» C'est vague, ça, «autant que possible.» À la fin, on peut dire: «Cela n'a pas été possible plus que cela, et vous devez vous en contenter.» Il dit aussi: «[...] et prendra des mesures législatives et réglementaires à cette fin.» Ensuite, il dit: «Le Bureau de la concurrence entamera un examen complet de toute proposition sur le plan de la concurrence.»

Mais qu'est-ce que ça veut dire? Cela donne à penser—et on verra la législation et les règlements qui l'accompagneront—que le gouvernement pourrait être tenté de ramener le Bureau de la concurrence à un simple rôle consultatif, un simple rôle d'opinion, à peu près, disons, comme le conseiller en éthique du gouvernement. Prenons un bel exemple que tout le monde connaît, le conseiller en éthique. On trouve des affaires, mais on nous répond: «Ah! On a vérifié avec le conseiller en éthique.»

Donc, le ministre, par cette intention de se donner des pouvoirs extraordinaires, veut banaliser le rôle du Bureau de la concurrence. Le Bureau de la concurrence a déjà fait ses preuves au niveau de certaines décisions que le gouvernement voulait prendre. N'oublions pas que le Bureau de la concurrence a déjà freiné le projet d'acquisition de Petro-Canada par la pétrolière Ultramar. Eh bien, cela s'est produit parce qu'il y avait un Bureau de la concurrence qui disait: «Les intérêts des consommateurs canadiens peuvent être affectés.»

Cette semaine, une lettre très intéressante de l'ex-ministre, M. Marc Lalonde, est parue dans *Le Devoir*. Je ne vous apprendrai rien, monsieur le Président, parce que vous êtes un parlementaire qui siège à la Chambre depuis plusieurs années, en vous disant que M. Lalonde n'a pas la réputation d'être un souverainiste, un bloquiste ou un péquiste. Marc Lalonde est un ancien ministre libéral. Il a ainsi intitulé son article dans *Le Devoir*, qui est un journal très sérieux: «La règle des 10 p. 100 est conforme à l'intérêt public.»

Il est certain que, hier, le ministre des Transports a tenté de banaliser l'intervention de M. Lalonde dans le débat en disant: «Oui, mais il est l'avocat d'Air Canada.» Mais il est quand même un parlementaire qui a une certaine expérience, et il voit très bien qu'il y a deux offres devant les actionnaires d'Air Canada; d'une part, il y a l'offre d'Onex, et d'autre part, celle d'Air Canada.

Les crédits

Il est extrêmement important de spécifier, à ce stade-ci, que l'offre d'Air Canada demande ou prévoit le respect intégral de la législation et des règlements actuellement en vigueur. L'offre d'Air Canada ne demande rien au niveau de la modification du capital étranger, donc la règle des 25 p. 100, et ne demande pas d'augmenter la règle des 10 p. 100 de participation individuelle dans Air Canada.

D'autre part, il y a une offre, celle d'Onex, qui prévoit une augmentation de la règle des 25 p. 100, ainsi qu'une augmentation de la règle des 10 p. 100.

• (1035)

Dans l'offre d'Onex qui est actuellement sur la table, la participation d'American Airlines aux actions d'Air Canada passerait de 10 à 14,9 p. 100. J'aimerais que les députés de cette Chambre et les gens qui nous écoutent retiennent ce chiffre de 14,9 p. 100. Ce n'est pas l'effet du hasard, et peut-être que la majorité libérale au sein du Comité permanent des transports pourrait fort bien être tentée de venir dire: «Étant donné que cela se fait pour le CN, on devrait avoir 15 p. 100.»

Un autre des éléments de cette proposition d'Onex—American Airlines est que le président d'Onex a déclaré carrément qu'American Airlines mettrait 750 millions de dollars pour acquérir Air Canada. Le président d'Onex essaie de nous faire croire que même s'il met 750 millions de dollars, il ne demandera rien pour ce qui est du contrôle et qu'il n'y aura pas de droit de veto.

Je me demande ceci. Est-ce qu'American Airlines est une institution philanthropique? Est-ce que c'est une institution de charité? Est-ce que les gens qui nous écoutent croient cela, qu'une compagnie capitaliste et américaine mette 750 millions de dollars pour le plaisir de sauver une compagnie qui s'appelle Canadien? Est-ce que cela est possible? Je pense que poser la question c'est y répondre.

Personne ne croit le ministre. Il n'y a que lui qui croit en ses paroles. Le chef de mon parti a rappelé avec justesse le projet de loi S-31. On aura l'occasion d'en parler de nouveau aujourd'hui, dans le cadre de cette journée d'opposition.

Étant donné que le temps passe vite, je veux souligner qu'on voit des députés libéraux représentant le West Island de Montréal, notamment le député de Lac-Saint-Louis et celui de Vaudreuil—Soulanges, qui se sont opposés au projet d'Onex et qui ont pris position pour Air Canada.

J'aimerais savoir pourquoi ils ne viennent pas au Comité permanent des transports pour nous le dire. Ce comité siège actuellement. Aujourd'hui, nous en sommes à la onzième séance depuis le début de la semaine dernière. Pourquoi ces députés ne viennent-ils pas au Comité permanent des transports? C'est tout simplement parce qu'ils sont bâillonnés.

En terminant, j'aimerais présenter un amendement. Je propose:

Qu'on modifie la motion en ajoutant entre les mots «réaffirme» et «sa volonté» ce qui suit:

«clairement».

Le vice-président: Le débat porte maintenant sur l'amendement.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion aujourd'hui de participer à ce débat sur la motion présentée par le député de Laurier—Sainte-Marie.

Cette motion porte en effet sur l'un des éléments de la politique-cadre sur la restructuration de l'industrie aérienne au Canada, que j'ai déposée devant le Comité permanent des transports et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, il y a deux jours.

[Traduction]

La politique-cadre présentée l'autre jour marque le début de la seconde étape des efforts mis en oeuvre par le gouvernement pour faciliter la restructuration ordonnée de l'industrie canadienne du transport aérien et protéger l'intérêt public.

Depuis le 13 août, jour de l'annonce, par le gouverneur en conseil, d'un décret pris en vertu de l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada, les sociétés Air Canada et Canadian Airlines et les tierces parties intéressées ont eu le loisir d'élaborer et de présenter des propositions susceptibles d'aboutir à une entente conditionnelle.

• (1040)

Cette procédure spéciale a donné lieu à trois propositions dont deux ont été officiellement déposées. Ces deux propositions apportent la solution du secteur privé aux problèmes de l'industrie du transport aérien.

[Français]

Le document que j'ai présenté cette semaine énumère un certain nombre de questions sur lesquelles je sollicite l'avis de mes collègues. La première de ces questions porte sur le sujet que nous abordons aujourd'hui.

Le gouvernement invite les membres des comités à se pencher sur la question de savoir si une hausse de la limite actuelle de 10 p. 100 sur les actions d'Air Canada contribuerait à créer une industrie du transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens.

La motion présentée par le député aujourd'hui est à l'effet que la limite des 10 p. 100 ne devrait pas changer. Le gouvernement n'a pas encore décidé si cette limite devrait être changée ou non. Nous croyons que la question devrait faire l'objet d'un débat parlementaire.

[Traduction]

La politique-cadre que j'ai présentée cette semaine permet de situer le débat dans un contexte plus général; or le député de Laurier—Sainte-Marie semble l'avoir oublié. Il fait peu de doute qu'une fusion est sur le point de s'opérer dans l'industrie du transport aérien qui sera dominée par un seul transporteur, que ce soit par

le fait d'une fusion ou par un autre moyen. Cette situation a suscité de vives inquiétudes quant à l'affaiblissement éventuel de la compétitivité du marché.

C'est pourquoi, le 30 août dernier, j'ai sollicité l'avis du commissaire à la concurrence qui m'a répondu cette semaine. Je tiens encore une fois à le remercier officiellement d'avoir bien voulu examiner notre proposition et à lui faire savoir, par votre entremise, Monsieur le Président, que son rapport est déterminant à nos yeux.

Notre vision pour le XXI^e siècle est celle d'une industrie canadienne du transport aérien sécuritaire et prospère, appartenant à des Canadiens et contrôlée par des Canadiens, desservant toutes les parties du pays à des prix justes, et capables de rivaliser avec les plus grandes et les meilleures compagnies aériennes du monde.

[Français]

Notre vision pour le XXI^e siècle est celle d'une industrie canadienne du transport aérien sécuritaire et prospère, appartenant à des Canadiens et contrôlée par des Canadiens, desservant toutes les parties du pays à des prix justes, et capable de rivaliser avec les plus grandes et les meilleures compagnies aériennes au monde.

[Traduction]

Pendant que nous exprimons clairement cette vision et que nous la présentons aux Canadiens, j'aimerais préciser très clairement ici, aujourd'hui, que les normes de sécurité de l'industrie canadienne du transport aérien, que l'on admire partout dans le monde, ne seront aucunement mises en péril par la proposition que nous avons devant nous.

[Français]

Il y a un autre facteur très important dans ce débat. La dualité linguistique du Canada fait partie intégrante de son identité. Compte tenu de la culture et des valeurs uniques du Canada, il va de soi que les Canadiens puissent compter sur leur transporteur national pour être servis dans l'une ou l'autre des langues officielles.

Le gouvernement s'assurera que la Loi sur les langues officielles continuera de s'appliquer dans le cas d'Air Canada ou d'un éventuel transporteur dominant, et que la loi soit effectivement mise en oeuvre.

Permettez-moi de me tourner maintenant vers des éléments précis de la politique-cadre.

[Traduction]

La politique-cadre dont j'ai exposé les grandes lignes dit clairement que le gouvernement s'assurera que la propriété et le contrôle de l'industrie du transport aérien demeurent entre les mains des Canadiens. La limite de 25 p. 100 sur la propriété étrangère des actions avec droit de vote ne sera pas modifiée. L'exigence que la compagnie soit contrôlée de fait par des Canadiens ne sera pas changée.

L'Office des transports du Canada a l'obligation réglementaire de mener une étude afin de vérifier si les propositions qui sont

Les crédits

présentées remplissent de fait les exigences relatives au contrôle canadien.

[Français]

La politique-cadre reconnaît que Air Canada est assujettie à une autre limite qui lui est exclusive. Il s'agit de la limite de 10 p. 100 sur les actions avec droit de vote que peut détenir un actionnaire unique, qu'il soit canadien ou étranger.

Bien que cette disposition ait garanti que l'ancienne société d'État soit à participation multiple, certains ont allégué que cette limite réduit l'influence des actionnaires.

• (1045)

Comme je l'ai dit mardi dernier, le gouvernement est disposé à envisager de hausser la limite à un autre niveau—seulement à envisager une hausse de la limite—qui devra être déterminé à la suite de l'examen des parlementaires—après un débat ici, à la Chambre, et au Sénat par exemple—si une telle mesure contribue à réaliser l'objectif d'une industrie du transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens.

Nous sommes heureux de pouvoir participer au débat aujourd'hui. Toutefois, nous souhaitons que la question soit examinée à fond par les comités de la Chambre et du Sénat au cours des prochaines semaines.

[Traduction]

J'aimerais que soit incluse dans le débat la question de savoir si le fait de maintenir la limite de 10 p. 100 entre en ligne de compte dans l'examen de l'intérêt public. On pourrait affirmer que la meilleure manière de garantir que le public sera protégé est de compter sur la législation et sur la réglementation, non sur la règle du 10 p. 100.

La politique-cadre met s'attache tout particulièrement aux questions qui préoccupent le plus les Canadiens. Aux préoccupations relatives à la propriété et au contrôle canadiens, s'ajoutent celles qui sont liées à la concurrence, en particulier aux prix abusifs, à l'accès aux aéroports, à l'établissement du prix des billets, au maintien des services aux petites collectivités et aux droits et aux inquiétudes des employés. Toutes ces questions doivent être prises en considération.

[Français]

Finalement, je tiens à rappeler que le gouvernement a l'intention de déposer très bientôt un projet de loi qui lui donnera des pouvoirs permanents pour examiner toute fusion ou acquisition touchant Air Canada ou Canadien qui pourra être conclue à compter d'aujourd'hui.

Ce processus officiel d'examen, qui est mis en place en raison de l'importance que revêt l'industrie du transport aérien pour les Canadiens et pour notre économie, comportera trois niveaux de surveillance gouvernementale qui sont nécessaires pour sauvegarder intégralement l'intérêt public.

C'est le Bureau de la concurrence qui examinera les questions de concurrence, c'est l'Office des transports du Canada qui examinera les propositions afin d'assurer que les transporteurs aériens sont et continuent d'être contrôlés «de fait» et «en droit» par des Cana-

Les crédits

diens, et c'est le gouvernement lui-même qui veillera à ce que les objectifs d'intérêt public soient pris en compte.

Ce processus laisse au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, la décision finale d'approuver une fusion ou une acquisition.

S'il est démontré que la proposition est conforme aux exigences concernant la propriété et le contrôle canadiens, selon une détermination de l'Office, le ministre des Transports formulera sa recommandation, en tenant compte des correctifs négociés avec le Bureau de la concurrence, et des conditions nécessaires pour satisfaire aux objectifs de politique d'intérêt général.

[Traduction]

Ce sont là les pierres angulaires de la politique, mais il reste encore du travail à faire avant qu'elle ne puisse être mise en oeuvre. C'est pourquoi nous tenons ce débat en comité. Il a lieu à l'heure actuelle au Sénat. Nous voulons connaître l'opinion des parlementaires. Nous voulons qu'ils réfléchissent aux conditions que nous tirerons de tout nouveau programme visant à protéger les intérêts du public.

Hier, le chef du Nouveau Parti démocratique a soulevé une controverse en ce qui a trait à la règle des 10 p.100. Le chef du Bloc québécois en fait autant aujourd'hui. J'aimerais savoir pourquoi ils prennent parti dans un débat d'entreprise de ce genre. Le gouvernement ne prend pas parti dans un débat de ce genre.

Nous voulons que les actionnaires des sociétés commerciales du secteur privé déterminent ce qui est le plus avantageux pour eux du point de vue économique. Le gouvernement et le Parlement déterminent par la suite si cette entente est avantageuse pour le public.

Nous étudierons la question du service aux petites communautés. Nous étudierons la question des prix. Nous étudierons la question de la concurrence. Nous étudierons la question du contrôle canadien. Nous étudierons les répercussions que cela entraîne sur les droits des travailleurs. Toutefois, je peux garantir à la Chambre que le gouvernement protégera l'intérêt public de manière que les Canadiens disposent d'un système de bonne qualité qui puisse soutenir la concurrence du marché aérien en ce début du XXI^e siècle.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, c'est tout de même le comble de la crédibilité de venir dire que le ministre ne s'est pas mêlé de cette affaire et que les partis d'opposition s'en mêlent. Qu'il lise les journaux de ce matin et qu'il regarde les caricatures, il verra bien.

J'aimerais lui demander s'il ne trouve pas quelque peu illogique de laisser entreprendre cette partie, cette offre, ce débat entre les actionnaires selon un certain nombre de règles en leur disant qu'elles pourraient être changées?

• (1050)

Est-ce que le résultat de tout cela n'est pas que le prix des actions monte actuellement? Et si les parlementaires décidaient que le

chiffre de 31 p. 100 dans l'offre d'Onex est beaucoup trop, que la limite sera de 15 p. 100, et qu'Onex ne puisse rencontrer cette limite, est-ce que le ministre ne se rend pas compte que le prix des actions va dès lors baisser de façon draconienne et qu'il y aura de l'argent vite fait. Que les spéculateurs aient pu jouer une première fois et même une deuxième fois, en autant qu'ils se soient départis de leurs actions, avant qu'une décision éventuelle puisse être prise?

À ce moment-là, il y aura une baisse dramatique du prix des actions et il y a des gens qui vont écopier. Est-ce que le ministre ne se rend pas compte qu'il aurait été plus logique de débattre de la règle du 10 p. 100—et je suis prêt à le faire—avant que les offres ne soient faites, et non pas pendant.

J'aimerais demander au ministre qu'il me cite un cas, dans toute l'histoire, où ceci s'est présenté.

[Traduction]

L'hon. David M. Collenette: Monsieur le Président, le député agacement fait allusion à des caricatures. Nous, qui avons une vie publique, sommes habitués à faire l'objet de critiques. Je sais que le chef du Bloc québécois a vécu la même expérience et a été l'objet de caricatures.

Je dis depuis un an que nous allions envisager toute modification à la réglementation ou à la loi si elle peut améliorer la santé, la viabilité et la stabilité de l'industrie du transport aérien au Canada. Mon collègue, le ministre de l'Industrie, et moi l'avons répété le 13 août, lorsque nous avons présenté l'ordonnance aux termes de l'article 47.

Il nous incombe d'accorder au secteur privé toute la souplesse voulue pour proposer une solution. C'est ce que nous faisons. Mais nous ne nous prononçons pas sur cette question en particulier. Nous disons que nous allons envisager de hausser cette limite.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.): Monsieur le Président, je voudrais demander au ministre quelles modifications il prévoit apporter pour transférer sous son autorité les pouvoirs de certains organismes relativement à ces décisions.

Pourquoi ne recourt-il pas au pouvoir du Parlement pour ce faire, au lieu du sien? Je m'élève contre le fait qu'il laisse le Parlement et les comités parlementaires en dehors du processus décisionnel.

L'hon. David M. Collenette: Monsieur le Président, sauf tout le respect que je lui dois, la députée est totalement dans l'erreur. Le fait est que le Bureau de la concurrence participera à fond, comme d'habitude, à l'examen de toute fusion et aux négociations avec tout candidat choisi. L'Office des transports du Canada remplira son mandat, conformément à la loi, pour déterminer si quelque proposition que ce soit répond à la réglementation canadienne sur le contrôle.

Il existe d'autres questions que l'office et le bureau ne peuvent pas examiner. Ils n'ont pas la compétence législative voulue pour le

Les crédits

faire. Seul le Parlement a la compétence nécessaire. C'est pourquoi nous proposons, dans l'approbation de toute nouvelle entente à l'égard d'un transporteur qui exercera une domination, que cette entente soit inscrite dans un projet de loi, pour que les mesures de protection que veulent les Canadiens soient incorporées dans un projet de loi qui sera débattu à la Chambre. Sur toute cette question, le Parlement aura le dernier mot.

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, j'ai deux questions sérieuses à poser au ministre. Je lui sais gré de son intervention de ce matin.

Une possibilité qui n'a pas été évoquée dans les discussions sur la proposition de fusion, est que les Canadiens, par l'entremise du gouvernement du Canada, prennent une participation dans la nouvelle société aérienne pour conserver un pouvoir de décision au conseil. Le ministre serait-il prêt à envisager cette possibilité? Sinon, pourquoi?

Deuxièmement, s'il y a des inquiétudes un peu partout au Canada, c'est à propos des pertes d'emplois. Le ministre peut-il nous garantir aujourd'hui que ces emplois seront protégés autant qu'il sera humainement possible de le faire?

L'hon. David M. Colletette: Monsieur le Président, nous n'avons l'intention de prendre aucune participation dans l'une ou l'autre des sociétés. Il y a quelques années, le gouvernement a décidé de se départir de tout avoir dans le secteur du transport aérien, et nous n'avons pas l'intention de revenir là-dessus. Nous voulons mettre en place un cadre qui permettra au secteur privé de régler le problème, et nous avaliserons cette solution par des mesures parlementaires et une loi afin de préserver l'intérêt public.

L'un des éléments clés consiste à obtenir dans tout accord susceptible d'être présenté des conditions garantissant un traitement équitable pour les travailleurs et le respect de leurs droits.

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.): Monsieur le Président, c'est un plaisir de prendre la parole pour présenter au grand jour, je dirais, la motion du Bloc québécois en faveur du maintien de la limite de 10 p. 100 prévue dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

• (1055)

La motion paraît explicite, mais il semble que ce soit pour des raisons intrigantes et chargées d'émotivité que le Bloc a choisi de la présenter à la Chambre aujourd'hui. J'aimerais examiner certaines des raisons qui ont peut-être incité le Bloc à le faire.

J'aimerais savoir si le Bloc présente la motion parce qu'il tient à ce que les lois de notre pays soient respectées rigoureusement. Si je me fie aux observations que la ministre de la Justice du Parti québécois a faites récemment, je suppose que le Québec pourrait tout simplement ne pas tenir compte de la décision de la Cour suprême sur la séparation s'il le jugeait opportun. Comme nous savons que les séparatistes n'ont pas beaucoup à cœur les lois de notre pays, ce n'est sûrement pas ce qui les motive.

Je me demande si c'est parce qu'ils croient vraiment que c'est dans l'intérêt des voyageurs canadiens. J'en doute sincèrement, car si les circonstances étaient les mêmes qu'actuellement à la différence qu'Air Canada avait son siège social à Winnipeg, les députés pourraient être certains que le Bloc québécois serait en faveur d'une modification de la limite de 10 p. 100 ou indifférent à celle-ci.

À mon avis, la seule raison pour laquelle les députés bloquistes sont si préoccupés par la limite de 10 p. 100, c'est parce qu'ils voient dans sa suppression une menace pour Air Canada. Si la suppression de la règle de 10 p. 100 était acceptable, qu'est-ce qui viendrait ensuite? Serait-ce une disposition exigeant que le siège social d'Air Canada reste à Montréal? Même si la proposition d'Onex faisait en sorte que le nouveau siège social d'Air Canada était à Montréal, comme les bloquistes savent qu'ils ne peuvent se fier aux paroles d'un patron dont le bureau est à Toronto, ils insisteraient pour maintenir le statu quo à Air Canada.

C'est uniquement dans le cas d'Air Canada que les bloquistes visent le statu quo. Ils disent ouvertement vouloir que le Québec se sépare du Canada et que la compagnie aérienne nationale du Canada reste à Montréal, mais, en même temps, ils ne veulent pas que Montréal reste dans le Canada.

Pensons-y. La compagnie aérienne nationale du Canada serait établie dans une ville qui ne ferait pas partie du Canada. Pensons simplement au chaos que cela créerait, si le Bloc obtenait satisfaction et si le Québec ne faisait plus partie de notre pays. Alors que nous avons deux transporteurs aériens nationaux aujourd'hui, tout d'un coup nous n'en aurions pas du tout. Voilà le ridicule de l'argument que défend le Bloc et de l'attachement émotif qu'il semble avoir à l'égard de la règle de 10 p. 100.

Je voudrais dire aux Canadiens et aux bloquistes que, pour commencer, la règle de 10 p. 100 n'aurait jamais dû exister. Il ne revient pas au gouvernement de dicter à une entreprise canadienne, à une compagnie dont la participation est privée et publique ou à une entreprise nationale la limite de la participation des actionnaires. Ce n'est pas le rôle du gouvernement d'imposer de telles conditions ni même d'exercer le moindre contrôle, à part celui de la propriété étrangère.

La crise d'aujourd'hui n'est rien à côté de celle qui se présentera demain, si le gouvernement et le Parlement du Canada ne règlent pas la situation du maintien du statu quo. Le statu quo ne fonctionnera pas. Il faut examiner les options; il faut être assez ouvert pour examiner toutes les options. Cela veut dire que le gouvernement doit enlever les choses qui n'auraient jamais dû être là pour commencer et qui empêchent le secteur privé d'examiner les options et de trouver d'autres façons de démêler la situation dans laquelle se trouve le secteur canadien du transport aérien.

Comme le prouvent mes observations précédentes, je doute de la sincérité du Bloc québécois qui propose aujourd'hui cette motion et que je remets en question les raisons pour lesquelles il estime important de restreindre les options qu'ont la Chambre des communes, le Parlement et le gouvernement pour le règlement de la crise qui secoue le secteur du transport aérien et pour entrer dans le XXI^e siècle avec une vision positive de ce que le Canada et ses compagnies aériennes peuvent offrir à la communauté internationale.

Les crédits

• (1100)

Le Bloc québécois a une vision étroite du Canada, de son rôle au plan international, de sa position par rapport aux autres pays et de la façon dont il peut collaborer avec eux. Cette étroitesse d'esprit provoque les problèmes que doit affronter tous les jours la communauté internationale.

Je regrette beaucoup que le Bloc ait présenté ici une telle motion qui complique une situation déjà compliquée. J'espère que la Chambre décidera de ne pas appuyer cette motion et de poursuivre les discussions sur la situation dans ce secteur. J'espère qu'elle examinera toutes les options au lieu de se limiter à une seule à cause d'une erreur que les gouvernements ont commise dans le passé en essayant de contrôler l'entreprise privée au Canada.

En tant qu'entrepreneur et partisan du marché libre, je trouve inacceptable tout contrôle gouvernemental. J'espère que, au cours des futures délibérations sur le moyen d'aider le secteur en modifiant les lois et règlements, nous ne revenons pas à une industrie réglementée.

[Français]

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, décidément, nous n'en sommes pas à une contradiction près avec le Parti réformiste.

Ma collègue a dit qu'il fallait tenir compte du libre marché et de prendre des décisions d'affaires en fonction de la rentabilité. Je lui rappelle qu'on disait encore ce matin que Canadien, avec ses difficultés financières, aurait de la misère à se rendre jusqu'au printemps prochain si la situation ne changeait pas. Cela fait des années que le gouvernement tente, par différents subterfuges, d'aider Canadien à soutenir les lois du marché, alors qu'il s'engouffre année après année. C'est la première constatation que je fais par rapport à ce que ma collègue du Parti réformiste a dit.

La deuxième constatation est la suivante: est-ce qu'elle pourrait m'expliquer—parce que les députés réformistes n'en sont pas à une contradiction près dans leurs discours—comment il se fait que l'an dernier, lors du débat sur la réforme des institutions financières et bancaires au Canada, aucun député du Parti réformiste au Comité permanent des finances ne s'est opposé au maintien de la règle des 10 p. 100 de détention d'actions pour les institutions financières par un seul actionnaire?

Comment se fait-il que dans le cas des banques et des institutions financières, les réformistes se soient battus avec le Bloc québécois pour maintenir la règle des 10 p. 100, pour éviter que les institutions financières canadiennes passent aux mains des Américains notamment, et qu'aujourd'hui, ça ne tient plus lorsqu'il est question de transport aérien? Est-ce qu'elle est en train d'entrer dans les travers du ministre des Transports et favoriser Canadien à tout prix?

[Traduction]

Mme Val Meredith: Monsieur le Président, je ne favorise aucune ligne aérienne. Le député confond l'investissement étranger et la règle de 10 p. 100 s'appliquant aux marchés intérieurs.

Je ne suis pas d'accord pour qu'on limite les investissements étrangers à 25 p. 100 des actions. Il ne faudrait imposer aucune limite. Il existe d'autres mesures pour contrôler la participation canadienne, qui ont d'ailleurs été utilisées dans d'autres domaines.

Nous ne devons pas confondre la limite de 10 p. 100 qui s'applique aux investissements intérieurs et celle de 25 p. 100 qui s'applique aux investissements étrangers. C'est le député qui embrouille les choses.

Le député soutient que le gouvernement canadien a cherché à appuyer Canadien, et je ne dispute pas ce fait. Toutefois, lorsqu'il prétend que les règles du jeu étaient uniformes, il fait fausse route.

Air Canada appartenait à l'État. Ce sont les contribuables qui ont financé la construction de pistes et de hangars et l'achat du tout son matériel. Jusqu'en 1979, Air Canada contrôlait 75 p. 100 du trafic sur le marché intérieur. Ce contrôle, exercé par Air Canada, était consacré dans la loi. Cette ligne aérienne a joui d'un traitement de faveur jusqu'en 1979 et même au-delà. Les contribuables canadiens ont fait en sorte qu'Air Canada puisse exercer ses activités de manière assez efficace, sans avoir autant besoin d'aide financière de la part du gouvernement que Canadien.

• (1105)

J'ai l'impression que les deux compagnies aériennes canadiennes ont du mal à soutenir la concurrence de la part des Américains, à cause du prix élevé du carburant, des frais élevés d'utilisation des aéroports et des autres coûts que leur imposent le gouvernement canadien et l'économie canadienne et que les Américains n'ont pas à assumer.

En laissant entendre que Canadien pourrait obtenir un traitement de faveur, le député ne reconnaît pas qu'Air Canada a joui, dans notre pays, d'un traitement de faveur pendant plusieurs générations. Les règles du jeu n'ont jamais été uniformes.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, la députée a parlé de la préférence du Bloc pour Air Canada, et je pense qu'il ne fait pas de doute qu'il y a encore une fois un affrontement est-ouest au Canada. Ce que l'on peut toutefois dire en toute honnêteté, c'est que le Bloc ne cache pas son option séparatiste et qu'il prend la défense du Québec. J'ai bien de la difficulté à écouter les députés réformistes qui vendraient le Canada à la première occasion.

La règle de 10 p. 100 a été adoptée pour garantir une large participation au capital d'Air Canada après sa privatisation. Même les États-Unis ne feraient pas ce que propose le Parti réformiste. Ils ne permettraient pas une prise de contrôle totale chez eux. Ils n'autorisent pas le cabotage chez eux. Cependant, le Parti réformiste estime que cela est tout à fait correct au Canada et il permettrait aux États-Unis de faire du cabotage au Canada.

Je veux que le Québec continue de faire partie du Canada, mais au moins, les députés du Bloc ne cachent pas leur option.

Les crédits

Mme Val Meredith: Monsieur le Président, le Parti réformiste n'a jamais exclu le Québec.

La députée a tort de dire que nous voulons que les États-Unis prennent le contrôle de notre industrie aérienne. Nous n'avons jamais dit cela.

Tout ce que nous avons dit, c'est qu'il est arrivé, ailleurs dans le monde, qu'une entreprise étrangère vienne concurrencer des entreprises nationales. Le commissaire du Bureau de la concurrence a suggéré que l'on étudie cette possibilité pour la concurrence. Ce n'est pas le Parti réformiste. D'autres ont examiné la situation et ont mis ces options sur la table. Nous devrions examiner toutes les options, et ne pas nous en tenir étroitement à une seule position.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse d'apporter mon appui à la motion au nom du Nouveau Parti démocratique. J'espère que nous réussirons à convaincre le gouvernement libéral d'appuyer lui aussi cette motion.

Le débat ne vise pas à savoir quelle fusion, s'il doit y en avoir une, est à l'avantage du Canada. Le principe en cause est beaucoup plus fondamental que cela. Il est question ici de sens moral et de gouvernement. Il s'agit de convaincre le gouvernement de faire respecter les lois du Canada. La motion demande justement au gouvernement libéral de faire respecter la loi.

Il existe une loi canadienne intitulée Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Cette loi interdit à tout actionnaire d'Air Canada de détenir plus de 10 p. 100 des actions de la société aérienne. Il est tout à fait raisonnable de s'attendre à ce que le gouvernement maintienne cette loi. C'est ce que le gouvernement est censé faire, c'est son travail. On ne s'attend normalement pas à ce qu'il faille une motion à la Chambre des communes uniquement pour amener le gouvernement à faire son travail. En l'occurrence, cependant, nous pensons que c'est nécessaire.

Depuis le début de la crise dans le transport aérien au Canada, le gouvernement libéral ne fait pas son travail. L'industrie aérienne est capitale pour le Canada. Dans un pays aussi vaste que le nôtre où la population est aussi éparpillée, il faut absolument avoir une industrie aérienne forte et saine et des vols abordables. Le gouvernement doit s'assurer que l'industrie aérienne sert les intérêts de la population et pas uniquement ceux des actionnaires.

Le gouvernement doit défendre les Canadiens, les collectivités canadiennes et les emplois canadiens. Mais le gouvernement actuel ne le fait pas. Les libéraux sont dépassés et ne font qu'improviser au fil des événements. La lenteur du gouvernement à réagir crée l'incertitude et aggrave la situation.

S'il n'y avait qu'une seule chose pour laquelle les Canadiens devraient pouvoir compter sur le gouvernement, ce devrait être de faire respecter la loi. Il devrait être acquis qu'au Canada tous les citoyens doivent respecter le même ensemble de lois, le même ensemble de règlements. Or ce n'est pas ce à quoi veille le gouvernement libéral et ce n'est pas non plus ce qu'il fait.

Les libéraux parlent ouvertement de changer la loi pour arranger leurs amis. Je me demande si cela à quelque chose à voir avec les

74 000 \$ qu'Onex a donnés au Parti libéral et à des candidats libéraux, dont le premier ministre, pendant la campagne électorale de 1997. Je me le demande.

● (1110)

Ce dont je suis sûre par contre, c'est que jusqu'à maintenant, Onex n'a pas suivi les mêmes règles que tout le monde. La situation est incroyable. Pour commencer, Onex a déposé son offre complexe de prise de contrôle quelques jours seulement après que le gouvernement libéral eut suspendu la Loi sur la concurrence, privant ainsi le Bureau de la concurrence du pouvoir d'examiner toute fusion. Hier, ce dernier a suggéré que c'est fort probablement parce que l'offre de fusion n'aurait pas résisté à son examen que le gouvernement avait pris cette décision.

J'ignore comment Onex a pu savoir que le gouvernement libéral s'apprêtait à suspendre la Loi sur la concurrence. Peut-être en consultant un voyant. Il est fort probable que Ronald Reagan ne soit plus très occupé en ce moment et qu'il ait décidé de se lancer dans ce genre d'activité.

Il est incroyable que cette société ait préparé son offre de prise de contrôle en prenant pour acquis que le gouvernement libéral modifierait la loi pour elle. Réfléchissez-y. Aux termes de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, l'offre d'Onex est techniquement illégale, mais la société s'est dit: «Ce n'est pas grave, le gouvernement libéral va modifier la loi pour nous». C'est comme si on disait qu'on allait voler quelque chose parce qu'on s'attend à ce que la loi soit modifiée de façon à légaliser le vol.

Je sais depuis longtemps que le gouvernement fédéral est dans la poche de plusieurs grandes entreprises, mais cette fois-ci il est tombé bien bas, même pour un gouvernement libéral. J'ai dit plus tôt que l'éthique était au coeur de ce débat. De toute évidence, le gouvernement libéral en est totalement dépourvu.

Le gouvernement est censé être un arbitre neutre. Il est censé prendre la défense des intérêts des Canadiens. Au lieu de cela, il a suspendu l'application de la Loi sur la concurrence afin de frayer la voie à ses amis et aux donateurs du parti. Voilà maintenant que le gouvernement dit qu'il entend modifier la loi de façon à rendre légale une offre publique d'achat illégale. C'est complètement contraire à l'éthique.

Je ne voudrais pas donner l'impression que je suis contre Onex. J'en ai contre le processus suivi par le gouvernement libéral. Au lieu d'être un arbitre neutre et de privilégier les intérêts canadiens, le gouvernement libéral s'est mis en quatre pour modifier les règles en vue de satisfaire aux exigences d'une seule offre. D'abord, il suspend l'application de la Loi sur la concurrence et maintenant il menace de s'en prendre à la disposition qui empêche un actionnaire de détenir plus de 10 p. 100 des actions.

Les gens s'interrogent probablement sur la raison d'être de la disposition des 10 p. 100. Il suffit de s'arrêter au titre de la loi en question: Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Les deux mots clés sont «participation publique». La raison d'être de la disposition des 10 p. 100 est d'empêcher un actionnaire de prendre le contrôle de la société. Air Canada est censée être une entreprise publique.

Les crédits

Souvenons-nous que, pendant longtemps, Air Canada a été une société d'État très prospère. Les contribuables canadiens ont financé Air Canada. Il est clair aujourd'hui que cette privatisation a été une erreur lamentable, une erreur commise par le gouvernement Mulroney qui a préféré faire passer l'idéologie de son parti avant l'intérêt public. Air Canada appartenait à la population canadienne, mais il en a fait fi.

Le gouvernement libéral fait fi du principe de la participation publique. La participation étant une valeur fondamentale de la démocratie, ce n'est pas étonnant qu'il veuille s'en défaire. Le gouvernement actuel n'a de cesse de miner nos valeurs démocratiques de base.

Si on autorise le dépassement du seuil fixé à 10 p. 100, on risque de voir un investisseur faire main basse sur le transporteur aérien. Nous ne saurions tolérer cela. Nous ne pouvons permettre qu'une chose aussi importante que notre compagnie aérienne nationale tombe sous ce type de contrôle. Nous devons voir à ce que la participation publique au capital de notre compagnie nationale soit aussi large que possible.

Qui plus est, nous devons mettre en place un régime de réglementation adapté aux besoins actuels pour protéger les intérêts des collectivités canadiennes, les emplois au Canada et les voyageurs. C'est la déréglementation qui nous a mis dans ce pétrin. Seule la déréglementation nous permettra d'en sortir.

Après 10 années de déréglementation, nous nous retrouvons avec des tarifs plus élevés, des salaires plus bas et des services réduits pour les collectivités éloignées. Nous ne pouvons permettre que la déréglementation se poursuive si nous avons un monopole. C'est impensable.

Hier, j'ai été choqué d'entendre le Bureau de la concurrence dire que les tarifs pratiqués par Canadien grâce à l'investissement effectué par la compagnie American Airlines étaient l'une des histoires à succès. Vous parlez d'une histoire à succès. Si nous sommes dans ce pétrin aujourd'hui, c'est à cause de la situation dans laquelle se trouve Canadien et cela parce la concurrence était tout ce qui l'intéressait. Il y a des choses plus importantes que la concurrence.

Dans toute cette histoire, le gouvernement libéral a complètement oublié un groupe, les employés des compagnies aériennes. La politique-cadre annoncée par le ministre des Transports est très vague quant à la question de protéger les employés. Tout ce qu'il dit, c'est que les employés devraient être traités de façon équitable.

Nous avons vu la façon équitable dont le gouvernement traite les travailleurs au Canada. En dépit de la loi sur l'équité salariale, voilà quinze ans que nous nous battons contre le gouvernement libéral pour obtenir l'équité salariale. Venant du gouvernement libéral, qui, comme nous avons pu le constater au cours des six dernières années, ne connaît pas le sens du mot équitable, cela ne signifie rien.

• (1115)

Les employés de l'industrie du transport aérien ne font pas confiance au gouvernement libéral. Ils méritent qu'on prenne des engagements concrets sur le fait qu'on n'imposera pas de mises à pied. Aucun travailleur ne devrait perdre son emploi parce que le

gouvernement libéral a laissé périliter notre industrie du transport aérien.

À de nombreuses reprises, le gouvernement libéral a placé les intérêts de ses amis avant ceux des Canadiens.

J'ai abordé de nombreuses questions durant le temps limité qui m'a été alloué aujourd'hui, mais il ressort de ce débat une question cruciale: le gouvernement libéral va-t-il faire respecter la loi? Va-t-il faire son travail en tant que gouvernement? C'est le moment de vérité. Le gouvernement libéral a la possibilité de prendre la parole et de dire: «Oui, nous allons faire respecter la loi. Nous allons prendre le parti des Canadiens et mettre fin au traitement spécial.» Les libéraux peuvent faire cela s'ils appuient cette motion et prennent l'engagement de ne pas hausser la limite de 10 p.100 sur la propriété d'actions.

C'est l'un de ces moments où tous les députés libéraux vont devoir se regarder dans le miroir et se demander pour défendre les intérêts de qui on les a élus. Dans l'intérêt de l'industrie du transport aérien canadien, j'espère qu'ils prendront la bonne décision et qu'ils se joindront à mes collègues du Nouveau Parti démocratique pour appuyer cette motion visant à préserver la participation publique dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention les propos de la députée de Churchill.

Il ne s'agit pas ici de l'application même de la loi, mais plutôt de déterminer si le Parlement devrait, dans sa grande sagesse, modifier la loi qui s'applique. Ce que nous avons dit l'autre jour, c'est que nous consultons les parlementaires à ce sujet. Nous devons donc remettre ce débat dans son contexte.

La députée considère-t-elle que toutes les lois sont immuables et qu'elles ne devraient jamais être modifiées pour tenir compte des nouvelles circonstances? Est-elle d'avis que nous ne devrions même pas penser à modifier la loi?

J'aimerais souligner que la société Air Canada elle-même a été la première à déposer le 22 août dernier une proposition visée à l'article 47 de la Loi sur les transports au Canada. Par la suite, nous avons reçu une autre offre qui est actuellement à l'étude. Cela prouve que le processus adopté par le gouvernement fonctionne.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je ne veux aucunement laisser entendre qu'il ne peut jamais être nécessaire de modifier les lois.

Toutefois, je crois également que nous devons nous soumettre aux lois existantes. Lorsque des modifications sont apportées aux lois, ce sont ces lois modifiées qui doivent être appliquées. Toutefois, dans le cas présent, le processus en cours n'est pas du tout crédible parce que l'une des offres présentées ne tient pas compte de la loi en vigueur. C'est là le problème. C'est tout le processus qui cause un problème. Cela va au-delà de la portée de la loi.

Si la loi doit changer comme on a proposé de le faire, soit. Mais ce n'est pas le cas pour l'instant. Il y a trop d'incohérences dans tout

Les crédits

le processus, ce qui nous pousse à nous demander s'il pourrait y avoir eu des influences qui ne seraient pas dans le meilleur intérêt du public.

M. John Finlay (Oxford, Lib.): Monsieur le Président, ma question est la même que celle du ministre en ce que je crois savoir que nous n'avons pas encore décidé de changer quoi que ce soit.

Je suis persuadé que la députée ne tient pas à ce que perdions notre temps dans cette enceinte à lire de vieux textes de loi et à dire qu'ils feront l'affaire. Nous comptons modifier la loi concernant les Nisga'as de la vallée de la Nass; ces derniers ont fini par conclure un accord après 20 ans. Si nous décidons de maintenir la Loi sur les Indiens, il n'y aura pas de changement. Or, ce changement s'impose. Nous devons en faire autant pour l'industrie du transport aérien.

La députée cherche-t-elle à faire croire que l'un de nos transporteurs aériens n'éprouve aucun problème?

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que l'un de nos transporteurs aériens est confronté à des difficultés. Voilà pourquoi le comité des transports s'était penché sur son dossier avant l'ajournement de juin.

Comme je l'ai expliqué au ministre, et tâchons d'être clairs, je sais pertinemment qu'il arrive parfois que les lois doivent être modifiées. Il est inadmissible que quelqu'un puisse ne pas tenir compte d'une loi avant que cette loi soit modifiée. Que se serait-il produit si nous n'avions pas ratifié le traité nisga'a et que nous avions donné le feu vert à l'application de toutes ses dispositions avant même de lui donner force de loi? Quelle crédibilité auraient les lois canadiennes si nous autorisions ce genre de chose?

• (1120)

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir pour appuyer la motion visant à empêcher le gouvernement de modifier la règle des 10 p. 100 imposée par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour pouvoir hausser le pourcentage des actions de cette société que peut posséder un actionnaire. Le gouvernement a annoncé qu'il songeait à le faire au milieu du débat sur une des questions les plus controversées que nous ayons au Canada; nous ne devrions pas avoir à discuter d'une pareille éventualité. Cette proposition ne devrait pas être faite au beau milieu du débat.

L'avenir de notre industrie des transports aériens fait actuellement l'objet d'un grand débat, et le processus que nous suivons est rien moins que dément. Cette industrie regroupe des milliers d'employés et des douzaines de sociétés aériennes et a une incidence sur des centaines d'aéroports et de localités. Ils seront tous touchés.

Même si l'industrie a évolué depuis 60 ans, le ministre a décrété le 13 août que nous avons 90 jours pour restructurer toute une industrie qui concerne des milliers de personnes et un grand nombre de localités au Canada. Il est absolument ridicule de penser que nous puissions même bien comprendre la situation. Voici qu'au beau milieu du débat il annonce qu'il envisage de modifier le plafond de 10 p. 100 de propriété des actions d'Air Canada.

Cela n'a pas de bon sens. Le processus a été mal engagé depuis le début. Il faut le reprendre de sorte que nous puissions parvenir à

bien comprendre ce très grave problème qui aura des répercussions sur un si grand nombre de gens, de localités, d'aéroports et d'employés.

Le ministre a changé les règles tout au long de ce processus de 90 jours. Il a d'abord invoqué l'article 47 qui a changé complètement les règles pour la première fois et évincé le Bureau de la concurrence de tout le débat. Il a ensuite modifié les règles encore une fois et a invité le bureau à intervenir de nouveau, sauf qu'il lui a accordé un mandat très limité, et non celui qu'il était censé remplir, et qu'il ne lui a pas permis d'accomplir la tâche que la loi lui a confiée, soit analyser la concurrence dans l'intérêt des consommateurs et des entreprises. Il voulait que le bureau n'analyse que la théorie de la compagnie aérienne qui exercera une domination. Il ne lui a pas donné l'occasion d'examiner tous les aspects ni de présenter d'autres propositions. Il ne s'est concentré que sur sa propre proposition.

Nous sommes passés à côté d'un très grand nombre de propositions et avons raté toutes sortes de possibilités d'entendre d'autres propositions susceptibles d'être plus efficaces et plus pratiques que les deux qui sont examinées actuellement. Tout ce dossier a été mal géré depuis le début.

Nous avons raté de magnifiques occasions lorsque le ministre a demandé au Bureau de la concurrence de se borner à examiner sa perception de l'avenir de l'industrie du transport aérien au Canada. Il n'a pas dit au Bureau de la concurrence qu'il voulait qu'il examine toutes les permutations et combinaisons possibles pour restructurer l'industrie du transport aérien dans l'intérêt des consommateurs et des entreprises. Il l'a privé de ce droit législatif et lui a plutôt ordonné de limiter son étude à une seule théorie, la sienne, au sujet d'une compagnie aérienne qui exercera une domination. Nous avons raté là encore un grand nombre d'occasions.

Le Bureau de la concurrence a produit un rapport exceptionnel, mais il borne à examiner les paramètres autorisés par le ministre. Si le ministre avait élargi les paramètres et autorisé le Bureau de la concurrence à examiner toutes les options, nous en examinerions davantage aujourd'hui. Si, au début du processus de 90 jours, le ministre avait annoncé qu'il allait modifier la limite de 10 p. 100 prévue dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, nous pourrions ainsi examiner également d'autres propositions et d'autres options.

Le 13 août dernier, le ministre a annoncé qu'il invoquait l'article 47 et nous avons 90 jours pour fournir une solution. Au jour 1, si le ministre avait annoncé une modification de la loi en ce qui concerne la participation publique de 10 p. 100, je pense qu'il y aurait peut-être eu d'autres investisseurs, que d'autres compagnies aériennes auraient fait des propositions. Mais après avoir étudié le dossier, ces autres investisseurs ont décidé de ne pas présenter de propositions à cause de la loi du gouvernement du Canada.

Au jour 74 du délai de 90 jours, aussi incroyable que cela puisse paraître, le ministre a annoncé qu'il allait modifier la règle de 10 p. 100 ou du moins envisager de la changer. Il restait 16 jours pour qu'une entreprise, un investisseur ou un groupe d'investisseurs, ou encore un consortium fasse une offre de six milliards de dollars. En 16 jours, ça n'a pas été possible. Un investisseur ne pouvait pas obtenir l'approbation du conseil d'administration. Il ne pouvait

Les crédits

même pas satisfaire les exigences légales. Ainsi, en n'annonçant pas la possibilité de changer la règle de 10 p. 100 dès le départ, le ministre a fermé la porte à toute une série de possibilités. En l'annonçant 16 jours avant la fin du délai, il ne laissait pas assez de temps à quiconque de réagir et d'en tirer avantage, sauf pour ce qui est d'une des propositions qui étaient déjà en place.

Je suis fermement convaincu que le ministre n'a pas géré ce processus correctement dès le départ.

• (1125)

La principale question des consommateurs et de ceux qui se présentent devant le comité de la Chambre des communes qui étudie la situation maintenant concerne la concurrence. Les deux propositions qui sont sur la table actuellement n'abordent même pas la question de la concurrence, que ce soit au niveau des tarifs aériens ou des vols et des horaires.

Ni l'une ni l'autre de ces propositions ne traitent de la concurrence. Nous avons raté les occasions que la concurrence aurait permis. Le Bureau de la concurrence n'avait pas les coudées franches pour analyser cet aspect de la question et pour examiner d'autres possibilités. Le Bureau de la concurrence devait uniquement se pencher sur la proposition du transporteur dominant, ou celle du ministre.

Une autre question sérieuse est celle du service régional. Un des cinq principes que le ministre a établis très clairement au 45^e des 90 jours de délai était que le service régional doit être assuré. Le problème, c'est que même si les compagnies aériennes conviennent d'offrir le service régional, des aéroports qui se sont dessaisis d'éléments d'actif dans le cadre du programme de dessaisissement ne sont pas viables.

D'après des témoins qui ont comparu devant notre comité, de dix à 15 aéroports canadiens n'arrivent pas à joindre les deux bouts. Ils ne sont plus viables. Des témoins en faveur de la proposition Onex-American Airlines-Les Lignes aériennes Canadien International nous ont dit que les recettes des aéroports qui ne sont pas viables vont diminuer. Comment pourra-t-on assurer le service régional si les aéroports ne peuvent pas survivre?

Le problème, c'est qu'il n'existe aucune politique à cet égard. Il n'y a pas de politique du tout. L'autre jour, au comité, nous avons demandé au ministre s'il avait une politique sur une double compagnie aérienne. Une telle politique n'existe pas. Il n'existe pas une seule politique sur les compagnies aériennes.

Nous nous sommes enquis de la hausse de 10 p. 100 quoiqu'elle n'ait pas été débattue ni même mentionnée le 13 août. Il n'existait alors aucune politique. Au 74^e jour, le ministre a parlé d'une politique sur la hausse de 10 p. 100, mais il n'y a toujours pas de politique.

Au comité permanent et au comité spécial, nous avons entendu des théoriciens, des agents de bord, des représentants de compagnies aériennes, des agents de voyage et des représentants de groupes de consommateurs et tous se sont plaints de ce que l'on mettait le chariot devant les boeufs.

Selon les théoriciens, tout gouvernement organisé doit avoir une politique sur l'aviation, surtout dans un pays comme le Canada où

l'aviation est tellement importante. Le gouvernement devrait établir la politique et le secteur privé devrait présenter des propositions en fonction des paramètres de cette politique.

Dans ce cas-ci, le gouvernement veut entendre les propositions avant d'établir la politique. Il s'y prend complètement à l'envers. J'estime qu'il gère très mal un système de transport qui est absolument essentiel pour le Canada.

Hier, le comité a entendu un cadre supérieur de l'un des transporteurs aériens. Il a dit qu'il n'arrivait pas à croire qu'un pays du G-7 comme le Canada soit en train de débattre une proposition qui est, en fait, illégale. Il a souligné un point très intéressant. Nous sommes en train de débattre et d'étudier une proposition qui enfreint la loi régissant Air Canada. Nous la débattons même si elle est illégale. Cela le rendait perplexe, et il ne pouvait faire autrement que de le dire.

Quant à moi, j'estime que tout le processus de détermination de la restructuration de l'industrie aérienne du Canada est très mal géré. La pression est trop grande. Nous ne disposons que de 90 jours. Nous sommes censés nous occuper de milliers d'employés, de centaines d'aéroports, de douzaines de lignes aériennes, de communautés d'un bout à l'autre du pays et de développement économique, et nous ne disposons que de 90 jours pour le faire. On ne peut même pas acheter une maison en 90 jours.

C'est insensé, mais telle est la situation: nous ne disposons que de 90 jours, et cela est tout à fait insuffisant.

Nous allons voter en faveur de cette motion, non pas parce que nous sommes contre l'augmentation de 10 p. 100, mais à cause de la façon dont ce dossier a été mené. Cette question ne devrait pas faire l'objet d'un débat quand il soulève autant de controverses et de débats secondaires. Elle devrait plutôt être discutée au grand jour. Elle ne devrait pas l'être quand il y a autant de controverses et de soumissions et quand planent autant d'accusations.

Nous allons appuyer cette motion, et je félicite le Bloc de l'avoir présentée. Nous l'examinerons de nouveau plus tard quand il y aura moins de tension et d'influence indue.

• (1130)

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais poser une question au député de Cumberland—Colchester.

N'y a-t-il pas une contradiction inhérente dans ce qu'il vient de dire? Il s'est plaint du fait qu'aux termes de l'article 47, le Bureau de la concurrence aurait prétendument été écarté, mais du même souffle, il loue le rapport même que nous avons demandé à ce bureau de présenter aux termes de l'article 47. C'est là la contradiction. Le fait est que le Bureau de la concurrence joue un rôle très actif dans le processus, comme je l'ai souligné.

Après la période de 90 jours, le bureau sera en mesure d'examiner avec tous ses pouvoirs toute proposition soumise. Ainsi, il n'est absolument pas question que le Bureau de la concurrence ne joue pas son rôle dans le cadre de ce débat. Il s'acquittera de son travail et ce, fort bien.

Les crédits

M. Bill Casey: Monsieur le Président, au contraire. L'article 47 empêche le Bureau de la concurrence d'assumer ses responsabilités aux termes de la loi. C'est ce dont il est question.

Ensuite, le ministre a demandé au Bureau de la concurrence, chose étrange, de se pencher sur un paramètre très étroit de propositions. Le ministre n'a pas demandé au Bureau de la concurrence de trouver pour la restructuration de l'industrie la meilleure proposition sur le plan de la concurrence pour les consommateurs et l'industrie. Il lui a plutôt dit d'examiner une proposition étroite qu'il avait à faire et ainsi, le bureau se trouve écarté du processus, dans les faits.

Les représentants d'une autre compagnie aérienne ont témoigné ce matin. J'ai demandé au président de cette compagnie aérienne pourquoi on avait invoqué l'article 47 et il a répondu, contrairement à ce que le ministre vient d'affirmer, que c'était pour tourner le processus d'examen de la fusion des lignes aériennes.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je voudrais vérifier une chose auprès de mon collègue de Cumberland—Colchester. N'est-il pas vrai qu'à l'heure actuelle, la seule véritable assurance que le gouvernement ne sera peut-être pas en mesure de porter à 49 p. 100 la participation étrangère dans Air Canada est le maintien de cette règle des 10 p. 100?

Si cette règle est abandonnée, le gouvernement aura alors la possibilité, aux termes de ses pouvoirs de réglementation, d'accroître la participation étrangère et, fondamentalement, de céder à une entreprise étrangère un pourcentage accru d'Air Canada, qui a déjà été notre compagnie aérienne nationale et que les contribuables ont lourdement subventionnée.

M. Bill Casey: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. Le problème, si nous modifions la règle des 10 p. 100, c'est que l'ALENA prévoit une exemption très particulière quant à l'application des règlements et fait mention expressément de la règle des 10 p. 100 concernant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Si l'on modifie cette règle, on change tout l'accord. On ne peut pas simplement décider de supprimer telle et telle disposition de l'accord; il faut retourner négocier tout l'accord avec nos vis-à-vis. Il pourrait aussi s'ensuivre une modification du pourcentage de participation étrangère, comme la députée l'a mentionné.

Si l'on rouvre l'accord, ce qui se produira en cas de modification de la règle, tout l'accord est alors susceptible d'être entièrement renégocié. Il est tout simplement impossible de prédire les répercussions que cela pourrait avoir.

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le député a entendu le témoignage de M. von Finckenstein, hier, devant le comité. Le député pourrait-il nous dire si le directeur du Bureau de la concurrence lui a donné l'impression d'avoir été mis de côté et de diriger un organisme qui n'a aucun effet ni pouvoir réel? La réalité, c'est qu'aucune proposition n'a été présentée pendant la période de 90 jours et n'a donc été soustraite à l'examen du bureau.

Ce que j'ai annoncé l'autre jour, c'est que le bureau examinera toute proposition qui sera faite et sera pleinement habilitée à examiner la fusion.

M. Bill Casey: Monsieur le Président, je tiens à dire que M. von Finckenstein a fait un exposé très impressionnant et a présenté un excellent rapport. Cependant, à la première page de son exposé, il y a une lettre qu'il a adressée au ministre. Je n'ai pas la lettre en main, mais il y mentionne à peu près ceci: «Conformément à vos instructions, je fais tous mes exposés ou mes études en me fondant sur l'hypothèse qu'il y aura un transporteur dominant.» Si ce n'est pas là une restriction, je ne sais pas ce que c'est.

Dans ses instructions, le ministre a demandé ceci: «Faites votre rapport en fonction de mes critères pour l'étude de la proposition que je préfère.» Donc, au mieux, le Bureau de la concurrence a eu les mains liées et il n'a pu faire librement son étude.

• (1135)

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir aujourd'hui d'intervenir dans le cadre de la journée d'opposition du Bloc québécois consacrée au transport aérien.

Si mon parti doit consacrer une de ces journées d'opposition à ce sujet, c'est que le gouvernement a refusé de tenir lui-même un débat sur la question. En effet, dans ce dossier, le gouvernement semble vouloir agir dans l'ombre en refusant d'informer les parlementaires et en refusant que tous les acteurs du secteur du transport aérien puissent être entendus.

Le 13 août dernier, le gouvernement fédéral annonçait sa décision de suspendre l'article 47 de la Loi sur le transport au Canada, un article qui concerne la Loi sur la concurrence, afin disait-il de faciliter la restructuration de l'industrie aérienne. Le ministre des Transports affirmait alors vouloir permettre aux deux compagnies canadiennes d'en arriver à une entente mutuelle avantageuse. Or, quelques jours plus tard, soit le 24 août 1999, la compagnie Onex, en partenariat avec la compagnie American Airlines, faisait une offre publique d'achat visant à acheter et à fusionner Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International. Voilà la vraie raison pour laquelle le gouvernement libéral a décidé de suspendre les règles de concurrence.

De plus, le gouvernement a refusé la demande du Bloc québécois et des autres partis d'opposition de réunir d'urgence les membres du Comité permanent des transports afin d'étudier la question. Le gouvernement libéral a également prorogé la session, ce qui a retardé la reprise des débats parlementaires, évitant au gouvernement d'avoir à répondre à des questions à ce sujet qu'il trouverait très embarrassantes.

C'est pourquoi, aujourd'hui, le Bloc québécois prend. . .

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

J'aimerais souligner qu'il y a peut-être eu une ambiguïté ce matin lors du premier discours du chef de notre parti. Pour toute la journée, les députés du Bloc québécois diviseront leur temps de

Les crédits

parole en périodes de dix minutes. Je m'excuse d'avoir interrompu ma collègue de Jonquière.

Le vice-président: Je sais qu'on regrette toujours de devoir interrompre un collègue. Je remercie l'honorable député de m'avoir informé.

Mme Jocelyne Girard-Bujold: Monsieur le Président, je disais qu'aujourd'hui le Bloc québécois prend une de ces journées d'opposition pour parler de ce sujet. Pourquoi le fait-il? C'est parce que le Bloc québécois se préoccupe avant tout de l'intérêt public et des intérêts du Québec dans cette affaire, contrairement au gouvernement fédéral qui ne semble se préoccuper que des intérêts électoraux de ses amis.

Toute restructuration, y compris une éventuelle fusion, devrait se faire en conformité avec les lois en vigueur actuellement. Le recours à l'article 47 et à diverses autres considérations menacent gravement le maintien d'une saine concurrence dans cette industrie.

Le Bloc québécois considère que la concurrence est essentielle, car le transport aérien constitue un service public essentiel, notamment dans les régions éloignées. Rien ne nous garantit que le contrôle du transport aérien au Canada ne passera pas à des intérêts étrangers. Enfin, le Bloc québécois estime qu'American Airlines dispose d'un véritable droit de veto sur toute proposition de restructuration de l'industrie aérienne au Canada, ce qui est en contradiction avec l'esprit de la Loi sur le transport.

Nous nous opposons également à cela parce qu'il y a des milliers d'emplois stratégiques, dont bon nombre situés au Québec, qui sont en jeu dans cette affaire. Le Bloc québécois refuse d'accepter la perspective de milliers de pertes d'emplois comme une fatalité et propose que d'autres scénarios soient étudiés. Le rôle d'un gouvernement responsable est de prendre en compte tous ces éléments de façon à servir l'intérêt général.

• (1140)

Cette offre d'achat va à l'encontre de la loi d'Air Canada qui interdit à un actionnaire ou à un groupe d'actionnaires de posséder plus de 10 p. 100 des actions votantes de la compagnie. Si le groupe Onex/American Airlines se permet d'effectuer une telle offre, cela veut dit soit qu'ils méprisent les lois canadiennes, soit que leurs amis, membres du gouvernement, leur ont permis de changer cette loi pour les satisfaire.

Si je m'intéresse à la question du transport aérien, c'est qu'en tant que députée de la circonscription de Jonquière, je suis très consciente de l'importance de ces transformations pour les collectivités des régions éloignées. Car si la fusion des routes internationales pouvait permettre d'obtenir un transporteur national solide, la fusion des filiales régionales risquerait d'éliminer toute concurrence sur les marchés locaux, avec les conséquences possibles sur les prix et la qualité du service.

L'industrie aérienne a la responsabilité de desservir les collectivités de tout le Canada. Cette fusion engloberait les filiales régionales, et cette nouvelle entité contrôlerait en effet 84 p. 100 du marché

domestique. Cela serait-il bon pour les régions éloignées, et qu'advendrait-il alors de la concurrence? Même les plus grands apôtres ou théoriciens du capitalisme diront qu'un monopole signifie presque assurément des prix élevés, des services déficients et la lente atrophie d'une industrie.

Je ne voudrais pas que ma région, celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean, soit perdante à la suite de cette fusion.

Pourtant, ce sont ces mêmes propriétaires de compagnie qui veulent changer les règles du jeu qui demandent au gouvernement de suspendre la Loi sur la concurrence et qui veulent changer les règles concernant la propriété.

Je termine en appuyant mon collègue, le député de Charlesbourg, et en soulignant que le Bloc québécois a déjà demandé à plusieurs reprises que le gouvernement fédéral adopte une loi sur le financement des partis politiques à l'image de celle qui existe au Québec. Tant qu'une telle loi ne sera pas entrée en vigueur, le gouvernement fédéral continuera de privilégier les intérêts de ceux qui contribuent à sa caisse électorale au détriment des intérêts de la population, comme cela semble être le cas dans le dossier du transport aérien.

[Traduction]

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.): Monsieur le Président, il est intéressant que la députée de Jonquière mentionne que la concurrence est essentielle. La nature même de la motion soumise aujourd'hui à la Chambre par le Bloc limiterait la concurrence et éliminerait la notion de concurrence dans les propositions de fusion. La députée dit que la concurrence est essentielle, alors que son parti a présenté une motion qui éliminerait la concurrence. Peut-elle nous expliquer cette contradiction?

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold: Monsieur le Président, je ne sais pas si la députée a compris, mais je prenais position pour les régions éloignées. Présentement, dans des régions éloignées comme la mienne, si nous n'avons qu'un transporteur unique, nous serions pénalisés. À l'intérieur de ma région, il est important qu'il y ait une saine concurrence. Présentement, même s'il y a deux transporteurs qui se font concurrence, les coûts du transport sont très élevés.

Le fait de se rendre à Montréal représente des coûts extraordinairement élevés. Cela coûte moins cher d'aller de Bagotville en Floride que de Bagotville à Montréal. Je pense qu'avec un transporteur unique, nous serions pénalisés. Je parlais de ce point très précis. Cela ne veut pas dire que je ne suis pas en conformité avec la motion du Bloc québécois, mais je donne l'aperçu d'une région éloignée. C'est pour cela qu'il est important d'avoir un débat sur le sujet, mais il n'a pas eu lieu, car le gouvernement s'est opposé à un véritable débat dans ce dossier.

• (1145)

Mais là, présentement, il n'y a pas eu de débat, et il y a même des députés d'en face qui sont présentement contre la proposition de leur propre gouvernement et qui ne sont pas présents à la Chambre, on ne les entend pas. Par contre, nous, députés du Bloc québécois,

Les crédits

pouvons dire ce que nous en pensons, et parler pour nos populations respectives.

M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole, ce matin, sur un dossier qui semble traîner en longueur, puisqu'il me semble que cela fait des mois et des mois qu'on entend parler d'Air Canada et Onex.

Naturellement, au cours de l'été, nous avons pu lire tous les jours dans les journaux, si on suivait l'actualité, les versions d'Air Canada et d'Onex. Le gouvernement, tout au long de l'été, est demeuré coi, a été silencieux, n'a pas dit un mot, a été absent du dialogue, sauf pour une petite exception quelque temps au mois d'août lorsque, en catimini, il a annoncé tout simplement, sans tambour ni trompette, que le ministre des Transports ainsi que le ministre de l'Industrie avaient, avec une complicité quasi malsaine, permis que soient suspendues les règles de la concurrence.

La suspension des règles de la concurrence a eu pour effet et avait pour but d'aider leurs amis d'Onex à déposer un projet, avec la complicité d'American Airlines, afin de pouvoir s'accaparer des Lignes aériennes Canadien International.

Qu'est-ce que le Bloc a fait durant l'été? Mon ami, le porte-parole du Bloc en matière de transport, le député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beauport—Île-d'Orléans, a demandé, jour après jour, que le Comité permanent des transports siège, écoute, commente et reçoive des informations dans le but d'éclairer le ministre des Transports. C'est cela, il me semble, le rôle d'un comité: donner des avis légaux au ministre responsable.

Mais non, le gouvernement d'en face a refusé, a boudé. Finalement, à l'initiative du Bloc québécois et de tous les partis d'opposition, les collègues de ce côté-ci de la Chambre ont forcé la tenue de réunions d'un comité ad hoc, comité qui a été boudé par les gens d'en face et qui a été tout simplement décrit par ces derniers comme n'étant pas légal.

Pourtant, nous sommes venus siéger—durant l'été, pendant nos prétendues vacances—ici, à Ottawa, pour communiquer avec des représentants de l'Association des pilotes de l'air, de l'Association des machinistes d'Air Canada et beaucoup d'autres, afin qu'ils puissent venir nous donner leur opinion sur le dossier d'Air Canada/Onex.

Finalement, il y a quelques jours, le ministre des Transports est tout simplement sorti pour dire: «Écoutez, ça s'en vient; tout le monde aura à décider. Il se peut fort bien que l'on ait à changer la règle des 10 p. 100.»

Mais ce changement-là n'est pas acceptable. Ce matin, le chef de mon parti, le député de Laurier—Sainte-Marie, a bien résumé l'historique de la règle des 10 p. 100, et nous, au Bloc, croyons que cette règle ne doit pas être amendée. D'ailleurs, c'est la raison de notre motion de ce matin.

Pourquoi cette règle des 10 p. 100 s'applique-t-elle à Petro-Canada? L'an dernier, lors du fameux débat sur la fusion des banques, pourquoi a-t-on appliqué la règle des 10 p. 100 de propriété? Pourquoi, ce matin, veut-on l'enlever en ce qui a trait au transport

aérien? C'est une question que l'on se pose. Voilà une proposition qui nous semble un peu farfelue.

• (1150)

Serait-ce pour aider un ami, le président d'Onex, qui fait partie de l'entourage immédiat du Parti libéral? C'est une question qu'on est en droit de se poser.

Il y a une autre chose qui me semble vraiment anormale. Je crois que le dossier d'Air Canada et d'Onex est un dossier majeur qui implique surtout les gens qui demeurent près des aéroports. Ce matin, je me pose de sérieuses questions. Que font les députés de Laval-Ouest, de Notre-Dame-de-Grâce, de Verdun—Saint-Henri et de Pierrefonds—Dollard. Que font le secrétaire d'État au Sport amateur et le député d'Anjou—Rivière-des-Prairies? Sont-ils muets? On ne les entend pas.

J'admire le courage du député de Lac-Saint-Louis qui, au risque de se faire malmener par ses copains, a osé dire le 14 octobre dernier au représentant du journal *Le Devoir*, que la disposition du 10 p. 100 était tout simplement une mesure judicieuse et qu'elle devrait demeurer à tout prix. Je l'admire pour son courage.

Il y a également le député de Vaudreuil—Soulanges qui a peut-être été un peu moins courageux quand il a dit: «Peut-être oui, peut-être non.» Il a au moins, du bout des lèvres, montré une certaine préférence. Mais son affaire n'allait pas très fort. Cependant, encore une fois, je dis au député de Lac-Saint-Louis que je l'admire. Il n'est pas ici présentement, mais cela ne fait rien, je l'admire quand même.

Chose certaine, je me pose également d'autres questions. Pourquoi quelqu'un comme M. Marc Lalonde, un ancien ministre libéral qui est sûrement respecté de la part des libéraux, veut-il garder la disposition du 10 p. 100? M. le Président, est-ce que M. Lalonde a siégé avec vous? J'ose croire que oui et que vous l'avez certainement respecté à cette époque. Le 26 octobre 1999, M. Marc Lalonde présentait de nombreuses raisons de garder la disposition du 10 p. 100.

Je suis d'accord avec certaines personnes lorsqu'on dit que le transport aérien au Canada fait défaut. Oui, il faut se poser des questions. Est-ce qu'il y a de la place au Canada pour deux transporteurs internationaux, soit Canadien et Air-Canada? Oui, il faut se poser des questions. Mais ce n'est pas à l'intérieur de 90 jours ou de 90 minutes que l'on va régler le problème. Il faut l'étudier sérieusement. Chose certaine, je suis d'accord avec les majorités des députés, incluant mes amis de l'autre côté de cette Chambre, qu'il ne faut pas laisser le transport canadien international être sous le contrôle de compagnies étrangères.

Il faut que les Canadiens gardent le contrôle de leur transport aérien international. Il faut également, comme la député de Jonquière le disait, restructurer les transports aériens régionaux. Il est insensé—je suis originaire de l'Abitibi—que des gens de Rouyn-Noranda paient plus cher pour aller de Rouyn-Noranda à Montréal que pour aller de Montréal à Paris. C'est insensé et ridicule qu'un vol de 55 minutes de Rouyn-Noranda à Montréal coûte plus cher à des gens de Rouyn-Noranda, qu'un vol Montréal-Paris qui dure six

Les crédits

heures. C'est insensé, il faut repenser tout cela. Il faut repenser la concurrence.

Lorsque la députée du Parti réformiste parle de concurrence, je suis d'accord avec elle pour dire qu'il faut établir une saine concurrence dans les transports régionaux. Oui, il le faut, et c'est urgent. L'absence de concurrence nuit au développement des régions. Cela coûte beaucoup plus cher aux gens d'affaires qui veulent partir de Rouyn-Noranda, de Jonquière ou de n'importe quelle région pour venir faire des affaires à Montréal et retourner chez eux, que d'aller à Paris. Quelle absurdité!

• (1155)

Cela rentre dans les coûts de production et fait que les produits de Rouyn-Noranda ou de Jonquière coûtent plus cher, et sont moins compétitifs que les matériaux que l'on peut trouver dans la région de Montréal ou de Toronto. Il ne faut pas que la règle des 10 p. 100 soit abolie.

Bien sûr, je vais appuyer la motion du Bloc québécois. Il faut absolument faire une restructuration majeure des transports régionaux au Canada.

[Traduction]

M. Ted McWhinney (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec mon collègue, le député de Scarborough-Est.

En guise de préambule, je ferai allusion à mes antécédents dans ce domaine. J'ai été pendant bon nombre d'années directeur de l'Institut de droit aéronautique de l'Université McGill et, soit dit en passant, conseiller du premier ministre du Québec en matière de droit aérien à cette époque. Une des recommandations allait à l'encontre de la construction de l'aéroport de Mirabel, le deuxième aéroport. Je crois qu'elle était fondée sur les plans constitutionnel et du droit aéronautique, bien que le conseil n'ait pas été suivi.

Nous pouvons passer à d'autres questions où l'expertise entre également en ligne de compte. Ce n'est pas la première fois que les sociétés de transport aérien se présentent devant le Parlement. Comme on s'en rappellera, à l'occasion du mandat précédent du présent gouvernement, il y a eu un vif contentieux entre les deux sociétés aériennes, ce qui aurait pu mener à la disparition de l'une d'entre elles. Cette question a été réglée grâce à l'intervention du ministre des Transports de l'époque et en tenant compte du recours possible à ses pouvoirs, qui sont limités, mais qui n'en ont pas moins une vaste portée.

Essentiellement, le gouvernement fédéral s'est servi du pouvoir qu'il possède, en vertu du droit international du fait de son adhésion à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à la Convention de Chicago, d'approuver ou de refuser les itinéraires aériens internationaux. On a apporté une solution fort judicieuse au problème auquel étaient parties les deux sociétés aériennes en 1994 en subordonnant l'attribution d'itinéraires internationaux à l'une des sociétés à l'abandon des poursuites judiciaires. C'est là un excellent exemple d'une utilisation imaginative du pouvoir exécutif qui a abouti à une solution consensuelle.

À l'époque, j'avais énoncé très clairement certains impératifs de base, et ce non seulement en tant que Britanno-Colombien, mais également au nom de tous les Canadiens, à savoir que nous avions intérêt à préserver l'extraordinaire investissement que représentent les emplois dans l'industrie aérienne, emplois hautement spécialisés s'il en est. Ne serait-ce qu'en Colombie-Britannique et en Alberta, une seule compagnie aérienne fournit 17 000 emplois techniques hautement spécialisés. Nous voulons que, dans tout le Canada, ces emplois soient maintenus. Toute solution doit donc tenir compte de ce fait.

Nous voulons également que soit maintenu un accès aérien raisonnable aux régions éloignées de notre vaste pays, entreprise qui pourrait ne pas être commercialement viable dans une économie de marché stricte.

Nous voulons aussi des prix raisonnables. Si la concurrence nous offre ça, tant mieux. Dans le cas contraire, il faudra que, dans une certaine mesure, le gouvernement contrôle les prix. En tous cas, l'occasion se présente et les installations sont là. Par ailleurs, nous tenons à la sécurité des transports aériens.

Ce sont des impératifs que le ministre des Transports avaient compris et qu'il avait communiqués aux deux compagnies aériennes; ils faisaient partie de la solution de 1994.

Comme je l'ai dit, vu ma prédisposition à examiner toute motion proposée par l'autre côté, c'est avec sympathie et intérêt que j'ai pris connaissance de la motion d'opposition du Bloc québécois. Je pense toutefois qu'elle ne tient compte ni des réalités du nouvel ordre mondial dans lequel nous vivons, ni de la révolution qui bouleverse le commerce international, les échanges internationaux et les transports aériens internationaux.

• (1200)

La plupart des règles en vigueur aujourd'hui procèdent d'un ordre économique qui n'existe plus. Nous ne contestons pas la maxime selon laquelle être petit a ses vertus, mais dans le monde du transport aérien international, même les grandes compagnies aériennes nationales des puissances moyennes ne font plus le poids et ne sont plus de taille à soutenir la concurrence sur le marché international sans une aide considérable de leur gouvernement.

C'est pour cette raison que je me réjouis de l'intervention du ministre des Transports. Il ne s'agit pas de proposer une nouvelle loi, mais bien de lancer le débat. Il est clair que le moment est venu d'examiner une restructuration fondamentale de l'industrie du transport aérien pour faire face aux nouvelles réalités sur le marché international du transport aérien ainsi qu'à la concurrence féroce que livrent aux entreprises canadiennes des sociétés étrangères beaucoup plus importantes qui peuvent compter sur un appui gouvernemental vraiment plus élevé.

C'est la raison pour laquelle nous participons à ce débat. Je prétends cependant que nos règles nationales sur la concurrence sont axées sur nos problèmes nationaux et inspirées par eux. Par contre, elles ne répondent pas aux nouvelles réalités sur le marché international du transport aérien.

Les pouvoirs du ministre sont limités quant aux questions dont il peut s'occuper, mais il peut assouplir la Loi sur la concurrence qui a

Les crédits

été conçue pour répondre aux conditions nationales, afin de faire face à de nouvelles conditions sur la scène internationale. Selon moi, la Chambre devrait envisager cela. Nous attendons des suggestions sur la façon d'utiliser ce pouvoir discrétionnaire. J'invite l'opposition à nous en soumettre.

Il faut reconnaître que les règles internationales elles-mêmes, même les règles précises de la convention de Chicago, qui sont mises en oeuvre par l'Organisation de l'aviation civile internationale, doivent également être réexaminées.

Nous nous sommes lancés dans un débat national. J'ai reçu des visites de délégations de pilotes d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadiennes Internationales, de représentants des employés des compagnies et d'autres. Je me fais ma propre opinion sur la façon de restructurer l'industrie du transport aérien. Je crois, et je le dis en toute déférence à l'égard de mes collègues bloquistes, que la motion est tournée vers le passé. Elle entrave un élément nécessaire de notre politique nationale qu'on doit utiliser pour faire face aux toutes nouvelles conditions qu'on retrouve sur le marché international du transport aérien.

C'est la raison pour laquelle, pour ma part, je ne recommande pas au Bloc de s'en tenir à cette motion, qui constitue une restriction inutile qui limite le débat que nous devons maintenant avoir sur la restructuration du transport aérien au Canada.

Je reviens maintenant aux impératifs qui s'imposent à nous. Toute solution que la Chambre peut trouver doit maintenir les investissements que nous avons dans les emplois hautement qualifiés qu'on retrouve dans les deux compagnies aériennes. Il faut également assurer un service aérien dans les régions du pays qu'il n'est pas rentable de desservir sur le plan économique pour les compagnies aériennes. Nous devons maintenir des prix raisonnables grâce à la concurrence assurée de la façon suivante: deux compagnies internationales et une nationale ou une compagnie aérienne internationale et deux nationales. Les modalités de développement sont considérables, mais les objectifs, les impératifs demeurent et je crois que nous sommes capables d'atteindre ces objectifs, de respecter ces impératifs.

[Français]

M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Monsieur le Président, j'ai une question à poser à mon collègue de Vancouver Quadra. Il dit que la motion du Bloc québécois présentée ce matin est une motion du passé.

Est-ce que sa vision du futur serait qu'il n'y a pas de place pour les Canadiens de contrôler leur propre aviation internationale?

• (1205)

Autrement dit, est-ce qu'il y aurait de la place pour que ce soit American Airlines, par exemple, qui devienne le meneur de jeu de l'aviation internationale au Canada? Est-ce cela, sa vision du futur?

[Traduction]

M. Ted McWhinney: Monsieur le Président, le problème, c'est que nous sommes à la veille d'un grand débat national. Certes, nous

devons examiner tous les points de vue, mais pas restreindre la portée de nos discussions à un élément de la loi sur l'entreprise, qu'il y a tout lieu de mettre à jour pour qu'elle soit compatible avec les nouvelles règles de la compétition internationale.

La réalité c'est qu'il est très difficile, même pour un transporteur aérien canadien, de faire face à la concurrence et de survivre sur le marché international, s'il fait cavalier seul. Il aura énormément besoin de l'aide gouvernementale. Il aura besoin d'une intervention positive sous le couvert du droit international et de la législation nationale.

M. John McKay (Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet de la motion dont la Chambre est saisie et qui demande que la règle des 10 p. 100 soit maintenue telle quelle. La motion se lit comme suit:

Que la Chambre réaffirme sa volonté de maintenir les dispositions de l'article 6.1a) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne ou d'un groupe de personne au capital-actions d'Air Canada.

Je voudrais d'abord souligner le grand intérêt que mes électeurs portent à cette question. Je représente une circonscription du Grand Toronto qui contribue grandement, soit directement, soit indirectement, à la santé de notre industrie du transport aérien. Nous sommes littéralement inondés d'avis contradictoires sur cette question et sur la restructuration en cours. Ce dossier est important à l'échelle locale, pour ma circonscription et mes électeurs, mais il l'est également pour l'ensemble du pays.

Mardi, le ministre des Transports a rendu public un document intitulé *Politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada*. Dans ce document, le ministre annonce que le gouvernement était disposé à modifier la règle des 10 p. 100 de propriété des actions votantes que prévoit la Loi sur la participation publique d'Air Canada si une telle mesure contribuait à réaliser l'objectif d'une industrie de transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens. C'est une nuance plutôt intéressante.

Histoire de déterminer de quelle façon la révision des restrictions en matière de participation à Air Canada pourrait contribuer au développement d'une industrie de transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens, je vais toucher un mot sur le coût de cette règle, particulièrement dans le contexte du marché international.

Quelles distorsions du marché résultent de l'existence de cette règle? Je soutiens qu'il y a des distorsions du marché et que le marché a réagi de plusieurs façons. L'exploitation d'une compagnie de transport aérien est une entreprise très coûteuse. Il faut toujours se demander, dans un contexte de politique gouvernementale, si les coûts découlant de l'imposition de certains objectifs de politique publique désirables valent ce qu'il en coûte réellement sur le marché. Voici, à mon avis, les questions qu'il faut se poser: Ces dispositions restrictives sont-elles en place? En quoi déforment-elles le loyer de l'argent? Permettent-elles d'atteindre un objectif convenable de politique gouvernementale?

Si Air Canada ne peut s'adresser à la Bourse de Toronto sur une base libre et ouverte comme les autres entreprises à cause de cette

Les crédits

règle, il existe donc un coût et le marché réagit à ce coût d'une façon ou d'une autre. La question, à mon avis, reste ouverte. Je me réjouis de ce que le ministre ait soulevé la question de savoir si le coût en vaut la peine.

Quelle est l'incidence de cette règle? Le marché a déjà subi une mutation jusqu'à un certain point. Les consommateurs, directement ou indirectement, paient pour cette mutation. J'attire l'attention sur la proposition d'Air Canada qui est sur la table. Cette proposition vise à recueillir 930 millions de dollars. Il est intéressant de noter qu'au bout du compte, ceux qui y investissent réellement 930 millions de dollars finiront par détenir 7 p. 100 seulement des actions. Cela, sous l'angle du marché, constitue une anomalie bizarre, car le marché a subi une mutation à certains égards.

• (1210)

Nous devons reconnaître que la valeur de la société aérienne ne correspond pas, en soi, à celle de l'infrastructure de la société aérienne. Elle réside plutôt en d'autres choses. Par exemple, les sociétés United Airlines et Lufthansa ont accepté d'acquérir une nouvelle série d'actions privilégiées perpétuelles convertibles au montant de 230 millions de dollars. Les actions ne produiront des dividendes que lorsqu'elles seront déclarées comme actions ordinaires. La proposition poursuit plus en détail. Je soutiens qu'il s'agit là d'une distorsion du marché. De plus, les sociétés United Airlines et Lufthansa fourniront à Air Canada une facilité de garantie d'un crédit de dix ans d'environ 310 millions de dollars. J'ignore combien cela coûte.

La Banque Canadienne Impériale de Commerce versera à Air Canada une somme initiale de 200 millions de dollars pour renforcer et étendre son accord. Air Canada émettra à la CIBC pour environ 4,4 millions de bons de souscription pour l'achat d'actions sans droit de vote de catégorie A au prix de 24 \$ à 28 \$ dollars chacune, une option que la banque aura cinq ans pour exercer.

Nous n'avons pas parmi nous de juriste spécialisé en valeurs mobilières. Nous expliquer ce que ça signifie exactement ne serait sans doute pas facile. Cela montre combien le marché est faussé. Cela montre qu'une compagnie aérienne doit passer par des moyens détournés pour obtenir des fonds et qu'il y a une prime à payer quand on passe par de tels moyens.

Je me demande si la règle de 10 p. 100 à laquelle le Bloc tient tellement ne crée pas un effet de distorsion sur le marché et n'a pas pour effet d'augmenter le coût de l'argent.

Le premier effet de distorsion de cette proposition sur le marché est que la valeur est partout sauf dans l'infrastructure de la compagnie. La valeur est dans la carte Visa. Elle est dans certaines actions que United Airlines et Lufthansa veulent détenir, des actions sans droit de vote.

Le deuxième effet de distorsion, on le voit tous les jours, chaque fois qu'un Canadien prend l'avion, c'est que les consommateurs paient le coût d'une manière ou d'une autre puisque Air Canada ou Canadien International, ou n'importe quelle autre entité, ne loue pas l'argent à un coût aussi réduit que possible étant donné que le marché est faussé.

La troisième conséquence de ceci, c'est qu'une compagnie aérienne, quelle qu'elle soit, dont l'exploitation est entravée par des restrictions déraisonnables en matière d'actions et des décisions contradictoires est vouée à la faillite ou à devenir un partenaire faible. Si nous avons appris quelque chose dans ce débat, c'est que, quel que soit l'avenir réservé à toute compagnie aérienne qui exercera une domination, il est extrêmement important que ce partenaire soit un partenaire puissant dans l'alliance. Sinon, il sera inévitablement contrôlé par des entités qui entraveront nos objectifs en matière de politique d'intérêt public.

Je félicite donc le ministre d'ouvrir la discussion au sujet de la règle des 10 p. 100. Cette règle ne vient pas du mont Sinaï. Elle n'est pas sacrée. Elle ne figure pas dans les dix commandements. Le ministre fait preuve d'un grand courage politique en remettant en question un mécanisme qui a été utile pour atteindre certains objectifs de la politique d'intérêt public.

Si le ministre me demandait quelle est la valeur de cette règle des 10 p. 100, je lui répondrais qu'il devrait me dire combien elle coûte aux compagnies aériennes et, par conséquent, à leurs clients. S'il existe d'autres moyens d'atteindre le même objectif, soit un contrôle de facto, un contrôle de jure ou un contrôle effectif, et nous disposons de toutes sortes de tests pour le vérifier, qu'on le fasse. Ne ruinons pas le marché en appliquant des règles artificielles et insoutenables.

L'autre réalité, c'est que, quelle que soit la compagnie aérienne qui exercera une domination, elle fera partie d'une alliance. Si cette «nouvelle compagnie» est entravée par quelque initiative inutile d'intérêt public, cette ligne aérienne connaîtra inévitablement des difficultés. Nous reprendrons alors le débat et nous chercherons encore une fois à rescaper cette nouvelle compagnie aérienne d'une façon ou d'une autre.

• (1215)

Si cette règle ne résiste pas au test ultime, qu'on la laisse tomber.

En substance, la règle des 10 p. 100 constitue une restriction sur les actions, ce qui entraîne des distorsions commerciales. Lorsque cela se produit, des coûts sont occasionnés. Non seulement les actionnaires de la compagnie aérienne, mais aussi les consommateurs, doivent payer ces coûts. S'il est impossible de les justifier, la règle ne devrait pas demeurer.

Compte tenu de cela, je suis d'avis que la motion devrait être rejetée, que les députés ne devraient pas l'appuyer. En fait, la position du ministre à cet égard est la bonne, en ce sens qu'il faut discuter de cette question. Si nous pouvons atteindre les objectifs de la politique d'intérêt public par d'autres moyens, je suis favorable à cette idée.

[Français]

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, c'est avec enthousiasme que je participe à ce débat ce matin, parce que, à mon avis, il est extrêmement important.

Je pense que tous les débats sont importants, mais celui-ci est d'une importance primordiale pour les gens qui travaillent dans le secteur du transport aérien, ainsi que pour les consommateurs, ceux

Les crédits

qui prennent l'avion. Il est primordial aussi pour le développement économique et le développement des régions, tous ces aspects étant reliés entre eux.

Depuis le premier discours prononcé par le chef du Bloc québécois, j'ai écouté attentivement ceux prononcés par les représentants des autres partis. Je suis ravi que le Parti conservateur et le Nouveau Parti démocratique aient déclaré avoir l'intention d'appuyer la motion préparée par le député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans. Je m'en réjouis.

Cependant, des représentants de deux autres partis—évidemment le Parti libéral et le Parti réformiste—ont dit qu'ils s'y opposaient. Pour ce qui est du Parti réformiste, on peut douter de sa cohérence, car elle semble différer selon les sujets. Dans ce cas-ci, leur point de vue est exprimé clairement.

La députée réformiste qui a parlé plus tôt a mentionné les intérêts de l'Ouest. Elle ne semblait pas s'indigner du fait que les Américains puissent de plus en plus vouloir s'accaparer des actions dans le domaine du transport aérien.

La position du Bloc québécois se veut conséquente des décisions prises antérieurement par le gouvernement dans certains domaines. Qu'il s'agisse des banques ou d'autres secteurs de l'économie, la règle des 10 p. 100 s'est appliquée, à l'exception du CN à qui le gouvernement a permis de l'élever à 15 p. 100. Le Bloc québécois n'était pas d'accord avec cela.

Nous avons donc toujours été cohérents et conséquents. Si la règle des 10 p. 100 est telle, on ne va pas la changer selon les circonstances. On doit donc se demander pourquoi le ministre des Transports, mardi de cette semaine, avant que les actionnaires d'Air Canada aient exprimé leur choix—ce qu'ils doivent faire le 8 novembre—ait dit: «Les choses changent, il faut aussi changer.»

● (1220)

Pourquoi changer précisément à ce moment-ci, alors qu'on connaît depuis longtemps la situation dans le transport aérien. Depuis que je suis au Parlement, il ne se passe pas une session où on n'en a pas parlé d'une certaine façon?

Il y a eu des questions provenant de tous les partis d'opposition. Le gouvernement en a parlé également. Tout le monde se préoccupait de l'avenir d'Air Canada et aussi de l'avenir de Canadien International. Alors, pourquoi à ce moment-ci le gouvernement se décide-t-il, tout en disant ne pas vouloir intervenir, de laisser entendre, avant le jugement fatidique des actionnaires du 8 novembre, que maintenant il serait prêt à modifier les règles, soit la règle du 10 p. 100?

Ce n'est pas n'importe qui qui dit cela. Ce n'est pas un fonctionnaire, un député d'arrière-ban ou le secrétaire parlementaire qui dit cela, c'est le ministre des Transports lui-même. Donc, il parle au nom du Conseil des ministres. Donc, ils en ont discuté.

Et lorsqu'on regarde la série d'événements qui se sont produits depuis le 13 août, on voit que finalement nous sommes dans un contexte où le gouvernement a décidé de choisir. Qu'il a attendu à un moment très précis. Pourquoi? Parce que maintenant, il y a

Onex. Il savait qu'Onex était prêt à intervenir. Le gouvernement, selon nous—c'est du moins ma prétention—, change son fusil d'épaule et voudrait maintenant aider Onex dans son projet. Comme il ne veut pas le faire ouvertement, il veut le faire indirectement.

Or, faire indirectement ce que l'on ne peut faire directement, c'est manquer de transparence. C'est du théâtre. C'est un scénario digne des plus grands films. C'est une stratégie qui ne berne pas les députés du Bloc québécois et qui ne berne pas non plus les gens des médias et les chroniqueurs qui suivent la chose de près.

On voit que cela s'inscrit dans un plan bien établi. De la façon dont vont les choses, comme les gens d'un côté ou de l'autre suivent encore plus ce débat que le citoyen moyen, c'est évident qu'ils savent décoder les messages que le gouvernement leur envoie. Cela influencera drôlement le résultat de l'assemblée des actionnaires d'Air Canada. Du moins, cela peut le changer beaucoup.

Alors, si le gouvernement s'était abstenu d'intervenir de quelque façon que l'on veut, c'est évident que les actionnaires d'Air Canada auraient, le 8 novembre, qu'une seule option, soit d'accepter ou de refuser l'offre d'Air Canada, car c'est la seule qui respecte les règles.

Il y a cependant un principe en jeu, soit celui de dire qu'il faut travailler pour les intérêts des Canadiens et des Canadiennes, des Québécois et des Québécoises, bien entendu. Il s'agit donc de la notion d'intérêt. Il y a une question que l'on doit se poser à ce moment-ci. Dans l'intérêt de qui le ministre des Transports a-t-il pris cette position mardi?

Je parle de cette position indirecte où il dit qu'il serait prêt à considérer un changement aux règles. Est-ce que c'est pour l'amélioration des services? Est-ce pour maintenir le plus grand nombre d'emplois possibles. Est-ce plutôt pour favoriser les intérêts de certains actionnaires. Et, quant à parler d'intérêts, est-ce peut-être dans l'intérêt de certaines personnes en particulier, des amis du régime?

On ne le sait pas. Je pose la question. Or, c'est par ce débat d'aujourd'hui qu'il faut poser la question. La question que pose le Bloc québécois est la suivante: c'est dans l'intérêt de qui?

Pour nous du Bloc Québécois, la question est assez simple. Nous avons toujours prétendu ici, et l'avons répété maintes et maintes fois, que nous sommes là—parce que nous n'avons présenté des candidats qu'au Québec—pour défendre les intérêts du Québec. Nous sommes là d'abord pour défendre les intérêts du Québec. Air Canada et Canadien International sont des compagnies canadiennes et on devrait laisser libre cours à la concurrence.

● (1225)

Je suis étonné de voir les collègues du Parti réformiste qui, auparavant, avaient toujours appuyé cette règle de la concurrence comme étant une protection pour les consommateurs, opiner aujourd'hui en faveur de la nouvelle réflexion du ministre des Transports qui laisse entendre d'avance ce qu'il veut faire pour encourager certaines personnes qui détiennent des intérêts ou des actions.

Au Bloc québécois, c'est clair, nous souhaitons que la règle de la concurrence continue de s'appliquer. Bien sûr, nous ne souhaitons

Les crédits

pas la disparition d'aucune compagnie. Dans le régime de libéralisme actuel, c'est la performance et la qualité des produits et des services qui fait la différence pour le maintien des entreprises, et il faut que cela s'exerce jusqu'au bout.

Même s'il n'y avait qu'un seul transporteur aérien d'importance, il faudrait quand même le maintien d'une concurrence, parce que d'autres entreprises à l'échelle internationale viennent au Canada, et il existe des transporteurs régionaux qui ne sont pas affiliés à Air Canada ou à Canadien International. Par exemple, à partir du 1^{er} novembre, Air Montréal va desservir Québec et Ottawa. Donc, les régions ont aussi des possibilités, et une compagnie saine qui offre de bons services vaut mieux que deux canards boiteux qui ont de la misère à survivre.

[Traduction]

Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.): Monsieur le Président, il est très intéressant d'écouter le député déclarer qu'il est en faveur de laisser libre cours à la concurrence sur le marché libre, alors que cette motion est, par sa nature même, destinée à empêcher toute concurrence dans le processus de fusion.

Ces députés essaient de nous faire croire qu'une seule proposition peut être examinée par le gouvernement, par tous, par les actionnaires. Où est la concurrence lorsqu'on dit qu'une seule personne ou proposition peut satisfaire aux conditions?

Si le député croit vraiment en la nature concurrentielle du libre marché, il ne verra pas d'objection à assouplir les recommandations et les règlements de façon à permettre qu'il y ait plus d'une partie. Deux, trois personnes ou plus pourraient être intéressées.

Je ne suis pas non plus d'accord avec ce qu'a dit le député au sujet de la possibilité pour une société de déclarer faillite. Dans l'intérêt de tous les Canadiens, la restructuration de l'industrie du transport aérien devrait s'effectuer de manière ordonnée plutôt que dans le chaos.

J'ai de la difficulté à croire que le député parle et se préoccupe de tous les Canadiens et pas seulement de ceux qui vivent dans la province du Québec.

[Français]

M. Antoine Dubé: Monsieur le Président, quant à la dernière partie de l'intervention de la députée, je souscris à l'idée que ce soit organisé, que les choses se passent de la meilleure façon possible, et le Bloc québécois a voulu donner l'exemple à cet égard.

Lorsque le gouvernement a refusé que le Comité permanent des transports entende des intervenants, le Bloc québécois a créé un comité parallèle, si vous voulez, pour permettre à toutes les parties de s'exprimer. Cela a évidemment été boudé par le Parti libéral. Mais quand on parle d'organiser, c'est le gouvernement qui a décidé de suspendre l'article qui voulait que pendant 90 jours, cette situa-

tion ne soit pas soumise au Bureau canadien de la concurrence. Nous ne demandons pas mieux que ce soit soumis au Bureau de la concurrence.

• (1230)

Au Comité permanent de l'industrie, dont je fais partie, on examine souvent les rapports du Bureau de la concurrence, et c'est valable. Mais jusqu'à présent, c'est tout le contraire qui s'est produit, c'est le contraire de la transparence, c'est le contraire de la démocratie. C'est grâce au Bloc québécois si on peut en discuter aujourd'hui, si on a un débat public, pour l'intérêt public. On souhaiterait que le Parti réformiste en fasse autant.

Lorsqu'il est question d'en parler en caucus. . .

Le président suppléant (M. McClelland): Je suis désolé de vous interrompre, mais votre collègue voudrait poser une question.

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac—Mégantic, BQ): Monsieur le Président, hier, lors de la période des questions orales, le chef du Bloc québécois et le député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans ont posé des questions au sujet d'un article paru récemment dans le quotidien *Le Devoir* signé par Marc Lalonde.

Marc Lalonde a été un ministre respecté, semble-t-il, de toute part en cette Chambre. Il disait: «Promettre ou s'engager à autoriser une fusion des deux transporteurs, sans savoir de quelle façon nous allons changer la loi, est pernicieux et dangereux.»

Le ministre des Transports a répondu, et je le cite:

Je respecte les qualités de mon ancien collègue, M. Lalonde. Hier, M. Lalonde a donné son opinion dans un article du quotidien *Le Devoir*, mais je dois souligner que M. Lalonde est avocat et que sa compagnie travaille pour Air Canada.

Fort bien. Mais dans le même journal *Le Devoir*, on voit que le député de Lac-Saint-Louis s'oppose également à jouer avec le plafond de 10 p. 100. Est-ce que le ministre peut nous dire pour quelle compagnie le député de Lac-Saint-Louis travaille? J'aimerais que mon collègue de Lévis nous éclaire à ce sujet.

M. Antoine Dubé: Monsieur le Président, je n'ai pas le même respect pour l'ex-ministre que mon collègue a mentionné, mais pour des raisons différentes.

Il est vrai que cet ex-ministre, qui n'était pas n'importe qui, un ministre important du temps de Pierre Elliott Trudeau, s'est exprimé. Le député de Lac-Saint-Louis qui a fait connaître sa position m'incite à faire un commentaire.

Je vois une députée de la région de Montréal qui, habituellement, s'exprime, qui le fait toujours avec beaucoup d'énergie, mais là-dessus, je ne l'ai pas entendue. Pourtant, c'est une députée de Montréal, tout près de l'aéroport de Montréal. Je l'invite à se commettre de la même façon que le député de Lac-Saint-Louis.

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Monsieur le Président, en tant que député de Charlevoix, adjoint au Comité permanent des

Les crédits

transports, on a tout un travail à faire et un mandat à respecter à la suite des fusions aériennes et à la réorganisation du service aérien au Canada.

Nous traversons une zone de turbulence qui dure déjà depuis quelque temps. Le ministre des Transports a bien voulu essayer de maintenir Canadien et Air Canada. Malheureusement, en janvier dernier, Canadien apprenait au ministre des Transports qu'elle était en très grande difficulté financière, tout près de la faillite. Bien sûr, faillite, il n'y aura pas tant et aussi longtemps que les fournisseurs de Canadien n'interviendront pas.

Probablement que les journalistes écriront, comme ils l'ont déjà fait, que les députés du Bloc québécois sont des députés présents, bien préparés, assidus à leurs comités. Ils sont à Ottawa pour défendre les intérêts du Québec et aussi améliorer le Canada.

Tant et aussi longtemps que le Québec enverra des impôts à Ottawa, comme député du Bloc québécois, comme député de Charlevoix et responsable adjoint en matière de transport, j'assumerai mes responsabilités.

• (1235)

Le Bloc québécois a décidé aujourd'hui, étant donné l'urgence de ce dossier, d'en informer la population en y consacrant une journée d'opposition. Le Bloc québécois réclamait la convocation du Comité permanent des transports depuis le mois de juillet. Pour différentes raisons, soit les vacances des députés, l'ajournement de la Chambre, le discours du Trône, on a dit qu'on ne pouvait pas réunir les membres du comité.

C'est drôle, mais le comité s'est réuni en présence de députés du Nouveau Parti Démocratique, du Parti réformiste, du Bloc québécois et du Parti conservateur. Seuls les libéraux étaient absents à ce comité ad hoc. Pourtant, pendant deux jours, le comité ad hoc a entendu des témoins qui se sont déplacés de partout au Canada pour sensibiliser les parlementaires à l'importance de la réorganisation du service aérien au Canada.

Aujourd'hui, devant ce sérieux, le Bloc québécois a déposé une motion. La motion se lit comme suit:

Que la Chambre réaffirme sa volonté de maintenir les dispositions de l'article 6.1a de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne ou d'un groupe de personnes au capital-actions d'Air Canada.

Bien sûr, suite à cette motion, le Bloc québécois a présenté sa position, et je cite: «Le rôle d'un gouvernement responsable consiste à arbitrer de façon à préserver les intérêts publics. Changer la loi, c'est favoriser une partie au détriment de l'autre, cela s'appelle de la tricherie. Si le gouvernement modifie la loi pour satisfaire Onex ou AMR, cela voudrait dire que l'entreprise privée n'a pas à respecter les lois, mais que c'est le gouvernement qui doit s'ajuster aux lois et aux demandes de son groupe d'amis».

La règle de 10 p. 100 s'applique à Pétro-Canada, aux banques et à plusieurs autres entreprises d'intérêt public. Modifier cette règle, c'est aller directement à l'encontre des intérêts publics. La règle du 10 p. 100 a été mise en place pour empêcher un groupe de contrôler

Air Canada, un des deux transporteurs nationaux. Le gouvernement veut modifier cette règle pour qu'un groupe contrôle l'unique transporteur qui reste. Cela équivaut à remettre l'avenir du transporteur aérien entre les mains d'un joueur unique. En refusant de se prononcer, le gouvernement maintient l'incertitude qui a cours actuellement dans l'industrie aérienne au Canada.

Bien sûr, le comité a un mandat clair, des témoins à rencontrer et des audiences à tenir. J'espère que le ministre des Transports va tenir compte cette fois-ci des recommandations du Comité. On l'a déjà vu lorsqu'est venu le temps de la restructuration du réseau maritime. Bien sûr, tous les partis politiques ont apporté leur contribution et ont fait des recommandations au ministre. Malheureusement, je suis convaincu que la décision sur la réorganisation maritime était déjà prise avant même que le Comité puisse rédiger son rapport.

Comme je le disais au début de mon discours, nous traversons une très grande zone de turbulence et les Canadiens sont très inquiets. Lorsqu'on est dans un avion et qu'on traverse une zone de turbulence ou une tempête, les gens à bord sont inquiets et sont impuissants.

Nos électeurs dans nos comtés qui nous observent, qui nous ont donné un mandat pour les représenter, sont inquiets de l'avenir du service aérien, principalement en région. La fusion d'Air Canada et de Canadien pourrait entraîner, selon la proposition d'Onex ou d'AMR, des coupures de 5 000 à 10 000 emplois. La proposition d'Air Canada fusionné à Canadien pourrait, selon le président d'Air Canada, occasionner des coupures de l'ordre de 2 500 emplois. Si le gouvernement ne réagit pas, il en résultera probablement une faillite chez Canadien et des pertes complètes d'emplois.

• (1240)

Ce qui nous préoccupe, nous, du Bloc québécois, c'est de conserver la majorité de ces emplois, en conservant la plus grande qualité au service du transport aérien.

La question que je vais poser au ministre cette semaine au comité est la suivante: «Quel serait, selon vous, l'avenir du service aérien en régions, toujours advenant une fusion?» Vous savez comme moi que le service aérien en régions, c'est important. Et le service aérien en régions, depuis quelques années, s'en va en diminuant. La qualité des services est compromise; la fréquence du service est à la discrétion des transporteurs.

Le prix des billets aux voyageurs obligés est très dispendieux. Le seul moyen de transport rapide est l'aviation, dans un comté comme Charlevoix, sur la Côte-Nord, c'est le moyen le plus rapide, parce que nous n'avons pas de trains chez nous. Nous n'avons qu'une route d'accès, et le seul moyen rapide qui existe, c'est l'avion, et ça, les transporteurs le savent.

Les services qu'utilisent ces voyageurs obligés, ce sont des services pour professionnels; les gens d'affaires doivent se déplacer dans un délai très court et aussi les gens des régions qui ont accès à des services de santé, que ce soit à l'extérieur de Québec ou de Montréal, et ainsi de suite.

Les crédits

La fusion d'Air Canada avec Canadien International nous inquiète beaucoup, mais surtout celle préconisée par Onex, car je crois qu'il y a complicité entre le ministère des Transports, Canadien International et la future compagnie à être créée.

Relativement à l'avenir des services aériens en régions, nous savons tous que les aéroports sont déjà déficitaires. Si on diminue le nombre de vols en régions, il n'y aura plus là ce qui existe présentement, c'est-à-dire un avion d'Air Alliance blanc et rouge, qui arrive à 8 h 55, et un de Canadien blanc et bleu, qui arrive à 9 h 10. Et si on est optimiste, on nous dira que l'avion bleu et blanc était à moitié plein, et que l'autre était à moitié vide, tout dépendant quelle compagnie on veut prioriser ou qu'on décide que l'on utilisera comme client.

On sait qu'un aéroport est rentable par son nombre de vols. Cela veut dire qu'une fusion diminuerait les coûts de rentabilité d'un aéroport d'au moins 50 p. 100. Et lorsque le ministère des Transports a confié à Nav Canada la gestion et la rentabilité afin de couper les déficits dans les aéroports, alors là, si le passé est garant de l'avenir, cela m'inquiète drôlement.

Nous savons tous que Nav Canada a coupé les services dans les aéroports en réduisant le nombre de contrôleurs aériens, en fermant les tours de contrôle, en coupant dans les services de protection contre les incendies dans les aéroports, et tout cela s'est fait au détriment de la sécurité des passagers.

Je vois que mon temps est expiré; j'en aurais eu encore pour une bonne quarantaine de minutes, mais j'aurai l'occasion d'y revenir dans un deuxième temps.

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac—Mégantic, BQ): Monsieur le Président, lorsqu'on a annoncé les intentions d'Onex au courant de l'été, nous avons vu que quelques députés des circonscriptions limitrophes de l'aéroport de Dorval, principalement du West-Island, souhaitaient rencontrer le ministre des Transports et souhaitaient même obtenir des explications.

Ceci est très étonnant, et j'aimerais que mon collègue de la Côte-Nord commente le silence que je qualifierais de dangereux de certains députés, comme le député de Vaudreuil—Soulanges, par exemple, le député de Pierrefonds—Dollard et le député de Lac-Saint-Louis, un vétéran, qui disait encore récemment dans le journal *Le Devoir* que la règle des 10 p. 100 était juste et raisonnable et qu'il ne fallait pas la modifier.

Je pense également au député de Verdun—Saint-Henri, au député de Beauce et au député de Laval-Ouest. Que dire de la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine? Muette comme une carpe. Est-ce que les intérêts du Québec sont bien défendus par notre petite représentativité libérale du West-Island?

• (1245)

J'aimerais que mon collègue de la Côte-Nord nous explique pourquoi ces députés sont muets comme des carpes aujourd'hui.

M. Gérard Asselin: Monsieur le Président, on a appris, ce matin, de la part de Canadien International, que depuis le mois de janvier, il y a des discussions, des écrits avec le ministre des Transports.

Pourtant, cette semaine, le ministre des Transports a dit qu'il avait appris cela au mois de juin, qu'il avait dû intervenir au mois de juin. On a nommé quelques circonscriptions, mais il y a aussi d'autres députés du Québec du côté libéral.

Bien sûr, ils étaient présents lorsque le ministre a comparu au Comité permanent des transports, parce qu'il y avait de 25 à 30 caméras, et que tous les journalistes étaient présents. Aussitôt que les caméras sont sorties de la salle, le nombre de députés libéraux a diminué de 50 p. 100 et plusieurs chaises étaient vides.

Les interventions du député de Beauce ou celles du député d'Abitibi—Baie-James—Nunavik montrent bien qu'ils sont déconnectés de la réalité. Ce n'est que pour flatter le ministre, sans même savoir quelles seront les conséquences du fameux 10 p. 100. Pourquoi le ministre a-t-il permis que soit amendé l'article 47 de la Loi sur la concurrence?

On demanderait à un de ces députés ce qu'est l'article 47, ils seraient probablement incapables de répondre.

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, très rapidement, je veux donner la possibilité au député de Charlevoix de compléter ce qu'il voulait dire à propos du transport régional de l'avenir.

La question des 10 p. 100 est une concentration de pouvoirs ou de maintien d'une règle pour que ce soit égal. Pour ce qui est de la question du transport régional, je sais que le Bloc québécois souhaiterait que cela soit débattu à nouveau plus largement. Il existe des petits transporteurs régionaux, mais actuellement, il y a au moins une compagnie canadienne qui a de la difficulté à assurer un bon transport régional à cause de grandes difficultés financières.

J'aimerais que mon collègue s'exprime à ce sujet pour savoir s'il est d'accord pour que la question des règles entourant le transport aérien régional soit de nouveau débattue. À mon avis, c'est vraiment une question importante.

M. Gérard Asselin: Monsieur le Président, lorsqu'on parle de transport régional, on parle de transport essentiel. Ce n'est pas un luxe que de voyager en avion lorsqu'on est en région.

Il faut tenir compte aussi des agences de voyage, de la sécurité des passagers. Je cite le discours du ministre: «La sécurité demeure la priorité première de Transports Canada.»

Comment le ministre peut-il expliquer qu'il y a un peu moins d'un an—cela est survenu le 7 décembre à Baie-Comeau—un avion de Mira Aviation de Gaspé se soit écrasé sans que personne des contrôles aériens ne s'en aperçoive?

Comment le ministre peut-il expliquer qu'un avion de Nordair, à Sept-Îles, se soit écrasé et que les passagers aient dû marcher pendant des kilomètres dans le bois avant d'accéder à la route pour obtenir du secours?

Les crédits

Comment le ministre peut-il expliquer qu'un avion de Air Satellite à Baie-Comeau se soit écrasé, le 7 décembre dernier, et que c'est une petite fille de six ans qui ait trouvé l'avion?

C'est ce qu'on appelle du service aérien? C'est ce qu'on appelle le bon service donné par Nav Canada? Je ne voudrais pas alarmer la population, mais je suis inquiet de prendre l'avion aujourd'hui. Si c'était important d'avoir des contrôleurs aériens et des pompiers en 1975, ce l'est encore plus en 1999.

[Traduction]

M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de m'exprimer au sujet de la motion visant à confirmer le maintien des dispositions limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne au capital-actions d'Air Canada.

Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam.

Je rappelle à la Chambre que le 26 octobre le ministre des Transports a rendu public un cadre stratégique concernant la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada et abordant la question du pourcentage limite de participation d'une personne au capital-actions d'Air Canada. Dans les observations qu'il a faites devant le comité permanent des transports, le ministre a réitéré la volonté du gouvernement d'envisager la possibilité de hausser cette limite, dont le niveau serait déterminé par suite de l'apport des parlementaires si une semblable mesure devait mener à l'instauration d'une vigoureuse industrie du transport aérien contrôlée par des Canadiens.

• (1250)

C'est important. Une industrie vigoureuse et viable en est une où les transporteurs aériens présentent une bonne situation financière et se livrent concurrence sur les marchés intérieurs et internationaux. Toutefois, compte tenu du contexte propre au marché des déplacements par avion, une restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien qui se traduirait par l'apparition d'un entreprise du transport aérien dominante semble probable.

Devant la perspective de changements importants au sein de l'industrie du transport aérien, les Canadiens ont à juste titre exprimé très fermement et très largement leurs points de vue et leurs préoccupations. Le ministre des Transports et ses fonctionnaires ont rencontré de nombreux intervenants directs, ont consulté des groupes d'intérêt et des membres du grand public et ont reçu des commentaires par la voie du courrier et d'autres modes de communication. Un vaste éventail de préoccupations importantes ont été exprimées par les Canadiens, et ont confirmé la nécessité que le gouvernement joue un rôle clair dans toute restructuration de l'industrie du transport aérien.

Je suis fier de dire que le gouvernement a prêté une oreille attentive aux préoccupations des Canadiens et a élaboré un cadre précisant comment il entend protéger l'intérêt du public.

À cet égard, un des aspects qui a beaucoup retenu l'attention est la diminution prévue de la concurrence qui ferait suite à un regroupement important des sociétés aériennes. La majorité des Canadiens veulent que l'industrie canadienne du transport aérien soit concurren-

entielle. C'est là un commentaire qui a été fait et dont nous avons tenu compte. À leur avis, la concurrence est un moyen efficace de garantir des tarifs raisonnables et un service aérien de bonne qualité. Le gouvernement demeure toujours d'accord avec les Canadiens à ce sujet.

Dès le début du processus, le ministre des Transports a demandé l'aide du Bureau de la concurrence. Le commissaire du bureau a présenté son rapport au ministre des Transports le 22 octobre. Comme l'étude de la politique cadre en témoigne, le ministre a étudié à fond l'analyse et les recommandations du commissaire.

Le gouvernement est déterminé à favoriser le plus possible la concurrence dans le transport aérien au Canada. C'est exactement ce que nous faisons. Nous sommes convaincus que, si les obstacles qui gênent l'entrée sur le marché de nouveaux transporteurs diminuent et si les transporteurs existants sont encouragés à prendre de l'expansion sur de nouveaux marchés, les effets négatifs que la restructuration pourrait avoir sur la concurrence seraient atténués. C'est pourquoi le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement entendait agir au plan de la politique et de la réglementation pour régler les problèmes de concurrence.

Par exemple, les programmes pour grands voyageurs qui influencent beaucoup le choix d'un transporteur sont préoccupants au point de vue de la concurrence. Les autres transporteurs seraient gravement désavantagés s'ils ne pouvaient pas offrir un programme ni honorer les points du transporteur qui domine le marché. Ce désavantage pourrait être atténué si tout transporteur intérieur pouvait acheter à un prix raisonnable des points du programme du transporteur dominant ou si le transporteur dominant participait aux programmes indépendants de fidélisation.

La grande majorité des réservations se font toujours par l'entremise des agents de voyage. Si les agents sont portés à éviter de faire des réservations auprès de certaines compagnies par crainte de ne pouvoir atteindre leur objectif et obtenir leur surprime chez le transporteur dominant, la concurrence est minée. Le gouvernement cherchera les moyens d'atténuer ces effets défavorables à la concurrence tout en reconnaissant que cela peut avoir des conséquences pour les revenus de l'agent de voyage.

Toute restructuration de l'industrie du transport aérien doit comprendre une certaine rationalisation des services, tout particulièrement sur le marché national, et il se pourra alors que le transporteur dominant n'ait plus besoin de tous les appareils de son parc aérien. Ces appareils, qui possèdent déjà leur certificat de navigabilité au Canada, pourraient s'avérer intéressants pour d'autres transporteurs canadiens. Toutefois, le transporteur dominant pourrait également décider de vendre ses appareils à l'étranger. Si le processus de restructuration prévoyait d'offrir aux compagnies nationales intéressées un droit de préférence selon les conditions du marché pour ce qui est des appareils excédentaires, cela pourrait donner plus de choix aux consommateurs.

Les compagnies aériennes indépendantes seront tout probablement forcées de travailler en collaboration avec le transporteur dominant pour planifier les vols de correspondance qui seront nécessaires pour amener les passagers à destination. Pour assurer un transfert en douceur des passagers et de leurs bagages, il leur faudra obtenir la collaboration de la compagnie dominante. Si l'accès aux lignes d'apport et aux échanges intercompagnies était offert aux

Les crédits

transporteurs régionaux indépendants et aux affréteurs à des conditions abordables, cela pourrait très certainement accroître l'efficacité des transporteurs régionaux. C'est certainement là un objectif visé par le gouvernement.

Les grandes compagnies aériennes ont établi des liens commerciaux étroits avec les sociétés régionales et leurs autres partenaires pour s'assurer que les petites régions sont bien intégrées dans le réseau. Après tout, c'est là un des particularités du Canada.

• (1255)

Dans ces arrangements, il est assez courant de voir un transporteur important fournir aux petits transporteurs des services essentiels comme les créneaux et les installations aéroportuaires, la location d'appareils, le système de réservations, l'émission des billets, la perception des recettes et la comptabilité. Toutefois, il n'est pas du tout certain que tous les petits transporteurs régionaux resteront associés au transporteur dominant en cas de restructuration. En l'absence d'une telle association, ils auront besoin d'une période d'ajustement avant de pouvoir remplacer tous ces services essentiels qui leur étaient autrefois fournis par les grands transporteurs.

Dans le cas des transporteurs régionaux qui dépendaient jusqu'à maintenant d'un ou de deux grands transporteurs pour assurer les services essentiels, si le principal transporteur continuait à assurer ces services pendant une période raisonnable à des prix non moins favorables que ceux qui sont déjà en place, cela permettrait d'assurer des services continus. Là où c'est possible, le principal transporteur pourrait aussi continuer à fournir, pendant une période de transition raisonnable, des articles qui sont achetés en masse comme le carburant, les pièces de rechanges, la location et l'assurance d'appareils.

Notre gouvernement considérera comme une priorité d'empêcher une concurrence excessivement agressive de la part d'une grande compagnie aérienne de même que d'assurer aux petites compagnies aériennes un accès raisonnable aux installations et aux services aéroportuaires ainsi qu'aux systèmes de réservation informatisée.

Le gouvernement a bien dit que, dans la nouvelle démarche, le Bureau de la concurrence examinera toute nouvelle proposition de fusionnement ou d'acquisition du point de vue de la concurrence. Les conclusions seront prises en compte par le ministre des Transports, qui présentera une recommandation globale au gouverneur en conseil.

À mon avis, ces initiatives gouvernementales à l'égard de la concurrence dans le transport aérien sont assez réfléchies et raisonnables pour permettre d'atteindre les objectifs de la politique et sont certes dans l'intérêt supérieur des Canadiens, où qu'ils vivent.

En conclusion, comme le prévoit le document-cadre de politique du gouvernement en date du 26 octobre, le gouvernement est déterminé à assurer que l'intérêt du public demeure primordial et soit protégé. Il a bonne confiance que l'esprit d'entreprise demeurera fort au Canada et que surgiront des services aériens compétitifs qui offriront des options véritables aux voyageurs.

Le gouvernement croit aussi que les comités permanents de la Chambre et du Sénat seront de bon conseil pour ce qui est de remédier à des problèmes de concurrence. En outre, ces comités ont été priés de se prononcer sur cette question.

Je crois que les parlementaires de la Chambre devraient avoir aussi la possibilité de se prononcer sur cette importante question. Je rejette la motion du député voulant que nous prenions une décisions là-dessus aujourd'hui. Il faut laisser la démarche suivre son cours. C'est ce que veulent les Canadiens et c'est ce qu'il nous faut à tous.

[Français]

M. Benoît Sauvageau (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je veux féliciter le député pour sa belle performance dans la lecture de son discours. C'est un discours qui a été écrit soit par les fonctionnaires du ministère des Transports ou par les bureaucrates d'Onex, on ne sait trop. Il faut admettre qu'il l'a bien lu.

J'aimerais également dire au député que malgré tout le respect que je lui dois, j'aurais aimé poser ma question soit au député de Notre-Dame-de-Grâce, soit au député de Vaudreuil—Soulanges ou à celui de Verdun—Saint-Henri, mais ils vont rester muets comme des carpes, comme mon collègue de Frontenac—Mégantic l'a dit aujourd'hui. On aimerait que leurs électeurs et électrices puissent les entendre, soit ici à la Chambre des Communes ou à l'extérieur, dans le foyer, ou bien dans leur comté. Il y en a un qui ose parler, soit celui de Lac-Saint-Louis, mais il est bizarrement absent ces derniers temps.

J'ai deux questions très simples à poser au député. Est-ce qu'il pourrait nous citer un exemple dans l'histoire du Canada où la règle du 10 p. 100 a été enfreinte? Par exemple, avec les banques, est-ce qu'on a, oui ou non, respecté cette règle? Je suis certain qu'il a longuement étudié le dossier avant de prononcer son discours et j'aimerais qu'il nous cite un exemple au Canada où, depuis 1867, la règle du 10 p. 100 a été enfreinte. Ma deuxième question est la suivante: au moment où on se parle, est-ce que l'offre d'Onex est légale ou illégale?

[Traduction]

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, je remercie le député pour sa question.

• (1300)

Il est important que nous, du côté gouvernemental, expliquions clairement ce que nous disons et comment nous envisageons cet important processus, contrairement aux souverainistes, en face, qui semblent aller dans tous les sens et ne savent apparemment pas trop quelle direction prendre. Je peux dire que ces gens n'ont pas de leçons à nous donner.

Dans les années 1980, le Parti québécois a nationalisé Quebecair. Qu'a-t-il fait? A-t-il consulté la population? A-t-il étudié les répercussions possibles? Non, le Parti québécois a foncé tête baissée et a pris toutes sortes de décisions choquantes.

Les députés d'en face veulent maintenant nous dire ce que nous devrions faire. Il est scandaleux qu'ils viennent ici en pensant nous dire quoi faire parce qu'ils ne font pas ce qu'ils prêchent. Tout ce qu'ils font, c'est tourner en rond et prendre toutes sortes de décisions stupides, pas parce qu'ils visent l'intérêt du Canada ni même du Québec, mais parce qu'ils estiment avoir raison.

Les Canadiens ne se laisseront pas bernier parce qu'ils ont vu ce que les péquistes ont fait avec Quebecair dans les années 1980 et savent que ce qu'ils prêchent aujourd'hui sonne faux.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, j'ai deux questions à poser au député. Il a dit que l'esprit d'entreprise se portait très bien, que le gouvernement le favorise et le reste.

Le député peut-il expliquer pourquoi, lorsque le ministre a demandé au Bureau de la concurrence d'enquêter sur la restructuration de l'industrie aérienne, il lui a demandé de restreindre son enquête à une vision étroite, celle du ministre, où il y a un transporteur dominant? Pourquoi n'a-t-il pas demandé d'examiner toutes les options et toutes les possibilités, dont la concurrence, ce qui ne se retrouve pas dans la proposition? Le ministre a choisi de limiter le mandat de l'enquête à un seul scénario.

J'aimerais que le député explique une autre chose. Le 13 août, lorsque le gouvernement a demandé des propositions en disant qu'il prendrait 90 jours pour les examiner, pourquoi n'a-t-il pas fait état de son intention de modifier la règle des 10 p. 100? Pourquoi a-t-il attendu qu'il ne reste que 16 jours et que personne d'autre n'ait la possibilité de présenter une proposition pour annoncer cette intention?

M. Lynn Myers: Monsieur le Président, je remercie le député d'en face de sa question. Je rejette entièrement son hypothèse selon laquelle l'orientation que nous avons prise ne repose pas sur un consensus très large. Notre vision n'est pas étroite. Elle est plutôt dans l'intérêt de notre grand pays et dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Les conservateurs ne cessent de m'étonner depuis 1997. J'ai fait quelques recherches sur ce sujet fort important. Il y a deux ans, les conservateurs réclamaient que l'on ampute le budget de Transports Canada de quelque 35 millions de dollars. Aujourd'hui, ils défendent la thèse inverse. Peut-on imaginer qu'ils aient un jour prôner de telles compressions budgétaires et qu'aujourd'hui ils défendent la thèse inverse?

Il n'y a pas longtemps, j'ai lu dans la *Gazette* de Montréal que le très honorable député de Cumberland—Colchester accusait le ministre d'avoir changé les règles du jeu pour favoriser l'offre d'Onex. Il est vraiment étonnant que ces conservateurs qui ont semé la destruction du temps où Mulroney était au pouvoir, essaient aujourd'hui de faire des choses qui vont à l'encontre de ce que nous, en tant que gouvernement, faisons de façon très efficace et prometteuse pour les Canadiens. Ces derniers ne toléreront pas ce genre d'intervention.

Les crédits

M. Lou Sekora (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole pour commenter la motion du député concernant la cadre d'action du gouvernement annoncé le 26 octobre par le ministre des Transports en vue de restructurer le secteur du transport aérien au Canada.

La motion dont nous sommes saisis pose la question de savoir s'il faut au non maintenir l'interdiction qui est faite à quiconque de posséder plus de 10 p. 100 des actions votantes d'Air Canada. Le gouvernement a clairement fait part de ses intentions disant qu'il était prêt à relever ce plafond, après avoir consulté les parlementaires, si une telle mesure pouvait contribuer à garantir la survie d'une industrie aérienne saine et sous contrôle canadien. Dans ce contexte, il a énuméré un certain nombre d'éléments-clés dans son cadre d'action, dont le désir de susciter la plus grande concurrence possible dans le secteur du transport aérien au Canada.

Par ailleurs, ce cadre rend plus claire l'intention du gouvernement de revoir la politique canadienne en matière de transport aérien international compte tenu de l'évolution de l'environnement pour les compagnies aériennes du Canada.

● (1305)

Une version révisée de la politique sur le transport aérien international est un élément crucial du nouveau cadre stratégique devant servir à la restructuration de l'aviation commerciale. Les services aériens internationaux comptent pour plus de la moitié des revenus des deux principaux transporteurs aériens du Canada, soit Air Canada et Lignes aériennes Canadien.

Ces services sont encore plus importants pour les grands transporteurs aériens à services de frètement que sont Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Skyservice. Ces transporteurs fournissent des services considérables à ceux qui voyagent au Canada et partout dans le monde. En annonçant son cadre stratégique, le ministre a clairement dit que le gouvernement reverrait ses politiques sur les services aériens à horaires réguliers et de frètement en vue d'éliminer les restrictions inutiles.

Les députés conviendront sûrement que cet engagement sera rempli maintenant que la structure de l'industrie semble être en train de changer. Par exemple, la politique canadienne sur les services de frètement date de 1987. Un de ses principaux objectifs était de permettre aux transporteurs à services de frètement de concurrencer efficacement à l'échelle internationale les transporteurs à horaires réguliers comme Air Canada et Lignes aériennes Canadien en ce qui concerne les voyageurs d'agrément.

Cet objectif a été mis en place au moyen de règlements administrés par l'Office des transports du Canada et appliqués grâce à une série d'exigences telles que les réservations à l'avance et le séjour minimal. Une approche qui protège les parts du marché des transporteurs à horaires réguliers contre la concurrence des transporteurs à services de frètement est donc considérée être dans l'intérêt public.

Le ministre a clairement indiqué que, si jamais un transporteur à horaires réguliers offrant des services aériens nationaux et interna-

Les crédits

tionaux dominait au Canada, on reverrait le degré de protection accordée actuellement aux transporteurs à horaires réguliers contre la concurrence des transporteurs à services de frètement sur les vols internationaux.

Le ministre a ajouté que le gouvernement avait l'intention de revoir sa politique sur les services aériens internationaux à horaires réguliers. Il s'agit d'un cadre stratégique grâce auquel le ministre des Transports exerce son pouvoir d'accorder à des transporteurs canadiens désignés le droit d'exploiter des services à horaires réguliers sur des vols internationaux vers certains pays.

En vertu du cadre stratégique actuel, le nombre de transporteurs canadiens est illimité sur le marché Canada-États-Unis et deux transporteurs canadiens peuvent être désignés sur les marchés internationaux où le nombre des vols de passagers à horaires réguliers dépassent 300 000 par an.

Sur les marchés internationaux où le nombre de vols est inférieur à ce nombre, un seul transporteur canadien est désigné. Cette politique-cadre a été élaborée au fil du temps. Des services internationaux réguliers ont, de tout temps, été accordés à Air Canada et à CP Air, ensuite connu sous le nom de Lignes aériennes Canadien International. Selon cette approche qui consistait à se partager le monde, on attribuait à chaque transporteur un accès exclusif à certains marchés pour soutenir la viabilité de ses activités.

La situation a évolué, et l'approche est devenue plus transparente et concurrentielle. La politique-cadre actuelle prévoit que le transporteur aérien à qui l'on offre une liaison doit assurer un minimum de service sinon il risque de perdre cette liaison au profit d'un autre transporteur aérien.

Compte tenu des changements que pourrait subir la structure du transport aérien au Canada, le ministre a dit qu'il fallait revoir ces politiques afin de supprimer toutes les restrictions inutiles à l'égard des services aériens. Cela cadre parfaitement avec l'objectif qui consiste à encourager la concurrence, objectif qui est énoncé dans la nouvelle politique-cadre et qui faisait partie des recommandations que le commissaire de la concurrence a divulguées récemment dans sa lettre au ministre.

Le gouvernement a annoncé son intention de revoir son approche à l'égard de quelque 60 accords aériens bilatéraux qu'il a négociés avec d'autres pays. Nous déterminerons dans quelle mesure les transporteurs canadiens et étrangers devraient avoir la possibilité de desservir plus de routes internationales. Ces accords ou traités garantissent aux sociétés aériennes désignées par chaque pays le droit d'exploiter certaines routes internationales régulières et qui précisent la fréquence de service autorisée, le type d'appareil qui peut être utilisé et même le nombre de sociétés aériennes qui peuvent être exploitées.

• (1310)

Les accords aériens bilatéraux du Canada présentent un degré variable d'ouverture. Parfois, le Canada est incapable d'obtenir tous les droits qu'il veut à la table de négociation. Cela peut, en définitive, avoir un effet sur les services qu'il est en mesure d'offrir. Le Canada possède une expérience considérable des accords bilatéraux ouverts ou libéraux.

L'accord canado-américain Ciels ouverts en est un bon exemple. Avant la conclusion de cet accord, quelque 82 villes jumelées avaient droit à des services réguliers de vols sans escale. Après la conclusion de l'accord, le nombre de villes jumelées est passé à 135. Le trafic voyageurs a augmenté de 8,5 p. 100 par année. Le secteur canadien des vols nolisés est resté actif et a converti nombre de ses services en vols réguliers. Par ailleurs, l'industrie aérienne du Canada a augmenté sa part du marché canado-américain, qui est passée de 43 p. 100 en 1994 à 49 p. 100 en 1997.

Dans le cadre d'une industrie restructurée, où nous cherchons à promouvoir et à accroître la concurrence et à permettre aux transporteurs canadiens de fournir des services réguliers internationaux, la décision du gouvernement d'examiner son mode de négociation des accords aériens bilatéraux ainsi que ses politiques aériennes internationales vient à point nommé et est parfaitement justifiée. Le gouvernement a proposé une démarche qui favorisera l'établissement d'un système de transport aérien viable et sain au Canada.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, j'ai retenu deux mots du discours du député: transparent et ouvert à la concurrence. Il souhaite que le système soit transparent et ouvert à la concurrence. Or, ce qui est transparent ici, c'est la stratégie à laquelle le gouvernement a recours pour faire en sorte qu'une compagnie, et une seule, prenne le contrôle des transporteurs aériens. Cela est on ne peut plus transparent.

Le député a déclaré que, le 26 octobre, le ministre a amorcé une nouvelle stratégie et a pris une nouvelle orientation en ce qui concerne les modalités de participation au capital de la compagnie aérienne, que le gouvernement souhaitait rendre le processus plus ouvert à la concurrence et que, pour cela, il faudrait peut-être abandonner la règle des 10 p. 100 et permettre à une compagnie aérienne ou un groupe quelconque de détenir plus de 10 p. 100 des actions d'une compagnie aérienne canadienne. À noter que le 26 octobre il ne restait plus que 16 jours avant l'expiration du délai. Il ne reste plus maintenant que 14 jours. Et voilà qu'on revoit les règles du jeu.

Or, miracle ou pure coïncidence, Onex propose d'acquérir 14,5 p. 100 des actions de Canadien international. Pure coïncidence, je suppose. Mais si le gouvernement avait voulu ouvrir le processus à la concurrence, n'aurait-il pas dû toucher à la règle des 10 p. 100 dès le début? Il y aurait peut-être eu alors d'autres groupes désireux de faire une offre. Mais au 74^e jour du délai, ils en ont été dissuadés. Ils ne vont pas maintenant se présenter avec un nouveau plan, mieux vaut donc prolonger le délai.

M. Lou Sekora: Monsieur le Président, en fait les règles n'ont pas changé. Les députés de l'autre côté font toujours du vent, disant qu'un miracle s'est produit ou qu'une chose n'est pas arrivée. Je trouve effrayant que ce député siège avec moi au comité des Transports.

J'ai écouté toutes les parties. Nous étudions la question. Nous avons beaucoup de témoins à entendre. J'ignore l'intention des députés de l'autre côté, mais la mienne est bel et bien de voir à ce que nous ayons les meilleurs services aériens dans tout le Canada et d'épargner autant d'emplois que possible.

Les crédits

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac—Mégantic, BQ): Monsieur le Président, c'est connu de tous, le mercredi avant-midi, dans la capitale fédérale, tous les partis du Parlement se réunissent en caucus.

Alors hier, plusieurs députés du Parti libéral, à la sortie du caucus, exprimaient leur désarroi, leur mécontentement dans le dossier d'Onex. Il faut rappeler certaines prémisses.

• (1315)

Onex, c'est un bailleur de fonds important pour le Parti libéral seulement, à coups de \$ 5 000 à gauche et à droite.

Le ministre des Transports affirmait, hier, que M. Marc Lalonde travaillait pour Air Canada. Dans le *Journal de Montréal* d'aujourd'hui, Michel C. Auger affirme que le ministre des Transports, lui, travaille pour Onex.

Je voudrais demander à mon collègue d'en face, qui siège au Comité permanent des transports, qui a entendu, cette semaine, le ministre des Transports, employé à plein temps d'Onex, je lui demande si la fusion, si la transaction, est légale, oui ou non.

[Traduction]

M. Lou Sekora: Monsieur le Président, je suis membre du Comité des Transports comme le député. J'ignore ce qui va se passer. Je ne sais pas ce que le Comité des transports va décider.

Le mercredi après-midi, aucun député du Bloc n'est présent à la Chambre pour chanter Ô Canada avec nous. Je pense qu'ils ne croient pas dans le Canada. Ils croient dans ce qui les intéresse. Ils refusent de prier avec nous. Ils refusent de chanter Ô Canada avec nous. Ils ne croient pas dans le Canada. Je ne sais pas d'où ils viennent.

[Français]

Le président suppléant (M. McClelland): Malheureusement, il ne reste plus de temps pour les questions et commentaires.

[Traduction]

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Réf.): Monsieur le Président, je ne sais trop quoi dire. À mon avis, ce débat ne ressemble pas aux grands débats historiques sur le transport qui ont eu lieu dans le passé à la Chambre.

Si on remonte à la Confédération et aux années qui ont suivi, la Chambre et le comité ont consacré des mois au grand débat sur les transports, soit la construction d'un chemin de fer traversant le pays, qui était le rêve national. La seule chose au cours des 100 dernières années qui puisse se comparer à cela était un petit document portant sur la stratégie de renouvellement du réseau routier.

C'est la grave question de ce siècle. D'ici au nouveau millénaire et depuis 1900, ce sera la plus grande question de transport. La

chose la plus regrettable, c'est que la Chambre a été mise au courant de tout par les journaux. Tout ce que les Canadiens savent de ce grand débat et de la fusion proposée, ils l'ont appris par les journaux.

Je siège au comité des transports. J'ai beaucoup apprécié de parler à certains témoins clés. Les Canadiens me téléphonent et me demandent si les mêmes règles s'appliquent à tous. Ils veulent savoir si les règles du jeu étaient égales pour tous. Je ne peux répondre à ces questions, mais j'ai mon idée là-dessus. En définitive, peu importe la tournure que prendra ce grand débat, la chose demeurera toujours présente dans l'esprit des gens.

Je veux féliciter mes collègues bloquistes d'avoir saisi la Chambre de cette motion. Que je sois ou non favorable à l'augmentation des 10 p. 100 n'est pas la question. Dans le passé, dans le domaine du transport, nous avons toujours fait appel à des capitaux du monde entier pour nous aider. Cela s'est produit dans le cas des chemins de fer et au départ, dans le cas du transport aérien.

Nous faisons face maintenant à une crise. Je n'ai pas créé cette crise. Aucun parti de ce côté-ci de la Chambre n'est responsable de cela. Cette bataille se livrait, mais malheureusement, la nouvelle a paru lorsque la Chambre ne siégeait pas.

C'était gênant pour moi et les autres membres du comité. Non seulement nous avons entendu des déclarations lorsque nous étions dans nos circonscriptions respectives, mais deux jours avant notre arrivée ici, j'ai appris par les journaux le nom du nouveau président du Comité des transports.

• (1320)

Je ne sais pas si c'est une mascarade, mais en règle générale, nous devons nous réunir en comité avant de décider ensemble qui nommer à la présidence. La deuxième question à figurer à l'ordre du jour doit être celle du choix de la question à débattre. Ce choix avait été préalablement annoncé. Je ne conteste pas cela, car je crois que nous aurions de toute façon opté pour le choix retenu. Je déplore cependant, mais sans faire de reproche à qui que ce soit, le fait que la Chambre ne disposera pas de suffisamment de temps pour débattre comme il se doit de cette affaire au vu de son urgence.

Je vois que le ministre est des nôtres. Je crois qu'il nous a fixé le 26 novembre comme échéance. Or le comité des transports reçoit son dernier témoin le 24 novembre.

Monsieur le Président, j'ai oublié de vous signaler que je partagerai mon temps de parole avec le député d'Esquimalt—Juan de Fuca.

Quelle a été la réaction immédiate des Canadiens? Quelles questions ont-ils soulevées? Les gens m'appellent sans cesse pour savoir s'il est équitable de procéder de la sorte. Le gouvernement devra répondre à cela. Cette procédure est-elle équitable?

Ces Canadiens veulent également savoir si les compagnies aériennes régionales en seront touchées? Originaires de l'Ouest, ces personnes ne veulent plus se passer des services de la WestJet. Les

Les crédits

membres du comité ont reçu l'assurance que la chose ne se produirait pas. Je voudrais que ce soit mis par écrit.

Une question fondamentale demeure: si à l'avenir le Canada ne compte plus qu'un seul transporteur aérien national, pourra-t-on alors parler d'une situation de monopole, sachant que l'industrie est relativement ouverte à la concurrence? La question est importante à mon sens.

Si un transporteur peut obtenir une licence et répondre aux critères de santé financière, sa santé financière devrait-elle être évaluée de façon continue? Nous avons employé «dominant» pour remplacer le terme «monopole»; mais selon moi, à l'exception de quelques transporteurs régionaux, nous allons nous retrouver avec un transporteur dominant, en situation de monopole.

Je me demande si c'est vraiment nécessaire pour le moment. La question de savoir d'où vient l'argent ne m'inquiète pas trop. Je dirais même à mes amis du Bloc que peu m'importe d'où vient l'argent pour ces entreprises, d'Allemagne, de France ou des États-Unis. Dans l'histoire des États-Unis, la majorité des fonds qui ont servi à leur développement venait d'Allemagne.

Notre population a toujours été égale à environ 10 p. 100 de celle des États-Unis. Certains témoins nous ont dit que la majorité des activités et des bénéfices de cette industrie avait lieu au sud de la frontière. Cela ne m'inquiète pas. Je ne pense pas qu'il faille imposer des limites. Là-dessus, je suis en désaccord avec le Bloc.

Je voudrais pouvoir offrir aujourd'hui des garanties sur l'avenir de l'industrie aérienne au Canada. Malheureusement, nous n'avons eu que quelques rares semaines et dans quelques heures la décision sera prise. Espérons que ce soit une bonne décision pour le public, pour les gens qui voyagent par avion, et qu'à l'avenir la Chambre sera prévenue suffisamment à l'avance pour qu'on puisse avoir un débat sur cette importante question, comme cela s'est fait pour les chemins de fer et autres questions importantes dans le domaines des transports et que le débat ait lieu à la Chambre et nulle part ailleurs.

[Français]

M. Benoît Sauvageau (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, je vais être bref pour que les autres députés puissent avoir le privilège de poser des questions.

Mon honorable collègue réformiste parlait de la consultation et du peu de temps qu'on avait pour celle-ci. Je voudrais simplement faire une analogie avec les consultations prébudgétaires.

• (1325)

J'aimerais lui faire remarquer que le vérificateur général a découvert, a recensé un surplus de 25 milliards de dollars dans la caisse de l'assurance-emploi et que c'est le ministre qui va décider quoi faire avec ce surplus.

Lors de toutes les consultations prébudgétaires qu'il y a eues depuis 1993—j'ignore lors de quelle consultation on a demandé à la population si elle était d'accord avec l'utilisation que le ministre

des Finances entend faire de ce surplus—on a pu voir la philosophie du gouvernement au sujet des consultations.

Le ministre des Transports disait, ce matin—et ses collègues députés lisaient les discours préparés par ses fonctionnaires plus tôt—qu'on entamait un grand débat. Je tiens à faire remarquer que le Comité permanent des transports se penchera là-dessus jusqu'au 26 novembre. On disait: «Au Comité, la majorité est libérale et dictée par les orientations du ministre.» À la Chambre, la majorité est libérale et dictée par les orientations du ministre. Le Sénat est à majorité libérale et dicté, entre autres, par les orientations du ministre. Qu'est-ce qu'il pense des consultations dans un tel sens?

[Traduction]

M. Roy Bailey: Monsieur le Président, j'aurais aimé qu'il y ait des consultations préalables. Nous avions tout le temps, à la fin de septembre, avant que la Chambre ne reprenne ses travaux. Pourquoi ne pas avoir convoqué le Comité des transports? Aucune raison de ne pas le faire. Nous aurions pu avoir les mêmes témoins que maintenant et, au moins, les personnes désignées par chacun des partis politiques auraient eu la chance de faire le point. Nous aurions pu passer plus de temps à discuter avec nos collègues qui ne font pas partie de ce comité.

Selon moi, la grande erreur dans tout le processus a été, pour le gouvernement, de ne pas demander au comité de siéger le plus tôt possible.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Monsieur le Président, le député a dit que le problème le plus préoccupant était celui de l'équité du processus. Le 13 août, le ministre a annoncé une période de 90 jours de négociation, pendant laquelle il recevrait des propositions de restructuration.

Dès le premier jour, la loi disait, et elle le dit toujours, que la limite de participation au capital d'Air Canada est de 10 p. 100. Il y a deux jours, alors qu'il ne reste plus que 16 jours à la période de négociation, le ministre a annoncé qu'il pourrait modifier cette règle pour autoriser une offre prévoyant un taux de participation plus élevé.

C'est une procédure normale que le gouvernement fasse un appel de propositions et prévoie une période pour les recevoir, mais le député estime-t-il qu'il est juste que le ministre modifie les règles à peine 16 jours avant la fin de la période, ce qui ne laisse aucune chance à qui que ce soit de dresser le vaste plan qui s'imposerait dans un dossier comme celui-ci?

J'ai aimé que le député parle de transporteur dominant en situation de monopole. L'expression me paraît fort juste. Lorsque le ministre a demandé au Bureau de la concurrence d'étudier ce secteur d'activité, il ne lui a pas demandé d'envisager toutes les possibilités, mais seulement celle qui lui plaisait le plus, la théorie du transporteur dominant en situation de monopole. Cela lui semble-t-il juste?

M. Roy Bailey: Monsieur le Président, compte tenu de ce que j'ai appris dans les journaux avant de revenir à la Chambre et des

Les crédits

questions que j'ai posées, il y a un élément qui montre que la situation était injuste. À mon avis, cela ne fait aucun doute. Je crois que le grand public en convient.

La grande question qu'il faudrait poser maintenant et à laquelle seul le ministre peut répondre est celle-ci: était-ce nécessaire? Si nous obtenons une réponse à la question de savoir s'il était nécessaire de modifier la limite de 10 p. 100, je soupçonne que nous constaterons que cette limite a peut-être été fixée pour une raison évidente. Toutefois, si on la modifie à ce moment-ci, il semble que ce soit parce que la situation est injuste pour une des personnes qui présente actuellement une soumission. À mon avis, cela ne fait aucun doute.

Je voudrais mentionner une autre chose au sujet du transporteur qui aura le haut du pavé. Je crains fort que, à défaut d'une discussion et d'un débat à la Chambre, il faudra, au cours des années à venir, réglementer cette industrie au moyen d'une loi. Si c'est le cas, et je présume bien que ce le sera, j'espère que cette question sera examinée à la Chambre. J'espère qu'elle ne sera pas examinée comme elle l'a été par le passé.

• (1330)

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur la motion du Bloc québécois. C'est une motion très intéressante qui nous touche de près puisque, dans la plupart de nos circonscriptions, il y a des employés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien, pour qui cette question est cruciale.

Ces gens s'inquiètent en partie parce qu'ils veulent connaître la vérité et savoir ce qui se passe. Malheureusement, nous pouvons le constater, il y a une polarisation chez les employés des deux compagnies à un point tel qu'il règne beaucoup d'acrimonie entre eux.

Bien des députés conviendront sûrement que les transporteurs canadiens, Air Canada et Lignes aériennes Canadien, ont à leur disposition le personnel le plus professionnel qui soit ainsi que les meilleurs avions au monde. Au Canada, nous nous mesurons souvent avec le reste du monde, mais, en ce qui concerne le transport aérien, il suffit de regarder ces deux compagnies aériennes pour savoir que la performance du Canada est excellente.

Cela dit, il y a des choses à faire pour éviter une détérioration de l'industrie du transport aérien au Canada, qui serait néfaste aux employés et surtout aux consommateurs qui veulent avoir l'assurance que, peu importe le résultat des discussions en cours, ils seront protégés et ne seront pas aux prises avec un monopole qui leur fera payer des prix exorbitants. Ils attendent une décision juste et équitable pour les employés des deux transporteurs aériens.

Examinons un peu la motion parrainée par le Bloc québécois concernant la limite à 10 p. 100 de la participation au capital-actions d'Air Canada. Il existe déjà une limite de 25 p. 100 de la participation étrangère au capital-actions des Lignes aériennes Canadien. C'est excellent.

Si l'on préconise de laisser les forces du marché décider et de permettre une forte concurrence, pourquoi devrions-nous interdire à un particulier ou à un groupe de notre pays de détenir une plus grande proportion d'actions d'Air Canada? Qu'y a-t-il de mal à ce qu'une personne ou un groupe détienne une plus grande part d'actions d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International ou d'une autre société?

Le gouvernement ne doit pas imposer ce genre de restrictions à un transporteur du secteur privé. Cela pourrait nuire à ce transporteur et l'empêcher de devenir aussi efficace qu'il le pourrait.

Au chapitre de la concurrence, nous souhaiterions, comme la plupart des gens je pense, qu'il existe deux transporteurs concurrentiels, solides et rentables, capables de se mesurer à d'autres groupes, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, et capables de l'emporter, ce qui est parfaitement possible.

Ce qui est triste à propos de ces deux transporteurs en difficulté, c'est que nous sommes actuellement en train d'envisager une fusion. Comme l'a déjà dit avec beaucoup d'éloquence ma collègue, la porte-parole de notre parti en la matière, au lieu de laisser une fusion avoir lieu dans le chaos le plus complet, faisons en sorte qu'elle se déroule dans un contexte relativement ordonné, afin que les forces du marché puissent intervenir et qu'au bout du compte, la fusion permette de renforcer l'industrie aérienne de notre pays. Je pense que c'est ce que nous souhaitons tous.

Nous avons besoin de règles du jeu équitables afin que les deux groupes puissent soutenir la concurrence ou procéder à une fusion.

Il faut aussi qu'on sache exactement ce qui se passe. La question de l'endettement est très importante pour les investisseurs qui s'intéressent à ces deux sociétés. On a dit toutes sortes de choses erronées sur le niveau d'endettement des deux entreprises.

Selon les informations les plus récentes, la dette de Canadien International est de l'ordre de 1 milliard de dollars et celle d'Air Canada d'environ 9 milliards de dollars. Bon nombre d'employés de ces deux compagnies ne le savent pas. Ils ont entendu différents sons de cloche au cours des batailles politiques qui se sont déroulées autour de la fusion des deux compagnies.

Comme l'a mentionné notre éloquent porte-parole en matière de transport, nous voulons nous assurer que, s'il ne nous restait qu'un transporteur, les prix ne seront pas gonflés et qu'une loi protégera le public contre une telle pratique.

• (1335)

Quant à la question du service offert aux petites collectivités, étant donné la nature de notre pays, son étendue et sa population éparse, il est indispensable que nous ayons accès à des moyens de transport adéquats, en particulier à des moyens de transport aériens. Nous voulons nous assurer que les régions isolées gens seront desservies convenablement et nous allons faire pression sur le ministre des Transports afin que, quoi qu'il arrive, la protection des habitants des zones rurales soit assurée dans la loi.

Les crédits

Les employés d'Air Canada ont une préoccupation légitime concernant leurs droits. Ils craignent, en cas de fusion avec Canadien international, de se retrouver au fond du baril puisqu'ils sont plus jeunes. Cela serait injuste et inéquitable.

D'autre part, les travailleurs de Canadien international s'inquiètent, en cas de fusion avec Air Canada, du fait que leur nombre pourrait diminuer, que des employés perdraient leur poste, ce qui serait tout aussi regrettable.

Nous demandons au ministre des Transports de veiller à ce que les employés des deux transporteurs soient traités de façon juste et équitable.

En ce qui concerne le projet de loi examinant la fusion des transporteurs, nous voudrions attirer l'attention du ministre des Transports sur quelques points. D'abord, nous nous opposons à ce que le rôle du Bureau de la concurrence passe de législatif à consultatif. Nous voudrions que le Comité des transports joue un plus grand rôle à cet égard et qu'il informe le ministre quant à la manière dont cela devrait être fait. Le comité devrait participer à cette étude. Le Bureau de la concurrence, qui réglemente la concurrence au Canada, ne devrait pas être exclu de l'étude de cette fusion. Cela ne convient pas. Cela augmente le risque d'impartialité, ce que le ministre voudra sans doute éviter, compte tenu des liens bien connus que le gouvernement et lui ont avec la société Onex. Toutefois, cela ne devrait pas empêcher Onex de se battre à armes égales pour la fusion.

En guise de conclusion, je voudrais dire que tous les députés tiennent tous, quelle que soit l'issue de la guerre commerciale que se livrent Air Canada et Canadien international, car il s'agit bien d'une guerre, à ce que le Canada ait une industrie aérienne forte qui sera rentable et qui pourra continuer de soutenir la concurrence dans un secteur des transports aériens dynamique.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je me rends compte que le député n'est pas particulièrement heureux que l'article 47 donne un rôle consultatif au bureau, mais je crois qu'il reconnaîtra que le rapport que cet organisme a publié il y a quelques jours est complet et qu'il nous a aidés, qu'il m'a aidé, à élaborer les lignes directrices que j'ai présentées au comité mercredi de cette semaine.

Le député ne comprend-il pas que, avec le cadre que j'ai annoncé, le bureau jouera un rôle, qu'il étudiera tous les aspects de la fusion, qu'il approuvera la fusion et négociera avec tout promoteur qui présentera une proposition? Ne comprend-il pas qu'il s'agit là d'une protection capitale pour la préservation de la concurrence?

M. Keith Martin: Monsieur le Président, je remercie le ministre des Transports de sa question. Oui, nous aimerions nous assurer que le Bureau de la concurrence aura un rôle capital. Ce que le ministre a dit est vrai, nous appuyons certainement cette position. Nous voulons aussi que les députés qui font partie du Comité des transports aient également un rôle assez important à jouer. Puisque les députés sont les représentants de la population, la population devrait avoir

un rôle à jouer, elle devrait avoir les explications nécessaires et avoir son mot à dire dans la fusion. La population, représentée par les députés, ne doit pas et ne peut pas être exclue du processus et doit jouer un aussi grand rôle que le Bureau de la concurrence.

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac—Mégantic, BQ): Monsieur le Président, je me réjouis de voir le ministre des Transports participer d'une façon aussi active à la journée d'opposition du Bloc québécois. Notre parti est très inquiet quant à la fusion des deux grands transporteurs qui sont avalés par Onex.

• (1340)

Hier, lors de la période des questions orales, à une réponse du député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, le ministre des Transports affirmait que M. Marc Lalonde travaillait pour Air Canada. Or, aujourd'hui, Michel C. Auger affirme que le ministre des Transports travaille à plein temps pour ses amis d'Onex, lesquels sont très généreux pour sa formation politique.

Je demande à mon collègue réformiste s'il pense lui aussi que le ministre des Transports joue franc jeu, et s'il n'est pas à la solde d'Onex.

[Traduction]

M. Keith Martin: Monsieur le Président, je conseille au député de poser cette question au ministre des Transports lui-même.

Je poserai la question suivante au député: pourquoi le Bloc québécois prétend-il aujourd'hui que les Lignes aériennes Canadien sont discriminatoires à l'endroit des francophones? C'est une insulte pour les 60 000 employés, anglophones et francophones, de cette société aérienne. En prétendant que les Lignes aériennes Canadien sont anti-francophones pour une raison ou une autre, le Bloc québécois insulte tous les francophones qui travaillent pour cette société. Cela n'a aucun sens.

Deuxièmement, pourquoi Air Canada est-elle obligée d'avoir son siège social. . .

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien: Monsieur le Président, dans ma question, je demandais bien humblement l'avis du député réformiste. Jamais, au grand jamais, moi-même ou un député de ma formation politique avons insulté Canadien International. Je voyage régulièrement avec cette compagnie aérienne et mes droits linguistiques ont toujours été très bien respectés.

J'invite le député à retirer ses paroles. Il est insultant.

[Traduction]

Le président suppléant (M. McClelland): Cela relève manifestement du débat, mais le député de Frontenac—Mégantic a eu l'occasion de bien dire officiellement ce qu'il avait à dire.

Les crédits

M. Keith Martin: Monsieur le Président, je suis très heureux de parler de mon collègue du Bloc québécois. Je ne l'accusais pas, mais des députés de son parti ont dit cela aujourd'hui et je le lui prouverai en privé après la séance. Je lui montrerai les faits.

De plus, je voudrais savoir pourquoi les lois du Canada forcent-elles la compagnie Air Canada à avoir son siège social à Montréal. Comme n'importe quelle autre, cette compagnie devrait pouvoir installer son siège social où elle veut. Il serait juste de le lui permettre.

Quant à savoir si le ministre est mêlé de quelque manière à cela, c'est au ministre qu'il faut le demander, pas à moi.

Le président suppléant (M. McClelland): Le temps réservé aux questions et aux observations est malheureusement expiré.

Une voix: Monsieur le Président, on ne devrait consacrer du temps de débat à un recours au Règlement.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député fait valoir qu'on ne devrait pas consacrer du temps du débat à un recours au Règlement. Il revient à la présidence d'en décider. La présidence en a décidé ainsi. Le débat reprend et le député de Bruce—Grey a la parole.

M. Ovid L. Jackson (Bruce—Grey, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part aujourd'hui au débat sur la motion de l'opposition. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Mississauga-Ouest.

La motion que nous examinons aujourd'hui me rappelle ce qui est arrivé au début des premiers vols aériens. Je me souviens du sermon qu'avait fait l'évêque Wright aux membres de la congrégation. À l'époque, deux événements importants se produisaient: l'un d'eux était la mise au point d'un procédé de transfusion sanguine par l'université Stanford. L'évêque pensait que ce n'était pas un procédé acceptable. Il n'en était pas fait mention dans la Bible. Il nous dit aussi: «Savez-vous quoi? J'ai entendu dire que des gens avaient mis au point une de ces machines en métal qui sont capables de voler. Sachez, Mesdames et Messieurs, que seuls les anges peuvent voler.»

• (1345)

Le gouvernement est là pour modifier les lois, mais les changements qu'il apporte aux lois doivent être dans l'intérêt des Canadiens. Nous vivons dans un pays avec une vaste superficie et un climat froid. Il existe des aéroports dans beaucoup de régions éloignées. Les Canadiens veulent avoir la possibilité de se déplacer un peu partout dans ce pays aussi souvent que possible et moyennant des tarifs aussi bas que possibles. De temps en temps, quand il fait un peu froid, ils veulent aller dans le sud. En tant que membre du comité des Transports, je voudrais savoir ce qui est dans l'intérêt du public et comment faire pour le satisfaire. Le ministre a mentionné cinq points.

À mon avis, le problème du débat d'aujourd'hui, c'est qu'il est obscurci par tous ces détails qui n'ont rien à voir avec le sujet. Nous avons tous nos petites particularités et nos petites enclaves parce

que nous sommes une fédération. Il faut faire porter notre regard au-delà de la fédération en vue de déterminer comment améliorer le système tout en n'oubliant pas qu'il s'agit d'une institution canadienne. Nul d'entre nous, y compris les députés de ce côté-ci de la Chambre, ne cédera un jour sur ce point.

Nous voulons exercer un plein contrôle sur l'industrie du transport aérien au Canada. Jusqu'à ce jour, nous avons connu du succès. Il y a d'abord eu Air Canada qui a reçu beaucoup d'aide du gouvernement pour le démarrage de ses activités. Comme cela se passe chaque fois ici, lorsque Air Canada a commencé à faire des bénéfices, l'opposition n'a pas aimé cela et nous avons dû privatiser l'entreprise. Nous avons dit d'accord, elle peut voler de ses propres ailes.

Plus tard nous avons agi de la même façon avec les Lignes aériennes Canadien dans un souci d'équilibre. Nous leur avons accordé des itinéraires internationaux et certains créneaux dans les aéroports britanniques. Ces arrangements donnent de forts bons résultats.

Le comité des transports a entendu le témoignage de l'Office des transports du Canada. Il a aussi entendu les représentants du Bureau de la concurrence. Ils possèdent beaucoup de ressources, de compétences et d'expérience. Ils nous ont dit que nous avons profité de la déréglementation au cours des dernières années.

À mon avis, le ministre des Transports n'a pas décidé un bon matin qu'il allait dire que l'industrie connaissait un problème. Nous avons hérité de ce problème en raison des modifications du marché international, des allégeances et des alliances internationales, et aussi parce que les choses évoluent au sein du marché.

Une voix: Trop de bureaucratie.

M. Ovid L. Jackson: Un député de l'opposition dit qu'il y a trop de bureaucratie. Nous voulons aussi l'éliminer, cher collègue, et c'est ce que nous tenterons de faire.

On trouve des installations de réparation dans une partie du pays et des administrations centrales dans d'autres parties du pays. Les pilotes des deux entreprises aériennes exercent des pressions. Les députés deviennent nerveux. Ils se font pousser dans une direction ou une autre.

Il faut surtout nous demander ce qui est dans le meilleur intérêt du public. Les gens peuvent-ils avoir accès à leur localité? Les prix des billets seront-ils aussi bas que possible grâce à une concurrence suffisante sur le marché? Peuvent-ils avoir de meilleurs vols et des itinéraires plus rapides en utilisant d'autres systèmes? Voilà ce que nous examinons. Autant que je sache, chaque fois que le gouvernement a modifié la réglementation, cela a été pour le meilleur. Voilà ce que j'entends dire quand je siège au comité des transports.

Le Bloc québécois essaie de nous faire comprendre aujourd'hui que nous devrions maintenir la règle des 10 p. 100. C'est peut-être ce que nous finirons par faire. Cependant, cela ne doit pas être inscrit dans le cadre de la loi, comme le Bloc québécois tente de faire ici aujourd'hui, pour nous forcer à prendre une décision fondée sur quelque chose dont nous ne savons rien.

Les crédits

Ces deux sociétés aériennes se font la lutte pour voir laquelle l'emportera quand les choses se seront calmées et quand les actionnaires se seront prononcés. Il s'agit de décisions d'entreprises. Nous finirons par avoir à prendre une décision. Le ministre a écouté ce qui s'est dit dans les assemblées publiques et a réuni toute l'information nécessaire. Il a demandé au Bureau de la concurrence d'examiner le dossier. Il a demandé aux organismes de réglementation de l'examiner eux aussi. Quand nous serons saisis de cette offre, nous voudrions que toutes les options soient ouvertes. Nous prendrons une décision, et cette décision fera que les Canadiens garderont réellement le contrôle.

Il faut nous demander s'il s'agira d'un contrôle réel. Les petits centres seront-ils desservis? Les droits des travailleurs seront-ils pris en compte et respectés? Leurs contrats de travail seront-ils pris en compte de sorte qu'ils ne perdent pas les avantages dont ils bénéficient actuellement? L'affaire sera-t-elle conduite comme il faut?

• (1350)

Il y a toutes les autres approches équilibrées que nous devons suivre pour veiller au libre exercice de la concurrence sur le marché, et pour veiller à ce que les Canadiens aient plus d'options et des tarifs meilleur marché. C'est le genre de choses qu'il faut étudier, et nous ne pouvons pas le faire si nous avons les mains liées par une limite de, disons, 1, 2 ou 3 p. 100.

Les temps changent. J'ai dit plus tôt que l'évêque Wright avait dit du haut de sa chaire que l'homme ne volerait pas. Il vole. En fait, nous pouvons même aller sur la lune.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, le député a rappelé l'analogie faite par l'évêque Wright qui avait dit que seuls les anges pouvaient voler. Je suis sûre que nous reconnaissons tous qu'il n'y a pas que les anges qui volent.

Je me demande si l'évêque Wright a jamais parlé d'éthique. A-t-il dit qu'il fallait respecter les lois et les règlements qui sont en vigueur? Si le gouvernement n'a pas l'intention de le faire, peut-être devrait-il aller sur la lune et laisser les Canadiens et les gens qui ont à coeur l'intérêt du public s'en occuper.

Je mets en doute l'intégrité d'un gouvernement qui ne veille pas au respect des lois. Qui représente les intérêts des Canadiens quand le gouvernement ne veille pas au respect des lois?

M. Ovid L. Jackson: Monsieur le Président, je vais tenter de répondre à sa question de la façon suivante.

Le gouvernement n'a reçu une offre. Le gouvernement n'a pas outrepassé la règle des 10 p. 100. Le gouvernement ne saurait être accusé d'avoir manqué à l'éthique parce qu'on est dans l'hypothétique.

[Français]

M. Jean-Guy Chrétien (Frontenac—Mégantic, BQ): Monsieur le Président, mon collègue et ami de Bruce—Grey, qui est habituellement très intelligent et fin mathématicien, puisqu'il a enseigné pendant plusieurs années l'éducation physique et les ma-

thématiques, dit que l'on doit utiliser de plus en plus régulièrement les lignes aériennes et qu'il faut payer le meilleur coût possible. J'ai de la difficulté avec son raisonnement.

Je ne comprends pas qu'en fusionnant deux compagnies—donc, il ne va en rester qu'une—lorsqu'on n'aura plus le choix, on ne pourra pas choisir les prix. Actuellement, on peut choisir entre deux ou trois compagnies aériennes et on prend la compagnie qui nous offre l'horaire qui nous convient, d'une part, et on regarde également les prix, d'autre part.

Je ne comprends pas le député de Bruce—Grey qui dit que cela va coûter moins cher lorsqu'il n'y aura qu'une compagnie et qu'on va avoir un meilleur service. Cela n'a pas de bon sens. Je ne peux pas comprendre le raisonnement qu'il nous sert aujourd'hui. S'il n'y avait qu'un restaurant dans sa ville, il paierait les yeux de la tête, il n'aurait pas de services et il devrait attendre des heures et des heures avant de se faire servir.

Je me demande s'il ne prononce pas un discours pour faire plaisir à son ministre qui est venu participer au débat tout à l'heure, pour avoir une promotion ou encore pour se dissocier des dissidents qui ont manifesté leur mécontentement au caucus, hier.

[Traduction]

M. Ovid L. Jackson: Monsieur le Président, mes collègues et moi avons du plaisir et nous travaillons ensemble. Nous restons dans l'hypothétique.

Lorsque nous apportons des changements et que ces changements exigent des modifications législatives, nous tenons des discussions et des débats à la Chambre. C'est grâce à ces modifications législatives et à ces débats que nos systèmes s'améliorent.

Mon collègue a des motifs de préoccupation que je peux comprendre. Toutefois, je crois savoir qu'il a assisté à quelques séances du comité des transports; il doit donc savoir qu'on nous a expliqué que, même si un transporteur domine les autres, nous disposons de moyens pour faire en sorte que la concurrence subsiste, que les petits secteurs soient desservis et que les pilotes soient dûment qualifiés. Nous prenons donc en compte tous ces éléments. On ne peut pas conclure que la technique qui sera employée est bonne ou mauvaise tant que la loi n'aura pas été déposée.

• (1355)

M. Sarkis Assadourian (Brampton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, qu'est-ce que le député fait concrètement pour s'assurer que, quoi qu'il arrive à l'industrie du transport aérien, on continuera de desservir les petites villes de l'Ontario et des autres provinces?

M. Ovid L. Jackson: Monsieur le Président, le système que nous avons maintenant permet à de petits exploitants de se lancer en affaires. De toute évidence, le Bureau de la concurrence doit demander aux exploitants de garantir qu'ils possèdent les installations nécessaires, que la sécurité y est assurée et qu'ils ont les ressources suffisantes pour fonctionner.

Il y a beaucoup d'installations. Les députés de l'Ouest peuvent confirmer que CanWest, par exemple, fait de l'excellent travail dans la région. First Air, propriété d'autochtones canadiens, poursuit

avec brio ses activités dans le Nord. Il y a de la place sur le marché pour que les petites collectivités soient bien servies.

Tout en respectant les lois et le cadre législatif, nous allons voir à ce qu'il y ait suffisamment de créneaux disponibles pour les avions. Nous allons voir à ce que les voyageurs soient réglementés et soient présents dans les petites collectivités, à ce qu'ils puissent avoir accès à des vols et en assurer la coordination. Nous allons voir à ce qu'il y ait assez d'espace dans les aéroports. À l'occasion, il y aura des subventions.

Au moment d'adopter des règlements, nous devons veiller à ce que toutes nos collectivités soient desservies. C'est ce que prévoit la loi.

Le Président: Nous reprendrons le débat à la fin de la période des questions. Comme il est presque 14 heures, nous allons passer à la période réservée aux déclarations de députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA FONDATION DE LA RÉSIDENCE LISAARD

M. Janko Perić (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, récemment Val et Sheila O'Donovan, de Cambridge, ont donné un million de dollars à la fondation de la résidence Lisaard, nouvelle oeuvre de bienfaisance qui doit ouvrir un foyer pour les cancéreux en phase terminale.

Les cancéreux qui sont trop malades pour rester chez eux et qui ne veulent pas être hospitalisés pourront désormais loger à la résidence Lisaard. Cet établissement de 6 000 pieds carrés situé sur un terrain de 3,8 acres comprendra des logements ainsi que des salons assez spacieux pour que les familles et les amis de ces malades puissent venir en visite.

Pour les O'Donovan, ce don est une marque de reconnaissance envers la collectivité. C'est la générosité et la bonté de personnes comme Val et Sheila qui ont fait de Cambridge une collectivité où règne la compassion. J'invite tous les députés à se joindre à moi pour remercier les O'Donovan pour leur générosité hors du commun.

* * *

JIMMY «ICEMAN» MACNEIL

M. Cliff Breitzkreuz (Yellowhead, Réf.): Monsieur le Président,

L'avenir ne s'annonce pas brillant pour les Canadiens. Ils se font voler leur sport favori par les Américains, Sans compter tout le reste. Le talent fuit notamment, Au Sud, les libéraux et leurs impôts exorbitants. De très nombreux amateurs sont vraiment découragés Des Yashin et de leurs airs de vierges offensées. Sur un autre front, pourtant, une bataille se livre déjà; En effet, un vrai Canadien se bat seul pour vous et moi.

Article 31 du Règlement

Un homme de Brantford mène de l'ère glaciaire un combat Pour reprendre le terrain perdu et peut-être plus que ça. Jimmy «Iceman» MacNeil guide la resurfaceuse de glace Contre un Yankee de Detroit qui ne donne pas sa place. Or, celui des deux combattants qui saura l'emporter, La glace de la joute d'étoile de la LNH pourra préparer. Jimmy a besoin de vos voix; il les lui faut maintenant. Canadiens, allez sur zamboni.com et votez promptement Pour le brave Canadien, contre le gros chat américain! Notre fierté reviendra si Jimmy s'occupe du «terrain».

* * *

LE PARLEMENT ARMÉNIEN

M. Sarkis Assadourian (Brampton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de tristesse que j'ai appris l'assassinat du premier ministre arménien Sarkissian, du président du Parlement M. Demirchian et d'autres parlementaires arméniens par des terroristes armés le 27 octobre 1999. Nous devons condamner cette attaque lâche contre des collègues parlementaires qui ont été abattus alors qu'ils vaquaient aux affaires de la démocratie au Parlement arménien.

• (1400)

J'invite tous les députés et le public à venir témoigner leur sympathie à la communauté arménienne en compagnie de l'ex-ambassadeur du Canada en Arménie, M^{me} Anne Leahy, et moi-même, demain soir le 29 octobre à 19 h 30, au centre AGBU, au 930, Progress Avenue, à Scarborough en Ontario, à l'angle du chemin Markham et de l'autoroute 401.

J'exhorte tous les Canadiens à appuyer l'Arménie en cette période de crise. Il faut savoir venir en aide à un ami dans le besoin.

* * *

LA LOI CANADIENNE SUR LA SANTÉ

Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Centre-Nord, NPd): Monsieur le Président, depuis quand l'universalité des soins de santé au Canada dépend-elle de l'endroit où nous vivons et des revenus que nous touchons?

Une étude canadienne parue dans le numéro d'aujourd'hui du *Journal of Medicine* de Nouvelle-Angleterre démontre que les chances de survivre à une crise cardiaque augmentent en fonction de la richesse d'une personne. Les riches ont 20 p. 100 plus de chances d'obtenir un traitement de qualité.

Une autre étude divulguée à la presse il y a deux semaines démontre que le taux de mortalité est plus élevé à Windsor qu'ailleurs au pays et que les habitants de cette ville sont atteints en plus grand nombre de 22 maladies graves, y compris des malformations congénitales et des maladies cardiaques.

Que font les libéraux à ce sujet? Leur silence est assourdissant. Pire encore, le gouvernement contribue à ce système de santé à deux vitesses en négligeant volontairement et même en refusant d'appliquer la Loi canadienne sur la santé.

Article 31 du Règlement

J'aimerais que nous nous engagions aujourd'hui à mettre un terme à ce silence et cette complicité et à nous assurer que tous les Canadiens ont un accès égal à la santé peu importe l'endroit où ils vivent ou l'importance de leurs revenus.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Rey D. Pagtakhan (Winnipeg-Nord—St. Paul, Lib.): Monsieur le Président, dans *Remembering the Farm*, Allan Anderson a écrit que la culture de la terre était le facteur le plus important de l'expérience canadienne.

Il y a donc lieu de se réjouir que le premier ministre rencontre ses homologues du Manitoba et de la Saskatchewan et que des délégations d'agriculteurs, des ministres et des fonctionnaires se réunissent avec des ministres fédéraux clés et les groupes parlementaires ministériels pour trouver d'urgence des solutions à la crise du revenu agricole et s'attaquer, à long terme, aux causes profondes du problème.

Des échanges comme ceux-là, qui ne se résument pas au sectarisme politique, sont plus efficaces pour servir les intérêts des agriculteurs et assurer le bien-être de tous les Canadiens. Nous pouvons donc avoir bon espoir que, avec la collaboration de tous les intéressés, le gouvernement trouvera une solution sans tarder.

L'agriculture est vitale pour le système de production alimentaire au Canada et pour l'économie canadienne, et elle restera essentielle à la vie des Canadiens.

* * *

[Français]

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

M. Jacques Saada (Brossard—La Prairie, Lib.): Monsieur le Président, nous célébrons cette année une étape importante dans la vie de la Gendarmerie royale du Canada, à savoir 25 ans de présence féminine policière.

Le 16 septembre 1974, exactement à la même heure partout au pays, 32 femmes âgées de 19 à 29 ans, de toutes les provinces sauf l'Île-du-Prince-Édouard, ont été engagées comme membres réguliers de la GRC. Aujourd'hui, environ 14 p. 100 de la GRC est composé de personnes féminines, ce qui représente environ 2 000 membres.

L'engagement des policières au Canada a non seulement changé radicalement la GRC et d'autres services de police, mais a contribué également à changer radicalement le rôle de la femme en milieu de travail, a aussi changé la perception publique quant à ce rôle et à la police.

De nombreuses activités sont organisées pour souligner cet événement, mais il reste encore beaucoup à faire. Cette évolution est essentielle si nous voulons que le Canada reste l'exemple qu'il est quant à la police communautaire, une police proche. . .

Le Président: Le député de Edmonton-Est a la parole.

[Traduction]

LES VÉTÉRANS DE LA MARINE MARCHANDE

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Réf.): Monsieur le Président, 50 ans de réponses évasives, 50 ans de négligence, 50 ans de refus du droit à l'égalité pour les vétérans de la marine marchande. Voilà le bilan du gouvernement depuis plus de 50 ans.

La situation est limpide. L'amertume est à son comble. Pourtant, les vétérans ne demandent pas la lune, seulement le respect et les avantages accordés aux anciens combattants des forces armées comme récompense juste et équitable.

Le ministre doit convenir qu'il faut absolument que cette affaire aboutisse. Il est admissible que ces vétérans entrent dans le nouveau millénaire avec ces inquiétudes et qu'ils finissent leurs jours dans l'amertume. Le ministre doit réparer cette injustice et mettre un point final à cette histoire sordide dès maintenant. Pour que nous n'oublions pas.

* * *

[Français]

FUTURALLIA 2000

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, Sherbrooke sera l'hôte, en juin prochain, d'un événement important. Futurallia 2000, le Forum international d'alliances entre entreprises, en sera à sa sixième édition et, pour la première fois de son histoire, se tiendra à l'extérieur de la France.

• (1405)

Durant trois jours, près de 500 entrepreneurs, en provenance d'une trentaine de pays, se rencontreront dans la capitale de l'Estrie pour discuter d'alliances stratégiques, d'offres de service de sous-traitance et de développement de réseaux de distribution.

Qu'il me soit permis de féliciter les promoteurs de Futurallia 2000 pour leur initiative. M. Réal Patry et son équipe travaillent avec acharnement depuis plusieurs mois pour faire de cet événement un succès. Ils s'activent à faire en sorte que chacune des rencontres d'affaires soit la plus fructueuse possible pour les entreprises. De plus, la réussite de cet événement aura des conséquences bénéfiques sur l'économie de notre région.

J'invite donc mes collègues à transmettre l'information sur la tenue de ce forum aux entreprises de leur comté, afin qu'elles puissent, elles aussi, bénéficier des retombées de Futurallia 2000.

* * *

[Traduction]

LES ÉLÈVES DE KIMMIRUT

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais souhaiter la bienvenue à Ottawa à un groupe d'élèves consciencieux originaires de Kimmirut, une petite localité de l'île de Baffin, dans le Nunavut.

Après avoir réuni des financements et obtenu d'être parrainés par la fondation Héritage Canada, ces jeunes viennent de passer une semaine à Montréal. En avril prochain, ils recevront à leur tour, à

Kimmitut, leurs hôtes, les élèves de 9^e et 10^e années de l'école secondaire Saint-Georges de Montréal, pour leur faire découvrir l'hospitalité du Nunavut.

Les voyages d'échange offrent aux jeunes Canadiens la possibilité de découvrir notre beau pays, et nous accueillons à bras ouverts ceux qui choisissent de nous visiter dans le Nord.

Kimmitutmiut, soyez les bienvenus dans la capitale nationale et bon séjour.

* * *

LES CÉRÉALICULTEURS

M. Jack Ramsay (Crowfoot, Réf.): Monsieur le Président, Doug Steinwand est propriétaire d'une exploitation agricole dans ma circonscription. Cet automne, il a porté sa récolte de grain au silo-élévateur. La valeur brute de ce grain a été cette année d'un peu moins de 5 000 \$. Et le revenu net de M. Steinwand a été légèrement inférieur à 3 000 \$. Plus de 2 000 \$ ont été prélevés pour payer le transport et la manutention du grain, et la TPS. Ces déductions équivalent à 42 p. 100 de la valeur brute du grain mis sur le marché par cet homme qui, en bon mari et père de famille, doit faire vivre les siens.

Comment les agriculteurs peuvent-ils survivre dans ces conditions? Leurs coûts de production sont énormes. Les prix de vente du grain sont à la baisse du fait des subventions accordées aux producteurs des autres pays. Nos producteurs doivent affronter les intempéries pour semer et récolter le grain et, quand ils arrivent au marché, il leur est imputé 42 p. 100 de la valeur diminuée de ce grain pour la manutention et le transport.

Si rien n'est fait pour corriger cette situation, le Canada va perdre ses agriculteurs et sa capacité de production alimentaire.

À M. Steinwand, aux siens et aux milliers d'agriculteurs comme lui, je dis que le gouvernement n'a pas été à la hauteur. Le gouvernement a manqué à ses engagements à l'égard de vos familles; il a manqué à ses engagements à l'égard du Canada.

* * *

GENEVIÈVE JEANSON

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour rendre hommage à une jeune femme de ma circonscription qui a fait la fierté et l'honneur de sa ville natale, Lachine, et qui est devenue instantanément un modèle pour tous les jeunes Canadiens.

[Français]

Bien sûr, je parle de Geneviève Jeanson. C'est toute une championne du monde cycliste. En fait, c'est une double championne du monde cycliste. L'exploit de Geneviève est une première dans l'histoire du cyclisme sur route au Canada, soit le fait d'être deux fois championne du monde cycliste chez les jeunes au cours de la même semaine. De façon incontestée, c'est l'événement sportif de l'année.

Article 31 du Règlement

Par son excellence, sa maturité, sa ténacité et sa grande discipline, Geneviève démontre bien que la valeur n'attend pas le nombre des années. Merci à Geneviève de partager, par sa présence aujourd'hui à la tribune, son énorme succès avec nous.

J'invite tous mes collègues à la Chambre à la saluer chaleureusement.

Des voix: Bravo!

* * *

LA TÉLÉVISION FRANÇAISE EN ONTARIO

M. Eugène Bellemare (Carleton—Gloucester, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais lire un extrait d'un télégramme envoyé à TV Ontario, en 1994.

Je cite: «Mille fois merci pour le rôle essentiel que vous jouez dans la préservation et la promotion de la langue française. Au nom du gouvernement du Québec, je vous adresse mes plus sincères félicitations». C'est signé, Jacques Parizeau.

Aujourd'hui, le Bloc québécois, lui, s'oppose à la diffusion de la télévision française de l'Ontario au Québec. Quelle contradiction!

* * *

• (1410)

[Traduction]

JON SIM

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de fierté que je prends aujourd'hui la parole à la Chambre pour féliciter Jon Sim, de New Glasgow, en Nouvelle-Écosse.

En tant que recrue au sein de l'équipe des Stars de Dallas, de la Ligue nationale de hockey, Jon a accompli un haut fait que seule une poignée de Canadiens peuvent rêver de réaliser. Il a fait partie de l'équipe qui a remporté la coupe Stanley.

La population de Pictou—Antigonish—Guysborough a eu l'honneur de l'acclamer cet été et la chance de voir la coupe Stanley de près. Cette journée de grande célébration et fébrilité a permis de resserrer les liens entre les membres de cette collectivité. Les habitants de New Glasgow avaient organisé un défilé en son honneur.

Sa famille, ses amis et tous les Néo-Écossais sont fiers de Jon et de son exploit historique.

Dans le but de rendre un hommage à Jon pour sa grande réalisation, on a hissé son chandail au plafond du centre sportif de Glasgow.

Après avoir joué dans la ligue mineure de hockey du comté de Pictou, Jon s'est fait connaître par sa ténacité et son talent.

Au nom du Parti progressiste conservateur du Canada et de la population de Pictou—Antigonish—Guysborough, je désire féliciter un champion de la coupe Stanley, Jon Sim, et lui souhaiter la meilleure des chances.

Article 31 du Règlement

[Français]

LA PAUVRETÉ

M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ): Monsieur le Président, l'écart entre la situation excellente de notre économie et l'accroissement de la pauvreté est un déshonneur pour notre société.

Cet écart a une répercussion directe, non seulement sur la santé physique et psychologique des individus, mais aussi sur les chances de réussite, dans leur vie d'adulte, des enfants victimes de cette pauvreté.

Au lieu de cesser de gaspiller des sommes importantes en dédoublant les programmes provinciaux, ce gouvernement a profité du dernier discours du Trône pour infantiliser les provinces et faire ainsi des enfants les premières victimes de leur visibilité aiguë.

La visibilité est la marque de commerce de ce gouvernement qui préfère faire usage de son pouvoir de dépenser, pour s'assurer une plus grande visibilité, que de s'attaquer aux problèmes de pauvreté.

J'exhorte ce gouvernement à réparer les dommages qu'il a causés aux programmes sociaux, en remboursant les provinces tout en respectant leurs compétences.

* * *

[Traduction]

LA SEMAINE SANS VIOLENCE

Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, c'était la quatrième année que l'on commémore la Semaine sans violence de la YWCA.

Au Canada, cet événement international est parrainé exclusivement par Clarica. Dans ma circonscription, celle de Kitchener-Centre, le Conseil de la sécurité communautaire et de la prévention du crime s'est joint à la YWCA de Kitchener—Waterloo pour organiser un déjeuner des leaders de la communauté.

Je félicite ces groupes de s'être engagés à sensibiliser davantage la population à cette question importante. Sous le thème d'une société sans violence qu'ils nous invitent à partager, ils ont produit une série de cartes postales de la région de Waterloo qui présentent des images et des citations invitant à la réflexion.

Tous les membres de notre société peuvent être victimes de violence, à leur domicile, dans la rue, dans la cour d'école et même dans leur milieu de travail.

Des organismes comme la YWCA offrent aux hommes et aux femmes des programmes qui les aident à exprimer leurs sentiments d'une manière productive.

J'encourage tous les députés à travailler avec les membres de leur collectivité pour trouver, au niveau local, des solutions à la violence, car, et je cite Carl Bruehner, les enfants «peuvent oublier ce qu'on leur a dit, mais ils n'oublient jamais ce qu'on leur a fait sentir».

L'AGRICULTURE

M. David Iftody (Provencher, Lib.): Monsieur le Président, les agriculteurs canadiens actuellement aux prises avec des difficultés financières ne sont pas abandonnés à leur triste sort.

Le gouvernement s'est porté au secours des agriculteurs canadiens en offrant une aide de 1,5 milliard de dollars sur deux ans, par l'entremise de l'ACRA, le programme d'aide en cas de catastrophe liée au revenu agricole.

Jusqu'à maintenant, 16 000 agriculteurs d'un océan à l'autre ont reçu plus de 200 millions de dollars en aide. Cela équivaut en moyenne à 15 000 \$ par agriculteur. Cependant, il faut faire encore davantage.

Aujourd'hui, les députés libéraux du Manitoba ont rencontré une délégation qui comprend des représentants de tous les partis afin de discuter des modifications à apporter à l'ACRA dans le but de donner aux familles d'agriculteurs les ressources dont elles ont besoin de toute urgence. Au cours des prochaines semaines, nous travaillerons en étroite collaboration avec cette délégation pour nous assurer que les ressources requises de toute urgence soient rapidement acheminées aux agriculteurs du Manitoba et de la Saskatchewan.

* * *

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

M. Mark Muise (Ouest Nova, PC): Monsieur le Président, pendant que la Garde côtière canadienne poursuit l'examen de son programme afin de réduire son déficit budgétaire, les pêcheurs de la circonscription de Ouest Nova se demandent si le service d'hélicoptère d'urgence de Yarmouth sera toujours opérationnel dans l'avenir.

Les pêches étant la principale industrie de la circonscription, il est impératif que le service d'urgence soit opérationnel en cas de crise.

Dans une étude du ministère de la Défense, on conclut que les activités de recherche et de sauvetage du Canada sont durement touchées par les réductions gouvernementales. Les auteurs du rapport soulignent, notamment, la diminution des services de soutien fournis par les autres ministères, y compris Pêches et Océans.

Le problème a été aggravé par l'annulation de l'achat des hélicoptères EH-101, qui a forcé les Canadiens à absorber une pénalité de 500 millions de dollars, ce qui représente une forte somme qui aurait été dépensée à meilleur escient si elle avait été consacrée aux programmes de recherche et de sauvetage.

Le temps est venu pour le ministre des Pêches et des Océans de s'engager immédiatement à maintenir ce service essentiel.

* * *

• (1415)

[Français]

LES FRAIS DE SCOLARITÉ

L'hon. Charles Caccia (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, lors du récent discours du Trône, le gouvernement canadien s'est engagé à éliminer les obstacles qui entravent de façon non justifiée la mobilité des Canadiens à l'intérieur du Canada.

Questions orales

Toutefois, la province du Québec impose une politique discriminatoire sous forme de frais de scolarité plus élevés aux étudiants universitaires hors province qui désirent étudier au Québec. Afin de renforcer l'unité canadienne par l'entremise d'échanges entre jeunes Canadiens, il est primordial d'éliminer cet obstacle.

J'incite donc le gouvernement du Canada à entrer en dialogue avec les provinces et en particulier avec la province du Québec afin d'éliminer cette barrière qui nuit à la mobilité de nos jeunes Canadiens d'un côté à l'autre du pays.

* * *

[Traduction]

LESSANS-ABRI

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, l'affirmation que la ministre des sans-abri a faite hier durant la période des questions et voulant que tout va bien dans les refuges d'urgence est complètement fausse.

Les porte-parole des sans-abri du pays m'ont confirmé qu'il y a un manque criant de refuges d'urgence et que nous connaissons un autre hiver meurtrier parmi les sans-abri. Je n'arrive pas à croire qu'après avoir passé tout un été à voyager d'un bout à l'autre du pays, la ministre nie la gravité de la situation des sans-abri au Canada.

La ministre dit que ses collaborateurs ont noué des relations avec toutes les communautés qu'ils ont visitées. Cependant, le fait est que des refuges de Toronto et d'ailleurs au Canada commencent déjà à refuser des gens, même si l'hiver n'est pas encore commencé.

Les libéraux doivent faire face à la réalité et prendre des mesures immédiates. Nous avons besoin d'une solution d'urgence à court terme pour prévenir le décès de sans-abri ainsi que d'une stratégie du logement nationale pour des solutions à long terme.

C'est une honte que, même s'il compte plus de 100 000 sans-abri, le Canada soit le seul pays industrialisé à ne pas avoir de stratégie du logement nationale.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'AGRICULTURE

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Réf.): Monsieur le Président, le gouvernement refuse de reconnaître la gravité de la crise agricole. Comme d'habitude, le premier ministre nous dit de ne pas nous en faire, que tout ira bien. Imaginez, monsieur le Président, que toutes vos dépenses ont augmenté, mais que votre revenu a diminué de 107 p. 100. C'est exactement ce qui est arrivé aux agriculteurs de la Saskatchewan et c'est ce qui est en train d'arriver à ceux du Manitoba.

Nous ne parlons pas simplement ici d'une entreprise ordinaire qui est en difficulté, mais bien de notre approvisionnement national en aliments. Pourquoi le premier ministre ne veut-il pas aider nos agriculteurs à passer l'hiver?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral, de concert avec le gouvernement provincial, a ajouté 900 millions de dollars à ce qui était déjà prévu pour cette année.

J'ai rencontré les premiers ministres de la Saskatchewan et du Manitoba ce matin. Nous avons regardé la situation et avons examiné la possibilité de rajuster certains éléments du programme. Toutefois, c'est un programme complexe qui est difficile à gérer.

Au moins, nous ne sommes pas comme le Parti réformiste. Nous ne prévoyons pas d'éliminer toute forme de subvention aux agriculteurs. Nous nous soucions vraiment du sort des agriculteurs.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Réf.): Monsieur le Président, si le gouvernement écoutait les réformistes aujourd'hui, les agriculteurs auraient l'aide dont ils ont besoin.

Des milliers d'agriculteurs ont perdu leur ferme et des milliers d'autres ne tiennent qu'à un fil. Ces agriculteurs souffrent sans que ce soit leur faute. Toutefois, cela continue de laisser le premier ministre complètement indifférent, sinon ces gens auraient de l'aide aujourd'hui.

Si des inondations avaient fait disparaître la moitié des entreprises à Shawinigan et que les subventions étrangères étaient en train de faire disparaître l'autre moitié, y aurait-il de l'aide pour Shawinigan aujourd'hui?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je dis que 900 millions de dollars en plus de ce qui était déjà prévu, c'est beaucoup d'argent pour nous, surtout que nous avons certains programmes qui existent encore, mais que le Parti réformiste voudrait abolir.

La différence entre notre position et celle des réformistes, c'est que nous versons des milliards de dollars pour aider les agriculteurs. Pourtant, le Parti réformiste a le culot de nous dire que nous ne faisons rien, alors qu'il ne ferait jamais rien pour eux.

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Réf.): Monsieur le Président, de faibles tentatives ne suffisent pas. Les agriculteurs jugent ce gouvernement sur ses actes, sur les résultats. Le programme ACRA a été une perte de temps totale.

Les agriculteurs veulent voir le premier ministre lutter contre les subventions américaines et européennes. Ils veulent voir une réduction des taxes sur les intrants. Ils veulent être indemnisés de façon urgente. Les agriculteurs ont besoin d'aide maintenant.

Si le gouvernement n'intervient pas, des milliers d'agriculteurs de plus n'auront plus de foyer d'ici Noël. Pourquoi le premier ministre refuse-t-il d'aider ces agriculteurs à passer l'hiver?

● (1420)

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà dit, et je le répète aujourd'hui, que chaque fois que j'ai l'occasion de parler aux Américains, je leur dit qu'ils ont tort de subventionner les agriculteurs.

Non seulement cela, mais nous exerçons des pressions pour que cette question soit inscrite à l'ordre du jour de la réunion de l'OMC qui aura lieu à Seattle le mois prochain. Nous n'avons pas changé de position. Le problème ici est que nous avons affecté des nouveaux

Questions orales

fonds à un programme très sérieux. Le Parti réformiste d'en face a dit aux gens qui ont voté pour lui aux dernières élections que, s'il formait le gouvernement, il n'y aurait plus aucune subvention pour les agriculteurs.

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Réf.): Monsieur le Président, les familles agricoles de l'Ouest sont acculées au pied du mur cet automne, à cause des conditions météorologiques et des subventions étrangères. Ce sont des facteurs sur lesquels ces gens n'ont bien entendu aucun contrôle.

Le gouvernement est en mesure d'aider. Le premier ministre pourrait, pour une fois, adopter une position ferme et lutter contre ces subventions étrangères. Le ministre des Finances pourrait annoncer des réductions de taxes sur les intrants. Le ministre de l'Agriculture pourrait commencer par annoncer un programme d'aide dont les agriculteurs vont vraiment pouvoir profiter.

Pourquoi le premier ministre ne prend-il pas des mesures concrètes pour aider les agriculteurs?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je suppose que le député a été absent pendant un certain temps.

Nous avons annoncé 900 millions de dollars d'argent frais le printemps dernier. Cela vient s'ajouter aux 600 millions de dollars déjà versés chaque année et aux contributions des gouvernements provinciaux, portant le total pour les années 1998 et 1999 à 3,5 milliards de dollars.

M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, Réf.): Monsieur le Président, il y a un instant, le premier ministre a dit que le programme ACRA était complexe et difficile à gérer. C'est tout ce qu'il trouve à dire au sujet de ce programme.

Le ministre de l'Agriculture a déjà été un agriculteur. Pourtant, il a très peu de compassion pour les agriculteurs. Il se contente de leur conseiller d'abandonner leur exploitation et de se recycler. Il est question d'un programme ressemblant à la LSPA qu'on a offert aux pêcheurs. Nous savons que ce programme n'a pas donné les résultats escomptés.

Les agriculteurs ne reçoivent que 15 p. 100 de l'argent prévu. Si l'ACRA avait fonctionné, les premiers ministres du Manitoba et de la Saskatchewan n'auraient pas à être ici aujourd'hui. Pourquoi les crédits de l'ACRA sont-ils encore bloqués au Cabinet au lieu de se trouver dans les poches des agriculteurs?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais rappeler au député que l'argent aurait été versé plus tôt, mais plus de 50 p. 100 des demandes sont parvenues après le 1^{er} août.

Si nous ne recevons pas les demandes, nous ne pouvons pas les traiter. Nous les traitons au rythme de 1 500 par semaine. Plus de 220 millions de dollars ont déjà été versés aux agriculteurs. Je peux garantir au député et à la Chambre que les 900 millions de dollars prévus au titre de l'ACRA seront versés aux agriculteurs.

Je peux affirmer cela en fonction des demandes présentées. Nos vis-à-vis disent que 900 millions de dollars ne représentent pas beaucoup. Je pense le contraire. C'est encore plus vrai lorsqu'on

pense aux 600 millions de dollars versés par les gouvernements provinciaux, portant le total à 1,5 milliard. . .

* * *

[Français]

LE TRANSPORT AÉRIEN

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, depuis le début des pourparlers dans l'affaire d'Air Canada, le ministre des Transports s'est décrit tel un observateur neutre. Il a affirmé qu'il n'y a jamais eu de rencontre entre lui et les dirigeants d'Onex.

Pourtant, on sait maintenant que la veille du dépôt de l'offre d'Onex, un de ses sous-ministres, M. Louis Ranger, a eu une rencontre avec des dirigeants d'Onex.

Ce sous-ministre n'a-t-il pas agi en tant qu'émissaire pour le ministre en faisant parvenir le message suivant: «Faites votre offre, et si le cadre réglementaire ne convient pas, on s'arrangera pour le changer»?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le 23 juin, j'ai été informé par le président d'Air Canada de l'offre pour l'acquisition des routes étrangères de Canadian International. Ça, c'était par courtoisie.

La même chose s'est passée le jour avant la présentation officielle de l'offre d'Onex. C'est une courtoisie qui a été suivie par M. Milton, il y a deux semaines, avec l'offre d'Air Canada. C'est normal.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le ministre est un homme très courtois, qui a également de bons amis.

Parlant de bons amis, on sait qu'un de ses amis, M. Schwartz, n'est certes pas un amateur en matière financière. Il est impensable qu'il ait dépensé autant d'argent, autant de temps, autant d'énergie depuis deux mois pour faire la promotion de son offre, s'il n'avait pas eu la promesse ou des garanties, ce qui revient au même d'ailleurs, que la loi serait modifiée en sa faveur.

Est-ce que le ministre va enfin admettre que lui et ses fonctionnaires ont ouvert la porte à Onex, sinon, jamais M. Schwartz ne serait allé de l'avant avec son offre?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il n'y avait pas de promesse de la part du gouvernement canadien. J'ai dit la même chose hier.

Avec tout le respect que je lui dois, je suggère à l'honorable député qu'il pose ces questions à M. Schwartz au comité, la semaine prochaine.

• (1425)

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, le ministre des Transports ne cesse de nous répéter qu'il n'a pas eu de discussions avec Onex dans le dossier Air Canada/Canadien.

Comment explique-t-il que le président d'Air Canada, M. Milton, ait déclaré hier au Comité des transports, qu'à une couple de

Questions orales

reprises en juin, le ministre des Transports lui avait évoqué la prise de contrôle d'Air Canada et de Canadien par un indépendant?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, il y eu des réunions avec Air Canada et Canadien International. C'était connu du public que le président de Canadien International, M. Benson, avait commencé une recherche pour des investisseurs. C'est bien connu. Dans des discussions, je suppose que j'ai reflété quelque chose qui est du domaine public.

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, BQ): Monsieur le Président, le ministre peut-il nous dire d'où cela vient qu'il ait abordé en juin l'idée d'une prise de contrôle et d'une fusion des deux transporteurs par un indépendant, sinon de ses conversations avec Gerry Schwartz, le président d'Onex?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'ai déjà indiqué à la Chambre que M. Benson lui-même m'avait informé le 25 juin qu'il avait trouvé un investisseur ayant l'intention de fusionner les deux compagnies aériennes, et que cette compagnie était Onex.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE

Mme Alexa McDonough (Halifax, NDP): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

Les agriculteurs des Prairies ont supplié le premier ministre de se rendre dans l'Ouest, en Saskatchewan et au Manitoba, en vue d'y rencontrer les familles agricoles et de constater lui-même l'ampleur de la crise. Le premier ministre a cependant refusé. Celui-ci n'allant pas les voir, ceux-ci sont venus vers lui.

Que fait le premier ministre? Au lieu d'écouter et d'agir, il leur oppose un barrage de chiffres. J'adresse ma question au premier ministre: Y aura-t-il de l'argent frais pour les agriculteurs désespérés des Prairies? Oui ou non.

Le Président: Je prie les députés d'adresser toutes leurs questions au Président.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, cette année, le gouvernement fédéral a dégagé des nouveaux crédits de 900 millions de dollars, en sus des programmes déjà en vigueur.

À mon avis, un montant de 900 millions de dollars représente beaucoup d'argent. Ce n'est pas mon argent. C'est celui des contribuables. Nous collaborons avec les gouvernements provinciaux en vue de déterminer comment faire pour nous assurer que l'argent soit distribué de la façon la plus équitable et le plus rapidement possible.

Nous cherchons à déterminer avec les gouvernements provinciaux les éléments susceptibles d'être améliorés dans la proposition. L'avenir de l'agriculture dans l'Ouest est depuis longtemps un sujet de discussion entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Mme Alexa McDonough (Halifax, NDP): Monsieur le Président, le premier ministre refuse de comprendre la gravité de la crise dans le secteur agricole. Des milliers de familles agricoles sont acculées à la faillite. Il en va de même des entreprises tributaires de l'agriculture. Les communautés agricoles connaissent leur pire crise agricole depuis la Crise de 1929. Toute l'économie des Prairies est profondément perturbée.

La seule mesure que le premier ministre soit prêt à adopter consiste à lancer une guerre de chiffres. Quand le premier ministre va-t-il cesser de se comporter comme un être calculateur dépourvu de coeur?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, 900 millions de dollars représentent une grosse somme, et il faudrait beaucoup de temps pour les compter.

Nous prenons ce problème très au sérieux et nous discutons très sérieusement avec des gens sérieux, comme ce fut le cas ce matin lorsque j'ai parlé aux premiers ministres de la Saskatchewan et du Manitoba. Nous pouvons cependant constater que leur petite soeur à Ottawa se contente de faire de la politiciaille.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture vient de dire que les provinces et le gouvernement fédéral accorderaient une aide de 3,9 milliards de dollars aux agriculteurs.

En 1993, dans le dernier budget du Parti progressiste-conservateur, les contributions provinciales et fédérales à l'aide aux agriculteurs s'élevaient à 7,1 milliards de dollars. Le ministre aura-t-il l'obligeance de dire quand il remettra le reste de l'argent aux agriculteurs?

• (1430)

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, je suis étonné que le député ait soulevé cette question. En 1993, notre pays enregistrait un déficit de 42 milliards de dollars. Si le parti du député n'avait pas contribué autant à la hausse du déficit, nous n'aurions pas été obligés de faire des changements. Tous les Canadiens ont contribué à la réduction du déficit pour que nous puissions rendre l'industrie à nouveau viable et aider les agriculteurs en leur accordant 900 millions de dollars, comme nous l'avons fait.

Le député devrait écouter un peu plus attentivement. Je lui donne le bénéfice du doute, mais j'ai dit 3,5 milliards, et non 3,9 milliards. Il ne devrait pas donner les mauvais chiffres.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, si le ministre veut bien regarder ses chiffres, il s'agit de 3,9 milliards de dollars.

On remet constamment sur le tapis la dette de 42 milliards. C'est l'agriculture qui a écopé. Ce sont les agriculteurs qui ont écopé. Les agriculteurs ne veulent pas en entendre parler. Ils veulent qu'on trouve des solutions.

Quand le ministre réinjectera-t-il les 3 milliards de dollars qu'il a pris dans le secteur agricole et aidera-t-il à secourir les agriculteurs canadiens?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement a aidé

Questions orales

les agriculteurs de bien des manières, avec les programmes de protection du revenu, et d'autres manières, dont des taux d'intérêt considérablement moins élevés. Cela représente chaque année des millions de dollars pour les agriculteurs. Remercions le ciel que les taux d'intérêt ne soient pas aussi élevés que lorsque le parti du député était au pouvoir. Nos agriculteurs seraient dans une situation encore pire qu'ils ne le sont aujourd'hui, et le gouvernement ne pourrait pas leur venir en aide.

Les mesures que le gouvernement a prises lui ont permis d'être aussi utile que possible. Nous souhaiterions avoir plus de ressources. Nous aimerions en avoir davantage. Mais à la différence du parti d'en face lorsqu'il était au pouvoir, nous savons qu'il y a des limites.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Richard M. Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.): Monsieur le Président, l'actuaire en chef a déclaré que les cotisations à l'assurance-emploi pourraient être ramenées à 2,05 \$ et que cela laisserait suffisamment d'argent pour les mauvais jours. Cependant, le ministre des Finances a déclaré qu'il ne descendrait pas sous les 2,40 \$. Il reste déterminé à soulager les travailleurs et les employeurs canadiens d'environ six milliards de dollars par année.

Pourquoi le ministre des Finances n'écoute-t-il pas l'actuaire en chef du gouvernement et ne ramène-t-il pas les cotisations à l'assurance-emploi à 2,05 \$, donnant ainsi à chaque famille canadienne un allègement fiscal d'environ 800 \$ par année, argent qui serait réinvesti dans l'économie?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, pour rétablir les faits, je dirai que nous avons réduit les cotisations à l'assurance-emploi de plus de quatre milliards de dollars au cours des quatre dernières années et la majeure partie de cet argent est allé aux Canadiens.

Voyons un peu ce que le parti du député a dit. Dans Nouveau Départ, le Parti réformiste recommandait de réduire les cotisations à l'assurance-emploi, ou à l'assurance-chômage, mais seulement pour les employeurs. Il ne réduisait pas du tout les cotisations des travailleurs. Les familles n'auraient pas reçu un sou des réformistes.

M. Richard M. Harris (Prince George—Bulkley Valley, Réf.): Monsieur le Président, si le ministre des Finances enlevait ses oeillères lorsqu'il lit des documents du Parti réformiste, il pourrait alors bien les lire. Il fait erreur.

L'excédent de la caisse d'assurance-emploi ne lui appartient pas, mais il ne comprend pas cela. Ce qu'il veut faire, c'est injecter une goutte de sang dans le bras gauche des Canadiens, mais leur en soutirer un litre par le bras droit.

Pourquoi le ministre des Finances n'écoute-t-il pas l'actuaire en chef du gouvernement? Il ne nous écoute pas, mais pourquoi n'écoute-t-il pas l'actuaire en chef, pourquoi ne ramène-t-il pas les cotisations à l'assurance-emploi à 2,05 \$ et ne donne-t-il pas à chaque travailleur canadien un allègement fiscal de 350 \$ par année? Pourquoi ne fait-il pas cela? Où est le problème?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, pas besoin de chercher bien loin les raisons pour lesquelles nous n'écouterons pas le Parti réformiste. Le député a parlé de sang et il est clair que les réformistes saigneraient les familles canadiennes à blanc. Ils ne réduiraient absolument pas les cotisations des travailleurs. Les seuls qui profiteraient du régime fiscal réformiste sont les entreprises et les riches. Nous n'iront tout simplement pas dans cette direction.

* * *

[Français]

LE TRANSPORT AÉRIEN

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports.

Hier, dans le dossier Air Canada/Canadien, l'ancien ministre libéral Marc Lalonde affirmait que le gouvernement bafouait la Chambre par son attitude et se comportait comme si tout était déjà dans le sac. Le ministre des Transports s'est défendu en disant que Marc Lalonde et sa firme d'avocats étaient à la solde d'Air Canada.

Si Marc Lalonde doit être considéré comme étant à la solde d'Air Canada, est-ce qu'il n'est pas beaucoup plus grave que lui, qui est en position de prendre des décisions, soit considéré comme étant à la solde d'Onex? Comment peut-il pointer du doigt Marc Lalonde, lui qui est dedans jusqu'au cou?

• (1435)

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, l'implication dans la question de l'honorable député est une insulte.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je demande à chaque député d'être très judicieux dans leur choix de mots, d'un côté de la Chambre comme de l'autre.

M. Michel Gauthier (Roberval, BQ): Monsieur le Président, les termes ont été particulièrement bien choisis.

En juin dernier, le ministre a essayé de tester le projet d'Onex avec le président d'Air Canada. C'est lui qui l'a dit en comité. La veille du dépôt du projet d'Onex, le sous-ministre était en réunion avec cette entreprise, et mardi, le ministre annonçait, par hasard, qu'il allait probablement changer la règle des 10 p. 100 pour rendre le projet d'Onex acceptable.

Est-ce que ce n'est pas lui qui est en train de mettre en place, depuis le mois de juin, l'entonnoir dans lequel on s'en va invariablement, c'est-à-dire l'acceptation du projet d'Onex?

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je le répète, j'ai été informé, le 26 juin, par le président de Canadien International qu'il avait trouvé un investisseur pour la compagnie, et l'intention de cet investisseur était de fusionner les deux compagnies aériennes. Et il a identifié l'investisseur comme étant Onex.

Questions orales

J'ai dit, il y a quelques minutes, qu'il est vrai que la journée avant la présentation des propositions d'Onex, à titre de courtoisie, on a informé mes fonctionnaires. Et ça, c'est normal.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES

M. Mike Scott (Skeena, Réf.): Monsieur le Président, certains chefs Mi'kmaq maintiennent que la décision rendue par le juge Marshall de la Cour suprême s'applique à Terre-Neuve. Un petit groupe de Mi'kmaq se sont d'ailleurs déjà rendus à Terre-Neuve pour pêcher le crabe, ce qui a entraîné des confrontations et des actes de violence.

Le premier ministre Tobin a dit hier qu'il était clair que la décision Marshall ne s'appliquait pas à Terre-Neuve. Le ministre des Pêches et des Océans peut-il nous dire s'il est d'accord avec le premier ministre Tobin ou s'il est au contraire de l'avis des chefs Mi'kmaq?

M. Lawrence D. O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, nous appuyons la décision Marshall.

Hier, le chef de la bande de Conche River, le Chef Misel Joe, a souligné qu'il se préoccupait beaucoup de ce qui se passait à Terre-Neuve et qu'il était d'accord avec la position que le gouvernement fédéral et la province ont prise.

J'aimerais rassurer les députés. Le principal représentant du gouvernement fédéral, M. Mackenzie, se penchera sur toutes les questions en cause. Ce problème finira par se régler. En attendant, nous ferons respecter la loi.

M. Mike Scott (Skeena, Réf.): Monsieur le Président, les Terre-Neuviens ont le droit d'obtenir des précisions à ce sujet. Ils doivent connaître l'opinion du gouvernement sur la question de la décision Marshall en ce qui touche Terre-Neuve.

Je pose de nouveau ma question au ministre au nom des gens de Terre-Neuve qui vivent de la pêche. Le ministre est-il d'avis que la décision Marshall s'applique à Terre-Neuve ou croit-il plutôt, comme le premier ministre Tobin, qu'elle ne s'applique pas à cette province? Pourrait-il nous éclairer à ce sujet?

M. Lawrence D. O'Brien (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, nous appliquerons la loi.

En ce qui a trait à la décision Marshall, les droits conférés par traité. . .

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je m'excuse, le député a la parole.

M. Lawrence D. O'Brien: Monsieur le Président, les droits des Canadiens seront respectés. Les droits conférés par traité seront respectés. La préservation de l'environnement est notre principale priorité. Le domaine de la pêche est réglementé et nous ferons respecter la loi.

[Français]

LA PAUVRETÉ

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, hier, la ministre du Travail a fait des affirmations troublantes en faisant un lien direct entre la réalité des ex-psychiatrisés et celle des sans-abri. Sa déclaration est sans fondement et remplie de préjugés.

• (1440)

Est-ce que la ministre ose renier que ce sont les réductions dans le Transfert social canadien, le gâchis de l'assurance-emploi et le désengagement du gouvernement libéral en matière de logement social qui ont fait augmenter la pauvreté?

L'hon. Claudette Bradshaw (ministre du Travail, Lib.): Monsieur le Président, durant ma tournée au Canada, j'ai rencontré dans toutes les communautés des gens qui sortaient des hôpitaux psychiatriques.

Ce qui est encore plus important, c'est que les représentants des municipalités et des communautés m'ont dit qu'au cours des 15 dernières années, à cause des coupures budgétaires, ils ont souffert. Ils nous ont demandé de participer. Qu'a-t-on fait? Dans les deux derniers budgets, on a fait des transferts de paiements aux provinces. On a ajouté 11,5 milliards de dollars dans le secteur de la santé, donné deux milliards de dollars en prestations pour les enfants et 1,9 milliard de dollars pour le logement social. On va continuer ce travail-là, comme des libéraux.

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, on continue quand même à couper, jusqu'en 2003, 33 milliards dans le Transfert social canadien.

Lorsque la ministre a fait sa tournée des banques alimentaires et des groupes d'entraide, n'a-t-elle pas constaté que la grande majorité des personnes qui fréquentent ces endroits n'ont pas nécessairement des problèmes psychiatriques, mais surtout des problèmes reliés à la pauvreté?

L'hon. Claudette Bradshaw (ministre du Travail, Lib.): Monsieur le Président, j'ai vu des personnes souffrant de maladies psychiatriques, des personnes pauvres et aussi des jeunes qui allaient de foyer nourricier en foyer nourricier.

Que m'ont dit toutes les agences communautaires? Elles m'ont dit qu'elles veulent travailler en partenariat avec le gouvernement du Canada, les provinces et les municipalités. C'est ce que nous allons faire.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Réf.): Monsieur le Président, en février dernier, le MPO a rejeté la requête des Mi'kmaq qui demandaient qu'on mette au point un plan d'urgence avant que la cour rende son jugement dans l'affaire Marshall. Cela fait plus de huit mois. Le mois dernier, lors d'une autre réunion, la

Questions orales

veille du jugement Marshall, le MPO a de nouveau rejeté une demande pour établir un plan. Nous voyons maintenant les résultats de cette inaction: chaos, violence, confrontation, incertitude. Le ministre ne fait tout simplement pas son travail.

Je le demande au premier ministre, où est son plan pour résoudre cette crise grandissante?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Pêches et le ministre des Affaires indiennes y travaillent d'arrache-pied. À l'heure actuelle, ils mènent un dialogue ouvert avec toutes les parties et ils ont très bien géré la situation.

La situation est difficile, car le jugement qui a été rendu a reconnu à ces gens leurs droits issus de traités. Ces droits leur avaient été accordés il y a longtemps, avant que le Canada n'existe, et nous devons respecter l'engagement qui a été pris par le roi d'Angleterre à l'époque, à savoir que ceux qui sont venus au Canada devaient signer des traités avec les premiers occupants. Nous respectons cet engagement.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Réf.): Monsieur le Président, à la suite du jugement Marshall, les Mi'kmaq ont annoncé qu'ils se préparaient à pêcher en haute mer, à l'intérieur de la zone de 200 milles, et les autochtones de la côte est et de la côte ouest prétendent qu'ils peuvent pêcher où ils veulent et quand ils veulent.

Sur tous les fronts, dans le domaine de la pêche, le gouvernement se fait poser de plus en plus de questions, mais il n'a pas de réponse.

Le gagne-pain d'un grand nombre de gens est en jeu. La situation est grave. Où est le plan du premier ministre pour faire face à la crise grandissante?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le député affirme que les Mi'kmaq veulent faire ceci et cela. En fait, 33 des 35 chefs de bande se sont engagés à respecter un moratoire. Ils ne veulent pas abuser de la situation, qui est nouvelle pour eux, et ils ont très bien collaboré avec le gouvernement jusqu'à présent.

Bien sûr, il y a des gens qui ne suivent pas les conseils des chefs mi'kmaq, mais la grande majorité le font.

Nous sommes reconnaissants envers les chefs autochtones qui veulent collaborer avec le gouvernement pour trouver une solution appropriée.

* * *

• (1445)

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. René Laurin (Joliette, BQ): Monsieur le Président, ignorant de toute évidence les conséquences inhumaines de la Loi sur l'assurance-emploi sur les prestations dont sont privés d'honnêtes citoyens sans ressources, la ministre répondait hier à ma question en disant, et je cite: «Les accusations faites par l'honorable député sont fausses.»

Maintenant que le cas est réglé depuis ce matin, la ministre reconnaîtra-t-elle d'abord son erreur, et admettra-t-elle ensuite que les quotas imposés à ses fonctionnaires les amènent à se comporter de façon inhumaine en harcelant sans cesse d'humbles citoyens sans ressources?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, je l'ai dit hier et je le redis aujourd'hui, il n'y a pas de quotas. Ce qui est en cause, c'est peut-être l'intégrité des programmes gouvernementaux, en l'occurrence, la Loi sur l'assurance-emploi.

Si le député connaît un cas particulier qui, à son avis, n'aurait pas été traité conformément à la loi, je serais heureuse de l'examiner.

* * *

L'IMMIGRATION

M. John McKay (Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement de Mike Harris prétend que la majorité des parrains d'immigrants, je dis bien la majorité, ne respectent pas leurs engagements.

La ministre pourrait-elle dire à la Chambre si l'allégation faite par le gouvernement Harris est fondée?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement prend très au sérieux les obligations de ceux qui parrainent des immigrants.

Le gouvernement Harris et d'autres préfèrent mettre l'accent sur les manquements. Le gouvernement aime mieux insister sur les taux de réussite. Voici les faits: à Toronto, 86 p. 100 des demandes de parrainage sont honorées et, à l'échelle du pays, le taux de réussite est de 90 p. 100. Quand j'allais à l'école, si on nous donnait 86 ou 90 p. 100, nous avions un A et c'était très bon.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Réf.): Monsieur le Président, les derniers comptes publics déposés à la Chambre indiquent la valeur monétaire totale de certaines revendications des peuples autochtones. Elle se chiffre à 200 milliards de dollars. Avec cette somme, 200 000 personnes pourraient être millionnaires. Il n'y a pas assez d'argent dans tout le Canada pour payer le prix de ces revendications. Cette somme dépasse les recettes annuelles du gouvernement fédéral.

Quand le ministre des Finances avait-il l'intention de dire aux Canadiens qu'ils doivent 200 milliards de dollars?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait savoir qu'il ne s'agit pas du montant qui est dû. Il s'agit seulement du montant de toutes les revendications qui ont été faites. Il s'agit seulement du coût estimatif de toutes les revendications qui ont été faites.

Questions orales

M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Réf.): Monsieur le Président, le ministre des Finances ne peut pas réduire l'importance de cette dette de façon aussi désinvolte. Ces 200 milliards de dollars que coûtent certaines revendications des autochtones ne sont qu'un début. Les comptes publics du Canada révèlent que les groupes autochtones veulent faire encore 2 000 autres revendications et que le nombre est en train d'augmenter.

Le ministre des Finances a-t-il l'intention de fixer des limites ou va-t-il signer un chèque en blanc au nom des contribuables canadiens?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, la question du député n'a aucun sens. Il s'agit seulement, il devrait le savoir, de la liste de toutes les revendications qui ont été faites. Parlant d'ouverture et de transparence, on se doit d'informer les Canadiens des autres demandes qui ont été faites. Aucun montant n'a été fixé.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, le lobby des agriculteurs des Prairies a dit à tous les députés qui voulaient bien l'écouter aujourd'hui ce que nous répétons au gouvernement depuis des mois. C'est-à-dire que, tant au Manitoba qu'en Saskatchewan, le revenu agricole net est négatif et que l'ACRA et les autres programmes de protection du revenu ne fonctionnent tout simplement pas parce qu'ils n'ont pas été conçus pour faire face à une crise de cette ampleur.

Tout le monde est d'accord pour dire que, à long terme, la solution se trouve dans la réduction des subventions versées par les Américains et par les Européens. Nous le savons. Quelle solution à court terme le gouvernement a-t-il à offrir pour que 16 000 familles d'agriculteurs des Prairies puissent garder leur ferme cette année?

● (1450)

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement comprend très bien les difficultés éprouvées actuellement par un trop grand nombre d'agriculteurs canadiens. C'est pourquoi nous avons mis 900 millions de dollars à leur disposition, somme qui va nous permettre d'en aider le plus grand nombre possible du mieux que nous pouvons.

Nous sommes à la recherche de ressources additionnelles. Nous continuons de maintenir un très bon dialogue avec les provinces, avec les organisations agricoles et avec le comité consultatif national sur les programmes de protection du revenu, qui est de nouveau réuni à Ottawa cette semaine pour nous aider à relever ce défi et à faire face à la situation. Nous poursuivrons ce dialogue.

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, même le député libéral de Provencher, dans une déclaration faite aujourd'hui avant la période des questions, a convenu que les députés libéraux du Manitoba étaient d'avis que les agriculteurs

avaient besoin de ressources d'urgence et qu'ils en avaient besoin maintenant.

Les chiffres publiés aujourd'hui indiquent que ce qu'il faut, ce sont des dispositions transitoires précises ou un paiement provisoire. Le ministre de l'Agriculture va-t-il informer la Chambre qu'il est prêt à égaliser les chances en aidant les agriculteurs ou va-t-il se croiser les bras pendant que, dans les Prairies, les agriculteurs et leurs familles sont obligés d'abandonner leur exploitation? Que va-t-il faire?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, malheureusement, nous n'avons pas les poches aussi bien garnies que les Américains. Nous ne pourrions probablement pas égaliser les chances autant que le souhaiterait le député. Nous allons toutefois faire tout ce qui est en notre pouvoir et tâcher de trouver le plus de ressources possible pour venir en aide aux agriculteurs.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, l'absence de leadership et de perspective à long terme dans l'agriculture canadienne est manifeste et décourageante.

Vendredi dernier, les Américains ont annoncé la mise en place d'un nouveau programme d'aide aux agriculteurs. Il nous est impossible, en Saskatchewan et au Manitoba, de rivaliser avec cela. Le ministre de l'Agriculture est-il prêt à acheter du blé américain quand il n'y aura plus d'agriculteurs canadiens?

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, c'est tout à fait l'inverse. Comme le sait très bien le député, les Américains achètent du blé canadien. Ils en achètent de très grandes quantités en raison de la qualité de notre blé. Ils disent qu'ils sont prêts à payer plus cher le blé canadien que le blé américain.

Je rappelle au député que le gouvernement a déboursé 900 millions de dollars alors que son parti disait il y a un an que seulement 276 millions de dollars seraient nécessaires. C'est plus de trois fois ce que son parti et lui avaient annoncé.

* * *

LESSANS-ABRI

M. Gilles Bernier (Tobique—Mactaquac, PC): Monsieur le Président, le gouvernement libéral a envoyé à la ville de Toronto une facture de 250 000 \$ pour le refuge qu'elle a mis en place à l'intention de ses sans-abri.

La ministre chargée de la situation des sans-abri dit qu'elle doit coordonner les efforts de son gouvernement et ceux des municipalités et des provinces. La ministre agit-elle au nom du gouvernement libéral en appliquant une politique qui consiste à s'enrichir sur les dos des sans-abri?

L'hon. Arthur C. Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est absolument pas le cas. Nous mettons tout en oeuvre pour aider dans les cas d'urgence, comme dans l'exemple que cite le député.

La ville de Toronto a présenté une demande qui va au-delà de la politique habituelle que nous appliquons d'un bout à l'autre du

Questions orales

pays. Un accord a été conclu avec Toronto et ce, à la grande satisfaction de tous. La ville a donc bénéficié d'une aide additionnelle de notre part afin de secourir les sans-abri, ce qui est tout à fait conforme à ce que nous voulons.

* * *

LE DÉFI DE L'AN 2000

Mme Susan Whelan (Essex, Lib.): Monsieur le Président, les PME représentent l'un des plus importants secteurs d'activité économique du Canada, avec plus de 2,5 millions d'entreprises responsables de plus de 80 p. 100 de tous les nouveaux emplois créés depuis dix ans.

Comme il ne reste que 64 jours d'ici au 31 décembre, le ministre de l'Industrie pourrait-il informer la Chambre des plans qui ont été dressés afin que les PME aient ce qu'il leur faut pour faire face aux difficultés de l'an 2000?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de signaler à la Chambre que le Canada compte parmi les leaders mondiaux pour ce qui est de la préparation à l'an 2000. Cela est attribuable en grande partie au dévouement infatigable des représentants de tous les partis au Comité de l'industrie. Ils n'ont pas ménagé leurs efforts pour comprendre ces difficultés, pour sensibiliser les Canadiens et pour recommander des solutions.

Nous l'avons vu, plusieurs initiatives et programmes ont été mis en oeuvre pour aider les PME. Le programme CAN2K vise à aider les PME, les organisations bénévoles et les municipalités dans les régions rurales et éloignées. Le ministre des Finances a prévu un allègement fiscal spécial pour que les PME se préparent à faire face au bogue de l'an 2000, sans compter l'aide du programme Étudiants bien branchés.

* * *

• (1455)

LA JUSTICE

M. Leon E. Benoit (Lakeland, Réf.): Monsieur le Président, hier, un juge britannique a imposé sept peines d'incarcération allant de 7 à 14 ans à des passeurs. Ce crime a été comparé à la traite des esclaves.

Depuis 1995, sur 12 condamnations pour des crimes semblables au Canada, il n'y a pas eu une seule peine d'emprisonnement. Je répète: 12 passeurs condamnés, et pas un seul jour de prison.

L'Angleterre a pris des mesures énergiques et les États-Unis l'ont fait aussi, tout comme l'Australie, mais le gouvernement actuel ne fait rien et le Canada est devenu la cible de prédilection des passeurs. Pourquoi?

L'hon. Elinor Caplan (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.): Monsieur le Président, je dirai au député et à tous les Canadiens que le Canada a des lois qui sont parmi les plus rigoureuses du monde pour réprimer le passage de clandestins. Elles prévoient des amendes qui peuvent aller jusqu'à un demi-million de

dollars et une incarcération maximale de dix ans. Il appartient aux juges d'imposer les peines qui conviennent.

Nos lois sont parmi les plus rigoureuses, il est vrai, mais nous proposons tout de même de relever le montant des amendes et d'allonger les peines de prison pour faire comprendre à nos tribunaux que nous n'allons pas tolérer le trafic d'étrangers. Nous voulons que les coupables subissent toutes les rigueurs de la loi et que les tribunaux fassent également leur part.

* * *

[Français]

LES PRODUCTIONS AUDIOVISUELLES

M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ): Monsieur le Président, M^{me} Jeannine Basile, de Téléfilm Canada, reconnaissait, dans une lettre qu'elle m'adressait hier, que les systèmes de contrôle en vigueur avaient permis à Téléfilm Canada de déceler «quelques cas de surfacturation», et que des entreprises «plus ou moins bidon» [. . .] auraient pu exister à l'époque où les programmes de déduction pour amortissement étaient encore en vigueur.»

Ma question s'adresse à la ministre du Patrimoine. La ministre n'admet-elle pas qu'il est inacceptable, au plan de l'administration publique, que Téléfilm Canada n'ait pas réagi plus rapidement et avec plus de vigueur à des cas de surfacturation et à l'existence d'entreprises bidon?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, le député fait encore des allégations. Je l'invite encore une fois à communiquer toutes ces allégations sur toutes ces questions à la GRC, tel que son chef à la succursale de Québec l'a demandé.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au très honorable premier ministre.

Le premier ministre dit profiter de toutes les occasions pour dire aux Européens et aux Américains qu'ils ont tort, et nous nous en réjouissons. Le problème, c'est que, entre-temps, les Canadiens n'ont pas les moyens d'avoir absolument raison à cet égard. On ne peut pas s'attendre à ce que les agriculteurs canadiens fassent les frais de l'attitude du Canada à cet égard.

Le premier ministre est-il disposé à aller au-delà de 900 millions de dollars? Car c'est peut-être ce qu'il faudra faire pour sauver l'exploitation familiale et s'assurer que les agriculteurs n'aient pas à se sacrifier jusqu'à ce que l'Union européenne et les États-Unis comprennent la situation.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre de l'Agriculture collabore avec ses homologues du Manitoba et de la Saskatchewan. Les programmes sont très

souvent partagés 60/40 entre les gouvernements fédéral et provincial. Nous cherchons des moyens de faire mieux avec l'argent dont disposent les deux ordres de gouvernement.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, la mauvaise gestion financière par le ministre des Anciens combattants des prestations de pension de milliers d'anciens combattants handicapés a finalement été mise au jour.

J'aimerais souligner le cas de Joseph Authorson, un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale qui, incapable de gérer sa pension, faisait confiance au gouvernement pour bien administrer ses finances. M. Authorson et des milliers d'autres anciens combattants peut-être se voient privés de millions de dollars d'intérêts qu'on leur doit.

Le ministère de la Justice est bien connu pour laisser traîner très longtemps les poursuites. Le ministre est-il prêt à régler cette question rapidement ou va-t-il suivre la voie habituelle qui consiste à tout nier et à faire traîner les choses?

L'hon. George S. Baker (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), Lib.): Monsieur le Président, les tribunaux sont saisis à l'heure actuelle de cette question, mais il y a une chose que je peux dire. Un projet de loi adopté dans cette enceinte en 1990 par les conservateurs, qui permettait des paiements d'intérêt à compter de 1990, renfermait une disposition qui interdisait au gouvernement d'effectuer des paiements rétroactifs.

* * *

• (1500)

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je signale aux députés la présence à la tribune d'un certain nombre de visiteurs. Ce n'est pas tous les jours que nous avons parmi nous deux premiers ministres provinciaux et d'autres membres de leurs assemblées législatives et cabinets respectifs. Cependant, je voudrais vous présenter l'honorable Roy Romanow, premier ministre de la Saskatchewan et l'honorable Gary Doer, premier ministre du Manitoba.

Il y a avec eux certains de nos concitoyens de la Saskatchewan: l'honorable Jim Melenchuk, ministre de l'Éducation; l'honorable Dwain Lingenfelter, vice-premier ministre et ministre de l'Agriculture; l'honorable Maynard Sonntag, ministre de la Voirie; l'honorable Clay Serby, ministre des Affaires municipales et l'honorable Jack Hillson, ministre des Affaires intergouvernementales et des Affaires autochtones. Nous avons également parmi nous, du Manitoba, l'honorable Rosann Wowchuk, ministre de l'Agriculture. On reconnaîtra aussi à la tribune un de nos anciens collègues, Elwin Hermanson, le chef de l'opposition dans la province.

Des voix: Bravo!

Hommage

LE PARLEMENT ARMÉNIEN

Le Président: L'Arménie a connu hier une grande tragédie dans le cadre de laquelle, comme nous le savons maintenant, le premier ministre du pays, le président et deux vice-présidents de Parlement et des députés ont été assassinés.

Nous passerons maintenant aux déclarations des différents partis concernant cette tragédie qui a atterré chacun d'entre nous dans le monde.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, aucun parlementaire dans le monde n'arrive à croire ce qui s'est produit hier en Arménie. Le premier ministre, le président et les vice-présidents du Parlement, des ministres et députés ont été brutalement assassinés pendant qu'ils exerçaient leur devoir pour le compte de la population de ce pays qui connaît une époque agitée.

Nous sommes tous profondément secoués. Nous tenons à souligner très fermement que la violence est absolument inacceptable et que ce n'est pas là une façon de résoudre les problèmes.

• (1505)

Le sort réservé au premier ministre et aux autres personnes dans ce pays est entièrement inacceptable. Nous sommes très tristes et nous prions pour leurs familles et pour la population de l'Arménie afin que la situation revienne à la normale.

[Français]

Je veux aussi rendre hommage au président de ce pays, qui traverse une crise incroyable en ce moment, pour le calme qu'il a démontré et les négociations qu'il a menées pour mettre fin à l'attaque des meurtriers et leur assurer qu'ils auront droit à un procès juste et équitable.

Au nom du Parlement du Canada et de toute la population canadienne, je voudrais offrir à l'Arménie, aux dirigeants de ce pays et aux familles éprouvées, nos plus sincères condoléances.

Samedi, le ministre des Affaires étrangères sera là-bas pour représenter le Canada. Il sera accompagné d'un député de cette Chambre qui est d'origine arménienne, soit le député de Brampton-Centre, qui prendra l'avion dans quelques heures pour pouvoir nous représenter à ces funérailles. C'est un événement incroyable qui ne devrait jamais se reproduire dans quelque démocratie au monde que ce soit.

[Traduction]

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.): Monsieur le Président, au nom des mes collègues du Parti réformiste, j'offre nos plus sincères condoléances aux familles du premier ministre arménien, Vazgen Sarkisian, du président du Parlement, Karen Demirchian, et des cinq autres hommes politiques qui ont été assassinés hier dans le Parlement de leur pays.

Il n'y a rien que nous puissions dire ou que nous puissions faire pour rendre aux familles des êtres chers, mais nous leur offrons nos prières et nos plus sincères condoléances.

Recours au Règlement

Aux gens qui ont commis ces lâchetés, nous tenons à dire que chacun d'entre nous au Parlement et que tous les Canadiens déplorent du plus profond de leur être ce qu'ils ont fait.

Nous ne pouvons que prier instamment les gens dont la cause était censée être représentée par ces meurtriers de chercher à satisfaire leurs besoins par des moyens pacifiques; le meurtre ne mènera pas à la paix, la mort ne mènera pas à la réconciliation et la violence ne sera pas gage d'un avenir commun.

Le Caucase est une région qui soulève de grandes préoccupations. C'est une région marquée par une grande instabilité. Les députés du Parti réformiste espèrent que les gens qui sont là-bas et qui ont de profondes préoccupations chercheront à y apporter une solution en ayant la paix dans leur coeur, en adoptant des mesures empreintes de paix et en évitant de recourir aux armes et à la violence.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le peuple arménien a été opprimé pendant des siècles. Il a connu un génocide au début de ce siècle et ce n'est que très récemment qu'il a connu la liberté et s'est donné un pays.

Il y a quelques années à peine, il a subi un terrible tremblement de terre. Hier encore, le malheur s'est abattu sur l'Arménie. Le premier ministre de l'Arménie ainsi que plusieurs de ses collègues parlementaires ont trouvé la mort durant l'exercice de leurs fonctions dans leur Parlement.

Le Bloc québécois aimerait tout d'abord offrir ses condoléances les plus sincères aux membres de la famille du premier ministre arménien et à celles de ses collègues, leur souhaitant tout le courage nécessaire dans cette très dure épreuve. Nous aimerions aussi accompagner le peuple arménien dans sa tristesse devant un événement qui marquera leur histoire.

Le Bloc québécois aimerait aussi exprimer sa consternation devant des actes aussi brutaux qui ne devraient absolument pas avoir leur place dans une démocratie. Nous nous souvenons qu'au Québec, il y a une quinzaine d'années, une telle chose s'est produite à l'Assemblée nationale.

Les otages étant maintenant libérés, nous souhaitons, en même temps que nos condoléances, que les meurtriers soient traduits en justice et que la démocratie retrouve le plus rapidement possible ses droits dans ce pays, au plus grand bénéfice de l'ensemble du peuple arménien.

[Traduction]

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, au nom du caucus fédéral du Nouveau Parti démocrate et de notre chef, je me joins au premier ministre pour déplorer les événements qui se sont produits hier au parlement arménien et pour offrir nos condoléances aux familles de ceux qui ont été assassinés et au peuple arménien. Ce que je trouve de particulièrement répréhensible dans cet acte, c'est qu'il a été commis dans l'enceinte d'un parlement.

Pour moi, et je suis persuadé qu'il en va de même pour les parlementaires de par le monde, le parlement est l'antithèse de la violence. Certes, nous y avons parfois des débats fort animés, mais constamment nous nous employons à exprimer nos différences de façon non violente, en échangeant, dans le respect du droit. Que ce genre de chose se produise dans l'enceinte d'un parlement, c'est particulièrement déplorable.

• (1510)

J'espère que cela va amener les gens du monde entier à réfléchir à la valeur de la démocratie, à la valeur du système parlementaire et à la gravité des événements qui se sont déroulés hier en Arménie.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, les Canadiens ont été choqués et attristés d'apprendre hier l'assassinat du premier ministre ainsi que du président et de plusieurs députés de l'assemblée arménienne par un commando terroriste. Tous les députés à la Chambre condamnent cet acte.

Au nom du Très honorable Joe Clark et du Parti conservateur du Canada, j'adresse mes sincères condoléances aux familles des victimes et au peuple de l'Arménie, dont l'histoire a été marquée par des années de lutte et de violence.

Dans de telles situations, nous ne pouvons que méditer sur la fragilité et le caractère sacro-saint de la vie humaine et prier pour que le peuple de l'Arménie connaisse bientôt des jours meilleurs et que le calme soit rétabli au lendemain de cet acte atroce.

Nous sommes solidaires de tous les Arméniens en ces temps difficiles et nous prions pour que la paix et la justice règnent en Arménie et dans le monde entier.

Le Président: En signe de respect pour nos collègues morts sous les balles en Arménie, je demande aux députés de se lever et d'observer une minute de silence.

[Note de la rédaction: Les députés se lèvent et observent une minute de silence.]

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

CERTAINS PROPOS TENUS À LA CHAMBRE

M. Gordon Earle (Halifax-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement à propos d'une affaire très grave. Vous en conviendrez certainement, monsieur le Président, le racisme n'a pas sa place à la Chambre.

Hier soir, au cours du débat, j'ai dit textuellement: «Nous constatons que l'un d'entre eux a eu les fers aux pieds pendant de nombreuses années. . .». Un député réformiste a dit immédiatement: «Comme lui.» Il me désignait. Le compte rendu officiel, le hansard, a consigné ces mots pour toujours.

Le racisme n'est pas matière à rire. La souffrance des esclaves noirs qui ont été dans les chaînes est une chose atroce. Je soulève cette question non seulement à titre de député noir, mais aussi au nom de la dignité de la Chambre et de tous les Canadiens qui luttent contre le racisme.

Les propos déshonorants et les termes antiparlementaires n'ont pas leur place à la Chambre. Comme nous donnons l'exemple aux enfants et aux familles de tout le Canada, nous ne pouvons pas fermer les yeux sur le racisme ni le tolérer, surtout pas à la Chambre des communes.

J'invite le député qui a prononcé ces mots à donner le bon exemple à nos jeunes et à nous tous. Je lui demande d'avoir l'honnêteté et le courage d'avouer, de retirer ses propos et de donner l'exemple en présentant des excuses aux noirs, à ses collègues à la Chambre et à tous les Canadiens.

Enfin, cet incident nous donne l'occasion de faire des progrès. Nous pouvons utiliser cet exemple pour montrer comment combattre le racisme en milieu de travail. J'espère que, grâce à ce rappel au Règlement, quelque chose de bien sortira d'un incident regrettable.

• (1515)

Le Président: Le député de Halifax-Ouest n'a désigné aucun autre député. Si je ne sais pas de quel député il s'agit, je peux difficilement l'inviter à se rétracter. Le député peut-il désigner la personne en question pour que je puisse lui demander sa version des faits?

M. Gordon Earle: Malheureusement, monsieur le Président, j'étais au beau milieu d'un très important discours et je n'ai pas regardé le député qui a tenu ces propos. Je sais toutefois que c'est un député réformiste. En outre, comme les débats sont enregistrés, la personne qui s'occupe de l'enregistrement sait sûrement de qui il s'agit. Ce qui importe davantage, le député qui a tenu ces propos sait ce qu'il a dit et j'espère que sa conscience le poussera à s'identifier, à admettre d'avoir dit cela et à s'excuser.

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Réf.): Monsieur le Président, le député a porté une très grave accusation. Cette accusation est d'autant plus grave que le député ne sait pas qui a tenu les propos reprochés. Comment peut-il porter pareille accusation contre un collègue et même un parti quand il ne sait même pas si les propos ont été tenus par un député réformiste?

En toute justice, je demande au député de retirer son accusation s'il ne sait pas qui a prononcé ces paroles.

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, c'est ridicule de demander au député de Halifax-Ouest de retirer ses paroles alors qu'elles sont consignées dans le hansard. Le député a dit qu'il savait pertinemment qu'ils provenaient du Parti réformiste. Il l'a affirmé et il n'en démordra pas. Le fait est que quelqu'un à la Chambre a dit cela. Quelle que soit cette personne, elle devrait s'identifier et retirer ce qu'elle a dit pour toutes les

bonnes raisons énoncées par le député de Halifax-Ouest dans son discours.

Le Parti réformiste, au lieu de se défendre et d'essayer de nier la vérité, devrait faire son acte de contrition et retrouver le coupable dans ses rangs.

M. Ken Epp (Elk Island, Réf.): Monsieur le Président, j'en appelle non seulement à vous, mais également au député qui porte cette accusation. Il a peut-être trop vite interprété ce qu'on a dit. Il me semble que lorsqu'il affirme que nous avons les fers aux pieds, il est, en fait, très libre. Ce pourrait-il que le député qui a fait cette remarque voulait dire qu'à l'heure actuelle, les députés n'ont pas les fers aux pieds, tout comme notre collègue? C'est une façon charitable d'interpréter cette déclaration.

M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En tant que membre du Parti réformiste et personne qui a du sang mêlé dans les veines, je trouve personnellement offensant qu'un député néo-démocrate fasse une telle affirmation au sujet de notre parti.

J'ai lu le hansard où on écrit clairement qu'une voix a dit: «Comme lui». Je voudrais dire au député qui a également du sang mêlé, qu'il ne peut absolument pas prétendre que cette observation vient de notre parti. En tant que membre de ce parti, je peux vous dire dès maintenant qu'il n'y a pas une seule trace de racisme dans notre parti.

Le Président: Je vais donner la parole au député de Palliser, mais est-il prêt à identifier le député?

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, j'étais à la Chambre lorsque le député d'Halifax-Ouest a fait son intervention. Je n'ai pas vu ses lèvres bouger, mais j'ai entendu et reconnu la voix du député de Prince George—Peace River. C'est lui qui a fait l'observation en question.

• (1520)

Le Président: Nous sommes maintenant saisis d'un rappel au Règlement soulevé par le député. On a nommé un député. Il est parmi nous. Le député de Prince George—Peace River a la parole.

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Réf.): Monsieur le Président, j'étais présent hier soir durant ce débat. Le député a tout à fait raison. Je ne me rappelle pas de ce qui a été dit. Il y a eu beaucoup d'échanges très durs entre les divers partis durant tout le débat d'hier soir.

Je peux garantir à la Chambre et à tous ceux qui nous regardent aujourd'hui que si j'ai fait une observation, et je ne dis pas que je l'ai fait, il n'y avait certes aucune connotation raciste dans mes propos contrairement à ce que le député prétend. Si mes paroles ont pu l'offenser en quoi que ce soit, je lui présente mes excuses.

Le Président: Chers collègues, la question a été soulevée. Nous avons entendu les interventions de certains députés. J'estime que l'incident est clos.

*Les crédits***LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE**

M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Réf.): Madame la Présidente, comme c'est aujourd'hui jeudi, j'ai enfin le plaisir de poser la question du jeudi.

Compte tenu de la gravité de certaines questions comme la restructuration de l'industrie aérienne, la décision Marshall qui vise la côte est et ses répercussions sur d'autres régions de notre pays, les grandes préoccupations du secteur agricole et, bien entendu, notre système d'immigration qui laisse à désirer, je me demande si le leader du gouvernement à la Chambre pourrait nous renseigner sur les travaux que le gouvernement prévoit pour le reste de la semaine et la semaine prochaine.

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, je veux remercier le député de Dewdney—Alouette de m'avoir posé cette question très importante.

Permettez-moi de prendre un instant pour expliquer les travaux de la Chambre d'ici à la semaine de relâche du Souvenir.

Aujourd'hui, c'est évidemment une journée de l'opposition du Bloc. Vendredi, les initiatives ministérielles qui seront mises en délibération sont le projet de loi C-4, celui sur la station spatiale, ainsi que le projet de loi C-5, celui sur le tourisme.

Lundi, nous avons pour l'instant l'intention de mettre en délibération le projet de loi C-9, celui sur l'accord niska'a.

Mardi sera une journée réservée à l'opposition.

Mercredi, nous avons l'intention de mettre en délibération, à l'étape du rapport, le projet de loi C-8, celui sur les aires marines de conservation. Les députés se souviendront qu'il correspond au projet de loi C-48 de la dernière session.

Jeudi prochain, nous avons l'intention de reprendre le débat sur l'adresse en réponse au discours du Trône.

Vendredi prochain, nous poursuivons, au besoin, l'étude des mesures mentionnées ci-dessus. Si l'étude de toutes ces mesures est terminée, nous examinerons d'autres projets de loi qui figurent sur notre liste, peut-être celui sur les subventions aux municipalités, si c'est possible pour nous de le faire.

Je prends la parole aujourd'hui dans le contexte de la politique-cadre rendue publique plus tôt cette semaine par le ministre des Transports.

Je me dois remercier le ministre qui a comparu devant le Comité permanent des transports et devant tous ses membres. Sa vision d'une industrie aérienne canadienne, qui est non seulement sécuritaire et prospère, mais qui, de plus, rencontrera les besoins des Canadiens au cours du XXI^e siècle, est claire et lucide.

Cette vision identifie les questions requérant la gouverne et les orientations du gouvernement et elle indique les domaines où l'action du gouvernement permettra de renforcer cette industrie à l'aube du nouveau millénaire.

• (1525)

L'une des questions qui a été débattue est la possibilité d'apporter un amendement à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. En vertu de cette loi, aucune personne ou groupe de personnes agissant de concert ne peut détenir ou contrôler plus de 10 p. 100 des actions avec droit de vote d'Air Canada.

Lorsque Air Canada a été privatisée en 1988 et que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été mise en vigueur, le point de vue d'alors était que les actions d'Air Canada devaient être réparties entre un grand nombre d'actionnaires. À savoir si ce point de vue est encore de mise en 1999 est une question dont on peut débattre.

Lors de l'énoncé de sa politique, mardi dernier, le ministre a indiqué qu'il était prêt à accroître cette limite, si, et seulement si, une telle mesure contribue à réaliser l'objectif d'une industrie du transport aérien prospère et contrôlée par des Canadiens et Canadiennes.

À cet effet, le ministre a demandé aux deux Comités permanents des transports d'examiner cette question de la limite de 10 p. 100, et après avoir consulté les principaux intervenants et délibéré sur l'avenir de l'industrie, de présenter des recommandations concernant un changement possible à cette limite.

Tous les députés de cette Chambre savent que l'industrie aérienne doit vivre des changements majeurs et que ceux-ci sont inévitables. La politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada qu'a présentée le ministre jette les balises pour la transformation d'une industrie qui comporte présentement deux transporteurs principaux à une industrie où, vraisemblablement, un transporteur dominant verra le jour.

À cet effet, le grand public, les associations de consommateurs, les transporteurs indépendants, les agents de voyage et d'autres intervenants ont soulevé de sérieuses inquiétudes relativement à l'impact de la consolidation sur la concurrence dans l'industrie aérienne.

Justement, dans ma grande région d'Abitibi—Baie James—Nunavik, où il y a plus de 36 aéroports, avec des compagnies aériennes telles que Air Inuit, Air Creebec, First Air, Air Boréal et Air Wemindji, First Air est le troisième transporteur aérien régulier à horaire fixe en importance au Canada et sa société-mère, la société Makivik, de propriété inuit, suivent de près les interventions effec-

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—AIR CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion, ainsi que de l'amendement.

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député libéral de Mississauga-Ouest.

tuées par plusieurs groupes dans la réorganisation de l'industrie de l'aviation au Canada.

On craint qu'un transporteur dominant puisse, à dessein, ou par mégarde, agir de façon abusive. De tels agissements auraient pour effet de supprimer ou de limiter la concurrence en tentant de contrôler le trafic aérien.

Au cours du mois d'août de cette année, le ministre des Transports du Canada a écrit à M. Konrad Von Finckenstein, en sa qualité de commissaire du Bureau de la concurrence. Spécifiquement, le ministre a sollicité l'aide du commissaire et de son bureau, afin d'aider le gouvernement à élaborer une position «afin que les intérêts des Canadiens et des Canadiennes soient pris en compte tout en offrant au secteur privé la marge de manoeuvre nécessaire pour élaborer des propositions concernant la structure d'une industrie viable». La réponse élaborée offerte par le Bureau, en date du 22 octobre, a été rendue publique mardi dernier.

J'aimerais prendre quelques minutes pour cerner certaines questions concernant la concurrence au sein du marché intérieur qui ont été identifiées par le Bureau de la concurrence.

Je me réfère ici spécifiquement à la question de la fixation de prix d'éviction et à la question de l'accès aux aéroports. Le Bureau de la concurrence note qu'un transporteur dominant aura à la fois un incitatif et la capacité d'adopter des comportements anticoncurrentiels, incluant l'éviction de concurrents. Au sein de l'industrie aérienne, le comportement d'éviction peut prendre diverses formes, incluant la fixation de prix d'éviction.

La fixation de prix d'éviction a lieu lorsqu'un transporteur fixe temporairement des tarifs peu élevés de façon à infliger des pertes à un ou plusieurs transporteurs rivaux, ou lorsqu'il égale les prix tout en augmentant sa capacité. Une fois le concurrent éliminé, le transporteur rétablit les prix à un niveau supérieur.

La politique-cadre annoncée par le ministre des Transports du Canada traite de cette question précise. Il est noté dans le document que: «les petits transporteurs et les nouveaux arrivants pourraient être vulnérables à des attaques excessivement agressives de la part d'une grande compagnie établie. Les petits transporteurs courent le risque qu'un transporteur dominant puisse tenter de les évincer d'une route ou de l'ensemble du marché en réduisant les prix de façon importante et en augmentant la capacité à court terme dans l'intention de compenser ces pertes à court terme par des augmentations de prix à long terme.»

Dans un premier temps, les consommateurs pourraient sembler bénéficier de prix plus bas, mais le résultat à long terme sera un moins grande gamme de choix et des prix plus élevés.

• (1530)

Le ministre des Transports du Canada note que les prix d'évictions ne seront pas tolérés. La politique-cadre précise que le gouvernement du Canada veillera à ce que des mesures efficaces soient mises en place pour contrer les agissements abusifs au sein de l'industrie du transport aérien.

Les crédits

Le commissaire a recommandé que certains articles de la Loi sur la concurrence et la réglementation soient amendés afin de lui donner les pouvoirs requis à cet effet. Tel qu'il est indiqué dans la politique-cadre du ministre des Transports du Canada, le gouvernement reconnaît qu'il s'agit là d'une question-clé qui doit être abordée de manière décisive.

Le ministre a demandé aux comités de la Chambre et du Sénat de lui faire des recommandations sur la meilleure façon de rencontrer cet objectif.

Un autre secteur où un petit transporteur ou un nouvel arrivant pourrait rencontrer des obstacles est celui de l'accès aux aéroports. Il s'agit là d'un problème complexe qui a également été examiné en détail par le Bureau de la concurrence.

Afin de créer un service concurrentiel, il est essentiel que les nouveaux arrivants canadiens puissent obtenir un accès raisonnable aux créneaux horaires de décollage et d'atterrissage, ainsi qu'aux diverses installations aéroportuaires, tels que les portes d'embarquement, les passerelles de chargement et les comptoirs de billetterie.

Le gouvernement fédéral entend trouver des mesures créatives pour favoriser l'accès aux aéroports. J'aimerais élaborer davantage sur ce point.

Un «créneau horaire» est une heure prévue de départ ou d'arrivée disponible ou allouée à une ligne aérienne particulière à une date spécifique et à un aéroport donné. L'aéroport Pearson de Toronto en est un exemple. Il est le seul aéroport canadien qui fonctionne présentement à pleine capacité. Il s'agit aussi de l'aéroport auquel la plupart des nouveaux arrivants voudront avoir accès.

Un transporteur qui résulterait d'une fusion d'Air Canada et de Canadien occuperait une très grande partie des créneaux à l'aéroport de Toronto, surtout aux heures de pointe.

Comme les créneaux sont réservés aux transporteurs aussi longtemps qu'ils en ont besoin, il sera difficile, voire impossible, pour d'autres transporteurs d'obtenir un nombre suffisant de créneaux pour établir de nouveaux services.

La politique-cadre annoncée par le ministre des Transports du Canada se penche sur cette question précise. Elle note que les transporteurs indépendants et les administrations aéroportuaires ont identifié l'accès aux installations dans les grands aéroports congestionnés au Canada comme un obstacle possible à la concurrence.

S'ils n'ont pas accès aux installations à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto et aux autres aéroports importants, les nouveaux arrivants et les autres petits transporteurs ne pourront pas concurrencer le transporteur dominant de manière efficace.

La politique-cadre précise que le transporteur dominant devra peut-être céder une part de l'accès dont il jouit aux pistes congestionnées afin que les autres compagnies aériennes puissent ajouter à leurs services intérieurs.

Des lignes directrices ou un règlement pourront être nécessaires pour assurer une attribution juste et concurrentielle des créneaux à Toronto et à tout autre aéroport où le contrôle des créneaux s'avère nécessaire.

Les crédits

Les lignes directrices assureraient qu'une part raisonnable des créneaux cédés proviennent des heures, jours et saisons les plus congestionnés, car ces créneaux sont les plus difficiles à obtenir.

En terminant, dans une industrie restructurée comportant un transporteur dominant, la concurrence devra être favorisée. Le gouvernement entend bien mettre en place les mécanismes nécessaires pour encourager la venue de nouveaux arrivants et la croissance des transporteurs existants, comme First Air, Air Inuit, Air Québec, Air Canada, Air Wemindji, Canadien et les autres au Canada.

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, mon collègue d'Abitibi—Baie-James—Nunavik fait partie d'une région qui est comme la Côte-Nord. C'est une région qui est desservie très souvent par deux compagnies aériennes, mais avec des services très limités.

Le député aura à me convaincre que l'importance du transport aérien va dépendre de la fusion? La fusion, que ce soit Onex, Air Canada ou Canadien, va-t-elle nous assurer d'avoir des services de transport aérien efficaces en région?

La qualité des services dans les aéroports est actuellement compromise. Les services en région ont diminué. La fréquence des services est à la discrétion des transporteurs. Le coût des billets est très élevé pour les voyageurs qui sont obligés de voyager.

J'aimerais que le député d'Abitibi—Baie-James—Nunavik me rassure que l'intervention du ministre des Transports et sa connivence avec Onex dans le dossier ne nuiraient pas aux ententes possibles entre Canadien et Air Canada.

• (1535)

Si c'est Onex qui acquiert Air Canada et Canadien, j'ai des doutes, je crains et je suis presque convaincu que les intérêts de cette entreprise desserviraient d'abord des intérêts américains. Je préfère conserver l'autonomie en matière aérienne et que les Canadiens et les Canadiennes conservent leurs juridictions en matière de transport aérien.

M. Guy St-Julien: Madame la Présidente, j'ai pris bonne note de la question du député.

En effet, je viens d'une grande région, comprenant l'Abitibi, le Témiscamingue et le Nunavik. C'est la plus grande région des dix provinces du Canada, soit 802 000 kilomètres carrés, comprenant 36 aéroports, 100 000 personnes, 68 maires avec les chefs autochtones et les maires du Nunavik.

En comité, le ministre des Transports nous a parlé à plusieurs reprises des collectivités du Nord et des petites collectivités. Le 12 octobre, j'ai déposé à la Chambre la motion M-129 pour protéger le Nord québécois. Le 19 octobre, j'ai posé des questions lors d'une réunion du Comité permanent des transports. Le 26 octobre, j'ai aussi posé des questions.

Hier, j'ai fait une déclaration à la Chambre des communes, justement pour parler du Nord et donner un message au ministre des Transports.

Le président de First Air, M. Davis, demande au ministre de s'opposer à toute entente qui ne garantira pas spécifiquement les intérêts des consommateurs du Nord, du Nord arctique, du Nord québécois, de l'industrie de l'aviation, des employés, des aéroports et des investissements.

Le président de Makivik, Peta Aatami, a déclaré ce que j'ai dit à plusieurs reprises dans cette Chambre: «Le gouvernement fédéral est légalement et moralement tenu de protéger les intérêts des Inuits biviens de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois qui pourraient être touchés par une réorganisation de l'industrie de l'aviation au Canada.»

En réponse à la question du député, le gouvernement du Canada a dit, et cela a été exposé par le ministre, qu'il allait respecter les petites collectivités, autant les collectivités du Sud, dans les grands comtés, comme Val d'Or et Amos, et les aéroports de Lebel-sur-Quévillon, Matagami et Radisson. Je pourrais en nommer bien d'autres, puisqu'il y en a 68 dans ma circonscription. Surtout dans le secteur de Sept-Îles et dans les autres comtés du Nord québécois, il faut que le gouvernement du Canada respecte le transport aérien et les acquis qui s'y trouvent.

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, le député d'Abitibi—Baie-James—Nunavik n'est pas inquiet, lui qui faisait partie du gouvernement conservateur précédent, où on a vu, à cause de la déréglementation, le prix des billets d'avion, entre autres pour notre région, augmenter de façon astronomique, alors qu'on nous promettait que cette déréglementation amènerait de la concurrence faisant en sorte que les billets d'avion coûteraient moins cher.

Il doit savoir qu'il en coûte au-delà de 600 \$ pour faire Rouyn-Montréal aller retour, lorsqu'on paie le plein tarif. En plus, le fait qu'une compagnie américaine, soit American Airlines, va indirectement se retrouver propriétaire, en quasi-monopole ou presque, est-ce que cela ne l'inquiète pas encore davantage?

Il devrait se lever ici pour dénoncer la proposition d'Onex qui aura des impacts très néfastes sur une région comme la nôtre.

M. Guy St-Julien: Madame la Présidente, il me pose une question, à savoir si je ne devrais pas être debout.

Le Bloc séparatiste et les péquistes n'ont pas de leçons à nous donner. On n'a qu'à parler de Québec Air. Qu'ont-ils fait? Justement, le gouvernement du Parti québécois n'a jamais tenu aucune consultation avec le Comité des transports. Il a signé des décrets. Il n'a pas protégé les régions du Nord.

Aujourd'hui, je suis là pour protéger les gens du Nord, et c'est ce que je vais faire. C'est mon message, défendre les gens de mon comté.

M. Ghislain Fournier (Manicouagan, BQ): Madame la Présidente, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui sur la motion présentée par mon parti, portant sur le maintien des dispositions de l'article 6.1a) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada limitant à 10 p. 100 des actions votantes la participation d'une personne ou d'un groupe de personnes au capital-actions d'Air Canada.

Les crédits

Je tiens à dire que c'est troublant de voir la conduite de ce gouvernement.

• (1540)

Partout où je suis allé—hier soir, j'avais deux réunions et 200 personnes assistaient à la première—je peux dire que cela fait l'unanimité dans la population, dans les groupes, et le Bloc québécois mène et va mener une bataille farouche. Ce que le gouvernement fait à l'heure actuelle, jamais je n'aurais pensé qu'un gouvernement démocratiquement élu aurait été aussi bas dans sa loyauté.

Je pense que la transparence en prend pour son rhume, et que ce gouvernement n'a aucune notion de ce qu'est la justice. C'est de la dictature pure et simple. Plus tôt, je disais qu'il y avait unanimité dans la population et parmi les gens d'affaires, mais la presse est aussi unanime à cet égard.

Si l'on se penche sur la presse parlée et écrite de ce matin, on voit que les journalistes ne sont pas tendres à l'endroit de ce gouvernement. J'aimerais citer deux articles, parce que s'il fallait que je cite tous les articles que j'ai lus ce matin, j'en aurais pour l'après-midi, et s'il fallait reproduire tout ce qui s'est dit à la télévision hier soir et ce matin, nous ne sortirions pas d'ici ce soir.

L'article que je vais citer est tiré du *Journal de Montréal* sous la plume de Michel C. Auger et s'intitule: «Hélas, il est ministre». Donc, je cite: «Si David Collenette était juge, on pourrait facilement. . .»

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Je dois interrompre l'honorable député. Le député sait fort bien qu'on ne nomme pas un ministre ou un député par son nom dans cette Chambre et que le fait de citer n'est pas une excuse pour le faire.

M. Ghislain Fournier: Madame la Présidente, c'est ce qui est écrit dans l'article, et j'avais demandé la permission de lire l'article, mais je vais parler du ministre des Transports.

Je disais donc:

On pourrait facilement obtenir sa récusation pour partialité dans le dossier de la fusion des compagnies aériennes. Hélas, il est ministre. On se doutait depuis longtemps du parti pris du ministre des Transports. . .

Ce n'est pas nous, du Bloc québécois, qui le disons. C'est écrit dans le journal de ce matin.

[. . .] pour l'offre d'Onex, ne serait-ce qu'à cause des liens remarquablement étroits qui unissent cette société, les Lignes aériennes Canadien International et le Parti libéral du Canada. Mardi, devant le Comité permanent des transports des Communes, le ministre des Transports a versé la dernière pièce au dossier déjà très lourd de sa partialité dans cette matière. Il a annoncé que le gouvernement fédéral était prêt—sans aucune contrepartie—à abandonner la loi qui empêche un individu ou une société de détenir plus de 10 p. 100 des actions d'Air Canada. La règle des 10 p. 100 est importante, parce qu'elle constitue le seul obstacle légal à l'offre d'Onex et que l'offre d'Onex est la seule qui exigeait un tel changement. Il faut noter de plus qu'une règle semblable, limitant la concentration de la propriété des actions, a été incluse dans pratiquement toutes les privatisations de sociétés de la Couronne qui ont eu lieu depuis quelques années, une limitation qui est justifiée par l'intérêt public et à laquelle le gouvernement va renoncer pour aider l'offre d'une société privée. Surtout, c'était la seule «poignée» qui permettait au gouvernement fédéral d'influencer directement cette transaction qui déterminera, pour des années, l'essentiel du transport aérien au Canada. C'est quand même assez particulier: Onex dépose une offre qui ne pourrait même pas être considérée sans un amendement à une loi du Parlement. Pra-

tiquement à la première occasion, le gouvernement annonce qu'il consent à cette demande et qu'il n'exige rien en retour.

• (1545)

Je continue la citation de l'article:

C'est ainsi qu'on doit comprendre la «consultation» des parlementaires qu'a annoncée le ministre des Transports, qui est tout à fait bidon, puisqu'elle se tiendra après le fait, soit après le vote des actionnaires d'Air Canada sur l'offre d'Onex. Aussi bien dire que le ministre des Transports travaille pour Onex.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est écrit dans le journal de ce matin.

Évidemment, ne pas ouvrir la porte à la levée de la règle de 10 p. 100 signifiait la mort de l'offre d'Onex.

C'est bien clair.

On pourrait toujours comprendre que le gouvernement ne veuille pas donner la victoire à Air Canada par défaut. Mais on doit changer une loi du Parlement du Canada pour rendre l'offre d'Onex légale. Il faut justifier que le public canadien y gagne quelque chose. On aurait pu exiger de meilleures garanties quant au service aérien dans les localités éloignées.

Par exemple, si on parle de mon comté qui se trouve sur la Côte-Nord, la distance entre Ottawa et Sept-Îles est de 1 200 kilomètres. Pour ce qui est du prix des billets, il est très élevé. Cela coûte plus de 1 000 \$ pour se rendre à Sept-Îles à partir d'Ottawa.

Je poursuis la citation de l'article:

Vous en connaissez beaucoup, des sociétés, qui ont obtenu sans contrepartie de telles faveurs d'un gouvernement, alors que leurs offres d'achat contrevenaient aux lois et n'auraient pu être soumises aux actionnaires concernés? Mais le ministre des Transports n'avait rien à demander en retour. Aussi bien dire tout de suite que le ministre travaille pour Onex. Pendant ce temps, il convient de noter que le même gouvernement et le même ministre ne lèvent pas le petit doigt pour aider Air Canada, la compagnie la plus rentable des deux, mais qui a le malheur de ne pas avoir des amis bien placés parmi les amis et les collecteurs de fonds du Parti libéral du Canada. Mais ce qui est encore plus ironique, c'est quand le ministre annonce qu'une fois que la fusion des lignes aériennes aura été effectuée, le gouvernement entend être très vigilant envers le nouveau monopole qui aura été créé, qu'il entend protéger les droits des consommateurs, des minorités de langues officielles et qu'il sévira contre toute tentative de gonfler les prix. Bref, le gouvernement entend surveiller de près le nouveau monopole, mais il prétend n'avoir aucun rôle à jouer dans la création du nouveau monopole et laisser tout cela aux forces du marché. Tant et aussi longtemps, bien sûr, que le marché s'arrange pour que ce soit les amis du gouvernement qui gagnent.

Je tenais à lire cet article. Je pense que je ne vais qu'effleurer l'autre, je ne le lirai pas, mais je vais le commenter. Je vais défendre la position du Bloc québécois.

Dans *Le Droit* de ce matin, on lit, pour ce qui est du transport aérien: «Les libéraux ne s'entendent pas».

Mais où sont les libéraux? Lors de la dernière campagne électorale, une délégation libérale est venue dans mon comté et a dit: «Ne restez pas sur la bande, embarquez sur la patinoire.» Mais où sont les députés libéraux du Québec qui devraient maintenant embarquer sur la patinoire pour dénoncer les injustices causées par ce gouvernement? Mais non, on sait très bien que dans ce gouvernement, il

Les crédits

n'y a qu'un vote, celui de leur chef, le premier ministre. S'il se lève pour voter oui, tout le monde vote oui. S'il se lève pour voter non, tout le monde vote non.

Le porte-parole, il y en a un, mais les perroquets, on les voit, ils répètent tous la même chose, c'est-à-dire tout ce que leur chef dit; c'est leur mot d'ordre. C'est ça, la démocratie de ce gouvernement en face de nous. A-t-on déjà vu le député de Vaudreuil—Soulanges se lever à la Chambre pour défendre les Québécois et dénoncer le gouvernement? Où est-il? Il ne fait que répéter la même rengaine et essayer de défendre le ministre des Transports.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Malheureusement, le temps de l'honorable député est écoulé.

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Manicouagan de ses informations, moi qui n'ai pas eu le temps de lire la revue de presse, ce matin.

• (1550)

Hier, devant le Comité permanent des Transports, le ministre déclarait, et je cite: «La sécurité demeure la priorité première de Transports Canada.»

Cela prend un député ou un ministre qui a du front tout le tour de la tête. Les Français diraient que cela prend du culot pour dire des choses semblables. Comment le ministre pourrait-il expliquer que sur la Côte Nord et en Gaspésie, dans l'espace de huit mois, on a eu trois accidents d'avion.

Un avion de Mira Aviation s'est écrasé lors d'un atterrissage à Gaspé. Un avion de Nordair s'est écrasé à Sept-Îles, dans le comté de Manicouagan. Il y a eu des blessés et les passagers ont dû demander de l'aide parce que personne n'avait été témoin de l'écrasement. Le 7 décembre dernier, à Baie-Comeau, une petite fille de 6 ans a vu, de la résidence de ses parents, un avion d'Air Satellite s'écraser.

Quand le gouvernement fédéral a confié la sécurité dans les transports à NAV Canada, il a coupé au détriment de la sécurité des passagers. Il a coupé les contrôleurs aériens et fermé des tours de contrôle. Il a diminué les services de protection des incendies en éliminant les pompiers dans les aéroports. Aujourd'hui, le gouvernement fédéral veut privatiser les aéroports, des aéroports qui ne sont déjà pas rentables.

Les questions que je pose au député de Manicouagan sont les suivantes. Selon lui, dans la région de Manicouagan, et principalement à Sept-Îles où on est présentement desservi par deux compagnies aériennes, soit Air Alliance et Canadien, est-ce que l'aéroport va être plus rentable? Est-ce qu'on va avoir un meilleur service à la clientèle? Est-ce que les agences de voyages de son comté vont en profiter. Ce sont elles qui donnent les services de billetterie, de réservation et de vérification. L'achalandage va augmenter parce que l'on sait que depuis 1996, les agences de voyage subissent déjà des pertes financières. On sait que c'est une industrie créatrice d'emplois. J'aimerais donc que le député de Manicouagan m'expli-

que—pour Sept-Îles, qui est la principale ville de son comté en termes de population—quelle est son inquiétude eu égard au service de transport aérien présent et futur.

M. Ghislain Fournier: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Charlevoix. J'en profite pour le féliciter de l'excellent travail qu'il fait au Comité des transports. Cela me donne l'occasion de parler, en répondant à sa question, d'un véritable scandale qui s'est passé à l'aéroport de Sept-Îles.

Au lieu de prendre l'argent pour améliorer la sécurité des transports, comme l'a si bien dit mon collègue de Charlevoix, on nous a fait savoir qu'on devrait prendre en charge la responsabilité de l'aéroport. J'étais conseiller municipal à l'époque.

C'était dans mon secteur et j'étais contre parce qu'il y avait un déficit de 2,2 millions de dollars par année. Mais le conseil s'est réuni. J'étais présent et on nous a dit: «Cela va prendre cinq minutes et on va vous expliquer comment on devrait réduire le déficit de 2 millions de dollars à l'aéroport.» Je leur ai dit: «Cela fait 30 ans que vous faites 2 millions de dollars de déficit. Cela fait 60 millions de dollars. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait avant.»

Ils ont commencé par dire: «Nous avons un système de pompiers avec des camions et nous payons annuellement 9 pompiers qui n'ont jamais servi. D'ailleurs, s'il y un feu, il n'y a pas assez de pression puisqu'il n'y a pas assez d'eau. Nous avons une pompe, mais il n'y a pas assez de pression. Donc, on va faire venir les pompiers de la ville de Sept-Îles. Dans les deux incendies que nous avons eus, ce sont les pompiers de Sept-Îles qui ont été appelés. On va donc faire disparaître le service de pompiers et sauver presque un million de dollars.»

On nous a dit que nous avions trois pistes. Une seule sert et elle a mille pieds de plus que la moyenne des pistes et 50 pieds de plus large. On peut recevoir une envolée et une arrivée à toutes les dix minutes. On va sauver 800 000 \$.

Il y avait le service de restauration qui occupait un étage complet et coûtait 300 000 \$ de chauffage. On nous a dit qu'on allait le descendre à un étage inférieur, que le service serait meilleur et qu'on économiserait 200 000 \$.

Ils ont réduit le déficit et il va y avoir un léger surplus cette année. Cela démontre le gaspillage éhonté qu'on a fait à l'aéroport de Sept-Îles. Aujourd'hui, on coupe par exemple au niveau de la sécurité et on a eu des accidents qui ont entraîné des pertes de vie.

• (1555)

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Madame la Présidente, aujourd'hui, nous débattons d'une motion du Bloc québécois qui vise à faire en sorte de s'assurer que la Chambre des communes réaffirme une disposition de la loi qui limite à 10 p. 100 la capacité, pour une entreprise ou un individu, de détenir une possession d'actions participatives ou votantes à l'intérieur d'une compagnie, et principalement, dans le cas qui nous intéresse, l'acquisition éventuelle d'Air Canada qu'Onex tente présentement de faire.

Rarement aura-t-on vu dans un processus privé, où des entreprises se battent pour une prise de contrôle, un gouvernement agir en pipant les dés comme il l'a fait dans ce dossier.

Personne ne peut nous faire croire aujourd'hui que le gouvernement n'est pas de connivence avec Onex depuis le début dans ce processus.

Regardons comment chacune des étapes s'est déroulée, comment on en est arrivé jusqu'à aujourd'hui—parce que la dernière offre d'Onex aux actionnaires date d'il y a à peine une heure et demie—et voyons comment les agissements d'Onex et celles du gouvernement s'inscrivent dans une symbiose quasi parfaite pour nous mener à ce que le député de Roberval a qualifié, à la période des questions orales, d'entonnoir qui mène inévitablement à une solution qui favorise Onex.

Onex, en passant, est cette entreprise qui va prendre le contrôle, qui a des intérêts bien particuliers dans cette acquisition. On peut se demander, dans son objectif à long terme, ce qu'elle vise à faire et ce qu'elle fera des compagnies qu'elle tente d'acquérir, à savoir Canadien International et Air Canada.

C'est très bizarre de constater que lorsqu'on parle de ces deux entreprises, Canadien International et Air Canada, celle qui est dans la plus grande difficulté financière aujourd'hui, c'est Canadien International.

S'il n'y a aucune modification à ce moment-ci, sa capacité de passer à travers les prochains trimestres est extrêmement limitée. Elle aura des problèmes majeurs—ce ne sera pas la première fois, elle en a déjà eu—et, comme par hasard, à plusieurs reprises, c'est ce même gouvernement, le gouvernement fédéral, qui est venu en aide à Canadien International. Que ce soit dans l'attribution de corridors vers l'étranger, que ce soit financièrement lorsque American Airlines est arrivé dans le décor la première fois, c'est toujours le gouvernement fédéral qui a collaboré au renflouement ou au sauvetage de Canadien International.

Cette fois-ci, cependant, cela devient un peu trop indécent de soutenir artificiellement une telle compagnie, et donc, arrive un nouveau joueur qui est Onex et qui vise à faire en sorte que c'est finalement Canadien International avec Onex, et derrière tout cela American Airlines, qui prendra le contrôle d'Air Canada.

C'est Air Canada, la plus rentable des deux compagnies, en fait, la seule potentiellement rentable des deux compagnies, qui se fait avoir et qui passe sous le contrôle de l'autre à cause de cette intervention politique.

Même si les données de dernière minute donnent l'impression d'avoir changé un certain nombre de paramètres, ce n'est pas le cas, parce que si on regarde ce qui va arriver à long terme, cette modification à la règle des 10 p. 100 n'est pas sans signification dans ce qui se passe. Cela vise à favoriser le joueur ou la main qui tient les ficelles derrière Canadien International et derrière Onex, qui est American Airlines.

Le ministre fait des beaux discours en disant: «Nous laissons les actionnaires se prononcer, et lorsque le scénario final aura été

Les crédits

décidé. . . », c'est le discours du gouvernement, « . . . et lorsque tout cela arrivera à la fin, nous allons voir aux intérêts des consommateurs et de tout le monde. » Le gouvernement énonce des grands principes.

Ce gouvernement, à un moment donné, a suspendu une partie de la Loi sur la concurrence en cours de route et a décidé aussi ou a annoncé que le plafond des 10 p. 100 serait modifié. Eh bien, tout à coup et comme par hasard, la semaine même où on est à la limite pour les compagnies qui veulent faire une prise de contrôle—c'est ce soir, à minuit, l'heure limite—voilà que le ministre annonce son intention de revoir la règle des 10 p. 100 et démontre une très grande ouverture.

• (1600)

Il est difficile de croire que les gens d'Onex, qui semblent très familiers avec les gens du Parti libéral, avec le premier ministre et avec le ministre des Transports, qui sont de grands copains, n'ont pas été informés en cours de route de l'intention du gouvernement.

Bien sûr, ce sera très difficile à prouver, mais les gestes, le résultat et le cheminement du dossier démontrent très clairement qu'il y a une connivence très grande entre un certain nombre de gens du gouvernement—en tout cas, ceux qui ont de l'influence et qui décident—et les gens d'Onex dans ce dossier.

Où tout cela va-t-il nous conduire? Cela va nous conduire à une situation où l'entreprise la plus solide des deux va se retrouver dans une moins bonne position. Dans le cas qui nous concerne, le Québec, où Air Canada était solidement implanté, va subir davantage de pertes d'emplois à cause de l'intervention du gouvernement fédéral.

Cela veut aussi dire qu'on peut s'interroger sur plusieurs autres choses par rapport à l'avenir, dans l'éventualité où le secteur de l'aviation deviendrait très influencé et contrôlé par une compagnie étrangère comme American Airlines.

Je suis convaincu que les liaisons en Abitibi—Témiscamingue ne sont pas une des grandes priorités d'American Airlines. Qu'arrivera-t-il de toutes nos régions?

Ce sont nous, les députés du Bloc québécois, qui représentons les régions du Québec. Je veux clarifier une chose. Ici, à Ottawa, on parle du Québec comme d'une région. Quand nous parlons de régions du Québec, nous parlons de la Côte-Nord, du Bas-du-Fleuve, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi—Témiscamingue. Quand nous parlons de liaisons régionales, nous ne parlons pas de liaisons Montréal-Toronto, mais de liaisons vers nos centres régionaux.

On est extrêmement inquiets. Plus tôt, mes collègues faisaient référence au fait que les aéroports ont été repris en charge par les collectivités. Si l'achalandage et le trafic diminuent, on change les données de rentabilité de ces entités qui gèrent le trafic aérien.

Il y a là beaucoup à considérer. Je ne parle pas du prix des billets d'avion, qui a déjà monté de façon astronomique depuis la déréglementation et qui fait en sorte qu'il nous est très difficile de voyager à prix abordable. Si quelqu'un n'a pas planifié à l'avance de voyager

Les crédits

de Rouyn à Montréal et n'a pas bénéficié d'un grand rabais, l'aller-retour va lui coûter au-delà de 600 \$.

Quelqu'un qui part d'une destination comme Montréal ou Toronto avec 600 \$ peut voyager assez loin. Il y a quelque chose d'indécemment dans cela, d'autant plus que souvent, avec les spécialisations dans le domaine de la santé, on envoie des gens par avion pour subir des traitements et on doit encourir des coûts très élevés.

Le développement régional ne doit pas vouloir dire grand-chose pour les gens d'en face. Cela me fait rire d'entendre le député d'Abitibi—Baie-James—Nunavik, qui est un député du parti gouvernemental, féliciter et remercier le ministre des Transports pour son travail. Il l'a fait lors d'une réunion du Comité permanent des transports.

Moi, je n'ai pas de félicitations à lui faire, loin de là, et certainement pas dans ce dossier. Ce même ministre, qui a fermé le collège militaire de Saint-Jean—il faut s'en rappeler—, est en train d'intervenir pour faire en sorte que le Québec sorte nettement défavorisé de ce processus biaisé où le gouvernement fédéral est intervenu.

Évidemment, il y a un peu de chicane à l'intérieur du gouvernement là-dessus. Cela vaut peut-être la peine de la mettre en évidence. Il y a des citations intéressantes. Dans *Le Devoir* du 26 octobre, Marc Lalonde, qui fait partie de la même famille sanguine que les gens d'en face, a dit, et je le cite textuellement:

Il est bizarre qu'une offre publique d'achat hostile destinée à prendre le contrôle du principal transporteur aérien du pays soit lancée sur l'hypothèse que la loi actuelle sera changée pour permettre la prise de contrôle. Au cours de toutes mes années dans le secteur public, je n'ai jamais assisté à une remise en question plus inquiétante des droits des parlementaires.

Dieu sait que M. Lalonde est là depuis longtemps. C'est donc un de leurs amis qui dit cela. Ce n'est pas un méchant séparatiste du Québec. Il dit que ce processus est biaisé depuis le départ, parce qu'un des joueurs bénéficie d'informations privilégiées.

Quant au fait que des lois pourront être modifiées si nécessaire, quel message cela lance-t-il à d'autres transactions privées? Le message est le suivant: «Restez amis avec les députés d'en face. Si vous avez des problèmes dans certains dossiers, ne vous en faites pas, on s'occupera des lois au moment opportun, dépendant de nos intérêts, de la caisse électorale et de 56 autres variables.»

• (1605)

Il y a des députés du Québec dans ce gouvernement et d'autres d'ailleurs qui peuvent aussi y voir un peu plus clair dans cette transaction, et je suis convaincu que le lobby s'est limité à quelques personnes du gouvernement. Il faudrait qu'on donne une autre orientation et qu'on n'accepte pas de modifier les règles du jeu en cours de route pour ne favoriser qu'un joueur et un transporteur.

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, comme je le disais ce matin dans mon discours, le Bloc québécois a amené sa contribution et va continuer de le faire, afin d'améliorer le

service du transport aérien au Canada, principalement dans les régions du Québec.

Les journalistes vont encore écrire que les députés du Bloc québécois sont bien préparés, qu'ils sont présents à tous les comités, qu'ils sont présents à la Chambre des communes. Aujourd'hui, le Bloc québécois a déposé une motion pour cette journée d'opposition devant l'urgence d'informer la population sur ce qui s'en vient avec la fusion des compagnies aériennes.

Bien sûr, après avoir interrogé les représentants d'Air Canada, après avoir interrogé le ministre, les représentants du Bureau de la concurrence et Canadien International, hier, en comité, la semaine prochaine, on aura la chance de questionner Onex.

En réponse aux questions que l'on a pu poser à Air Canada et à Canadien, on a appris que Canadien International est en communication avec le ministre des Transports depuis le mois de janvier 1999.

Nous traversons une zone de turbulence, nous traversons une tempête en matière de transport aérien. Le ministre décide d'amender l'article 47 pour dire au Bureau de la concurrence: «Ne vous occupez pas de cela, j'utilise l'article 47 pour permettre, pendant 90 jours, aux compagnies aériennes de faire des offres et de s'entendre.»

Pourquoi, dès le mois de janvier, le ministre des Transports n'a-t-il pas demandé à Canadien et à Air Canada de s'asseoir ensemble? Pourquoi n'a-t-il pas demandé aux deux transporteurs reconnus au Canada de s'asseoir ensemble? Non, il a attendu et a ouvert l'article 47 à la demande d'Onex. Ensuite, Onex fait une offre, Air Canada en fait une autre. Onex est obligé d'augmenter son offre. Ce sont les actionnaires qui vont décider, ceux qui ont des actions, ceux qui détiennent des parts dans Air Canada, ceux qui détiennent des parts dans Canadien; ils vont prendre l'offre la plus avantageuse, sans regarder quel service est le meilleur.

Ils ne regarderont pas si à Rouyn-Noranda, au Témiscamingue, sur la Côte-Nord, dans Manicouagan ou en Gaspésie, le service sera meilleur. Ils regarderont quelle action est la plus rentable. Probablement que les actionnaires décideront. Ce ne sont pas les parlementaires qui décideront, ce seront les actionnaires, selon les offres qu'ils auront reçues.

Le ministre a fait des promesses à Onex. Onex a dit: «J'ai un problème, si je deviens le plus important gestionnaire, que je mets beaucoup d'argent, je prends un certain risque avec 10 p. 100.» Le ministre a alors dit: «Eh bien, on augmentera, on modifiera la Loi sur la concurrence.»

Je demande donc à mon collègue de Témiscamingue pourquoi est-ce que les 10 p. 100 seraient changés dans ce cas-là, alors que dans les actions de Petro-Canada, c'est 10 p. 100? On a empêché la Caisse de dépôt et placement du Québec d'investir dans CP Rail en disant: «Non, c'est 10 p. 100.» Pourquoi, dans le cas de la fusion des banques, le gouvernement fédéral a-t-il dit: «Non, c'est 10 p. 100?»

Dans ce cas-ci, le ministre des Transports dit: «Onex va desservir des intérêts américains, je n'aurai plus besoin de subventionner, de maintenir à bout de bras un service de transporteur aérien, même

Les crédits

s'il y a 10 000 emplois de perdus, ça ne me dérange pas. Arrangez-vous avec le problème. Dites-nous ce dont vous avez besoin pour pouvoir acquérir ces deux services. L'article 47, c'est fait; on va amender la Loi sur la concurrence, et pour ce qui est des 10 p. 100, si ce n'est pas suffisant, on augmentera cela jusqu'à 25 p. 100.»

Pourquoi le ministre est-il prêt à le faire dans ce cas-ci et qu'il n'était pas prêt à le faire dans d'autres dossiers?

M. Pierre Brien: Madame la Présidente, la réponse à cela est très simple: c'est pour favoriser des copains. Il n'y a pas d'autres raisons. Le gouvernement est beaucoup plus sensible à ses affinités politiques qu'au développement économique et régional, particulièrement dans les régions du Québec.

Je suis content que mon collègue soulève ce problème. Par le passé, on s'est servi de cet article pour empêcher des portefeuilles québécois d'acquérir trop d'actions. Au Québec, on a un certain nombre d'outils de développement, tels que la Société générale de financement, la Caisse de dépôt et placement, le Fonds de solidarité, des joueurs majeurs qui peuvent devenir des actionnaires significatifs dans des projets. Cette règle de 10 p. 100 dérangeait le gouvernement fédéral dans certains dossiers. Parfois, cela fait leur affaire, parfois, cela ne le fait pas, mais il faudra surveiller les incidences pour l'avenir.

• (1610)

Comment sera-t-il possible maintenant de justifier cela dans les autres secteurs encore couverts par cette règle-là? Si le gouvernement avait voulu faire un débat sur la question de savoir si le seuil de 10 p. 100 est important ou pas, on aurait pu le faire en dehors du contexte de la transaction d'Onex, d'Air Canada et Canadien.

Mais là, ce n'est pas vrai, cela arrive en cours de route, dans un cas spécifique, pour favoriser un joueur en particulier. Ça, c'est totalement inacceptable et c'est pour cela que la Chambre doit appuyer la motion pour réaffirmer qu'on ne viendra pas tricher en cours de route.

[Traduction]

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Madame la Présidente, je serai ravi de partager mon temps de parole avec mon collègue et ami, le député de Mississauga-Centre.

Je suis intéressé par les arguments présentés dans le cadre de ce débat, notamment par les députés bloquistes quand ils abordent différentes questions relatives à cette limite de 10 p. 100. Je ne les ai cependant rien entendu dire de ce qui semble être la motivation réelle, et c'est ce qui me déconcerte, les ayant amenés à saisir la Chambre de cette motion.

Mais avant d'aborder cette question, je tiens à les en remercier. À vrai dire, l'occasion est excellente pour beaucoup d'entre nous. Un très grand nombre d'employés d'Air Canada et de Canadian Airlines vivent dans ma circonscription, et ces gens n'ont pas manqué de me téléphoner. Cette motion me donne la possibilité d'exprimer officiellement mon point de vue et de débattre de la question au Parlement.

Les députés d'en face soutiennent que le débat est inexistant. Mais que sommes-nous en train de faire aujourd'hui? Chacun d'entre nous a la possibilité de donner son avis. En fait, les bloquistes ont fait aujourd'hui précisément ce que le ministre des Transports avait demandé aux parlementaires, à savoir lui communiquer leur point de vue, le conseiller de leur mieux et, à l'évidence, exprimer le sentiment et l'avis de leur électorat, pour qu'il puisse effectivement régler un certain nombre de questions concernant la fusion envisagée.

Le ministre n'a pas changé les règles du jeu. Il est fallacieux de la part de nos collègues d'en face de le soutenir. Ils le font peut-être à dessein, pour éviter sans doute de parler des enjeux véritables.

À mon avis, les bloquistes sont ennuyés par le fait que le siège d'Air Canada se trouve dans la belle grande ville de Montréal. Comme je les comprends! Il est notoire et de date récente que des dizaines de grandes sociétés ont quitté Montréal, et c'est dramatique. Pourquoi ont-elles agi de la sorte? À cause des politiques adoptées par le gouvernement provincial et d'autres gouvernements provinciaux antérieurs dirigés par des séparatistes. Elles ont agi de la sorte en raison des politiques séparatistes du Bloc parce qu'elles ne peuvent brasser des affaires dans le climat d'incertitude qui existe dans la province de Québec. C'est à mon avis une honte.

Un des députés d'en face a fait observer que les députés du Bloc travaillent consciencieusement au sein du comité et qu'ils participent au débat à la Chambre. Je peux dire à la Chambre que c'est vrai. De fait, j'ai été fort impressionné par le nombre de députés du Bloc qui se sont présentés devant le comité de la citoyenneté et de l'immigration et le comité des comptes publics et qui ont apporté une bonne contribution à leurs travaux et au processus démocratique à la Chambre. C'est parce qu'ils ne discutent pas de la question de la séparation. Il n'en demeure pas moins que l'objectif qui continue d'animer ce parti, c'est de séparer la province de Québec du reste du Canada.

Si l'on pouvait faire abstraction de cette question et l'extirper de l'entité politique du Bloc, on constaterait que nous sommes en présence d'hommes et de femmes honnêtes et travailleurs qui peuvent apporter une contribution au présent endroit. Toutefois, tant que cette affaire ne sera pas réglée, elle entachera selon moi presque chaque question qu'ils abordent. Elle se traduit aussi par des intentions cachées, et c'est franchement ce dont nous sommes témoins aujourd'hui.

• (1615)

Cela étant dit, je crois que le Bloc nous a fait une faveur en soulevant au moins cette question. Les bloquistes savent que le gouvernement ne les appuiera pas, mais cela n'a aucune importance. L'aspect important, c'est qu'en qualité de parlementaires nous avons l'occasion de dire à nos mandants exactement ce qui se passe. Si nous voulons nous contenter de lire les journaux, comme l'a fait le député, nous pouvons en tirer n'importe quel point de vue déformé et le présenter comme ayant une certaine crédibilité.

Si le ministre avait modifié unilatéralement des règles sans qu'il y ait débat en cette enceinte, je serais moi aussi contrarié. Ce n'est pas ce qu'il a fait. J'ai assisté à la réunion du comité. Je ne suis pas membre du comité des transports, mais je voulais moi-même pren-

Les crédits

dre connaissance du plan du ministre. Il a dit qu'il voulait notre avis, qu'il souhaitait nous consulter et entendre les députés de tous les partis à la Chambre. Imaginez les députés de l'opposition se plaindre de cela. C'est vraiment incroyable. Ils doivent se lever le matin et se demander: «Dans les choses qu'a faites le gouvernement, qu'est-ce que nous pouvons déformer afin de trouver le moyen de nous y opposer?»

J'aimerais rendre hommage à quelques députés et il se peut qu'ils en restent cloués de stupéfaction. J'ai écouté deux députés du Parti réformiste s'exprimer plus tôt aujourd'hui: le député d'Esquimault—Juan de Fuca et celui de Souris—Moose Mountain. Leurs remarques ont été réfléchies, raisonnées et intelligentes, ce à quoi je ne suis pas habitué de la part du Parti réformiste. J'en ai été assez stupéfait. Je sais rendre hommage aux gens lorsqu'il y a lieu.

Toutefois, ces propos ne semblent pas correspondre à ceux qu'a tenus le chef du Parti réformiste lors d'une collecte de fonds à Calgary. J'aimerais rapporter ces propos à la Chambre parce qu'ils sont quelque peu en contradiction avec ceux des deux députés dont je viens de parler.

Le chef du Parti réformiste a déclaré: «Nous voulons attendre d'avoir toutes les propositions finales entre les mains. Notre objectif est d'obtenir la meilleure proposition possible pour le public qui voyage en avion.» J'aurais pensé que c'était le genre de chose que dit le ministre des Transports. Je n'aurais pas pensé que le chef de l'opposition puisse proposer ce qui semble être une politique sensée. Il a ajouté: «Quelle que soit la proposition acceptée, nous voulons un marché de libre entreprise pour régler la question. Ainsi, le gouvernement pourrait par exemple encourager une plus grande concurrence étrangère et régionale.» Que veut-il dire?

À mon avis, il veut dire qu'il aimerait ouvrir l'espace aérien du Canada pour permettre aux compagnies étrangères, que ce soit American Airlines, United ou une autre, de venir au Canada et de transporter des passagers entre Winnipeg et Toronto ou entre Montréal et Vancouver sans avoir à assurer les circuits plus difficiles. On ne s'occuperait que des meilleurs circuits pour que ces transporteurs étrangers puissent réaliser des profits sur les circuits les plus faciles, les plus économiques et les plus efficaces au Canada. Ces transporteurs causeraient rapidement la perte de toute compagnie devenant la compagnie aérienne dominante au Canada. J'ai bien peur que c'est ce qui va arriver.

Que les actionnaires votent en faveur de la proposition d'Onex qui est à l'étude à l'heure actuelle ou d'une autre qui pourrait être déposée plus tard, et je suis persuadé que cela risque d'arriver bientôt, ou qu'ils décident d'accepter l'offre déposée au nom d'Air Canada, il y a des pour et des contre des deux côtés. Toutefois, je suis persuadé que d'ici l'an prochain, il ne restera qu'un seul transporteur aérien au pays. Il couvrira tous les principaux réseaux au pays.

Allons-nous permettre, comme l'a souligné le chef de l'opposition, que les compagnies aériennes étrangères viennent détruire cette compagnie? Cela pourrait bien arriver.

• (1620)

Le ministre s'est levé pour dire qu'il n'a pas l'intention de modifier le contenu étranger. Il ne pourra y avoir plus de 25 p. 100 d'intérêts étrangers dans Air Canada. Il l'a dit.

Je ne pouvais pas le croire et j'ai dû vérifier dans le compte rendu officiel, mais j'ai entendu la porte-parole du Parti réformiste demander au ministre pourquoi il n'était pas même prêt à permettre d'accroître le pourcentage de propriété étrangère à 49 p. 100.

Tout comme le Bloc a des intentions cachées, les réformistes semblent être motivés par le désir de rendre notre pays le plus américain possible. C'est leur habitude. Ils ne cessent pas de proclamer que nous devons faire ceci ou cela comme on le fait aux États-Unis parce que c'est tellement mieux là-bas. Ils confondent tout.

Le ministre consulte. Il veut obtenir les commentaires de tous les parlementaires et de tous les Canadiens. Je suis persuadé qu'il prendra la bonne décision.

[Français]

M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ): Madame la Présidente, j'ai écouté mon collègue qui disait que l'on a présenté cette motion, en cette journée consacrée à l'opposition, nous, du Bloc, parce qu'on est souverain, parce qu'on veut devenir souverain. J'aurais voulu, de sa part, un peu plus de logique. J'aurais voulu qu'on s'en tienne au problème, parce que ce problème sent mauvais, très mauvais.

Un des leurs, Marc Lalonde, a dit: «Écoutez, on ne devrait pas s'aventurer là-dedans.» Et mon collègue dit: «Le ministre fait des consultations, mais calmez-vous un peu, il ne changera pas la réglementation.»

Est-ce qu'il va pouvoir me dire tantôt que le ministre ne changera rien? Il ne sera pas capable de le dire; il va patiner, il va dire à peu près n'importe quoi.

J'ai dit que c'était dangereux. Est-ce qu'on peut affirmer ici qu'il va y avoir plus de sécurité, que le tarif du transport aérien n'augmentera pas? On ne pourra pas nous dire cela. On dit à peu près n'importe quoi. Quand on pose des questions, on ne nous répond pas. Et cela, à la Chambre, je pense que c'est ne pas faire preuve d'esprit démocratique. Et ne pas respecter la démocratie à la Chambre, c'est très lourd. Tantôt, on a parlé du Bloc et on a insulté les électeurs de Matapédia—Matane et de tous les autres comtés. Nous sommes 44 députés élus, et c'est une insulte à toute la population du Québec.

Je demande à mon collègue d'en face de s'excuser, parce que mes électeurs ne le prendront pas. Je lui demande s'il peut m'affirmer, de son siège, que cette réglementation qui porte sur les 10 p. 100 ne sera pas modifiée? Est-ce qu'il peut me confirmer qu'il va y avoir une plus grande sécurité? Est-ce qu'il peut me dire que les tarifs vont au moins demeurer les mêmes et que dans les régions périphériques, on va avoir autant de services?

[Traduction]

M. Steve Mahoney: Madame la Présidente, les habitants de ma circonscription trouvent cela insultant chaque fois qu'un député

bloquiste intervient et parle de faire sortir de la confédération une partie importante du pays. Je ne m'excuse pas de quoi que ce soit que j'ai pu dire à cet égard dans l'intervention que je viens de faire ou dans n'importe quelle autre.

Je vais répondre à la question. Le député parle de desservir les petits centres. Je puis lui dire que ma province, l'Ontario, comme il doit le savoir, compte un grand nombre de petits centres, tout comme le Québec. Je puis lui dire que le gouvernement se soucie que ces localités continuent d'être desservies par la voie des airs.

L'industrie du transport aérien est essentielle pour bâtir le pays. On ne peut pas laisser les habitants du Nunavut sans ce genre de service. On ne peut pas laisser les gens du nord du Québec ni ceux des régions isolées du Labrador et de l'ouest du Canada sans un certain accès à un service de qualité et à prix abordables. Le ministre a exposé ces principes dans le programme qu'il a présenté au comité. L'établissement des prix est vraiment un sujet de préoccupation. La desserte des petits centres est un sujet de préoccupation. Les emplois constituent un sujet de préoccupation, en ce qui concerne les employés non seulement d'Air Canada, mais aussi de Canadien.

• (1625)

Je crois qu'il faut aborder tous ces sujets de préoccupation dans le cadre du débat à la Chambre et des discussions au comité, ainsi que dans le cadre des mémoires que présenteront les nombreux témoins qui comparaitront devant le comité des transports. Je suis d'accord avec le député pour dire qu'il s'agit de sujets extrêmement importants. Le gouvernement est déterminé à les prendre tous en considération.

Par dessus tout, le gouvernement est déterminé à faire en sorte que nous continuions d'avoir, comme maintenant, l'une des meilleures industries du transport aérien au monde et l'une des plus sûres. Nous avons deux sociétés aériennes de qualité qui ont des gens formidables en leur sein. Il se trouve seulement que l'une d'elles éprouve de graves difficultés financières et qu'il faut remédier à ce problème.

Mme Carolyn Parrish (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureuse de partager mon temps de parole avec le député de Mississauga-Ouest.

Je m'oppose à la motion qu'a présentée le Bloc aujourd'hui. Dans sa politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, le ministre des Transports a déclaré, le 26 octobre, que le gouvernement était disposé à envisager de faire passer la limite de 10 p. 100 à un nouveau pourcentage, qui serait fixé à la suite de consultations avec les parlementaires, à condition qu'une telle mesure contribue à assurer la santé de l'industrie du transport aérien au Canada.

On ne saurait trop insister sur l'importance d'une saine industrie du transport aérien au Canada. Les lignes aériennes du Canada emploient des milliers de travailleurs compétents et contribuent

grandement à la croissance de notre économie. Dans un grand pays comme le Canada, elles aident à resserrer le tissu de notre société en reliant des collectivités séparées par des centaines et, parfois, des milliers de kilomètres.

Avec l'accroissement des échanges et des voyages internationaux, nos lignes aériennes permettent au Canada d'entretenir des liens cruciaux avec le reste du monde. Le Canada a besoin d'une saine industrie du transport aérien pour continuer de bénéficier de ces avantages et pour en obtenir de plus importants encore.

Comme les députés le savent, le gouvernement surveille de très près l'évolution de l'industrie et évalue les conséquences d'une importante restructuration pour élaborer sa politique-cadre.

Le gouvernement du Canada est déterminé à protéger l'intérêt public dans des enjeux comme les prix, le service aux petites collectivités et les droits et les préoccupations des employés des lignes aériennes. Mes collègues et moi avons été sensibilisés directement, et parfois avec force, aux préoccupations des employés des Lignes aériennes Canadien et d'Air Canada.

En tant que députée de Mississauga-Centre, je représente une circonscription où habitent des centaines d'employés de lignes aériennes. On croyait parfois qu'ils sont des milliers. Ce sont les employés des deux transporteurs aériens ainsi que les voyageurs canadiens qui continuent de me préoccuper le plus.

Les voyageurs s'inquiètent avec raison des tarifs aériens. La concurrence favorise la baisse des tarifs permettant ainsi à un plus grand nombre de gens de voyager en avion. À l'heure actuelle, presque 90 p. 100 des vols au Canada font l'objet de tarifs réduits. Grâce au solde de places, des familles de Vancouver peuvent visiter des parents à Montréal. Les petits entrepreneurs qui ont des budgets plus serrés peuvent se déplacer plus facilement. De même, le tourisme s'en trouve stimulé.

Il est raisonnable de craindre que, par suite d'une grande restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, les tarifs aériens n'augmentent pour tous les consommateurs. Le gouvernement est au courant de ces craintes et de l'importance que revêt la possibilité pour tous les Canadiens de voyager en avion à bas prix.

Comme le prévoit la politique-cadre pour la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, il est clair que la meilleure façon de promouvoir des tarifs aériens abordables est d'avoir une industrie vigoureuse et concurrentielle. C'est la concurrence plutôt que l'intervention gouvernementale qui permet le mieux de contrôler les tarifs aériens au bout du compte. Cependant, il peut y avoir des circonstances où la concurrence n'exerce pas un contrôle suffisant sur les prix. C'est pourquoi le gouvernement s'est arrêté si longuement sur les craintes concernant la concurrence.

Le gouvernement a déjà à sa disposition ce qu'il lui faut pour calmer les inquiétudes concernant la fixation des tarifs, y compris l'article 66 de la Loi sur les transports au Canada qui permet à l'Office des transports du Canada de contrôler les prix de base sur les routes à monopole sur réception d'une plainte. Comme le ministre des Transports l'a déclaré, le gouvernement examinera s'il

Les crédits

convient d'élargir ces dispositions pour traiter de la domination du marché.

De plus, le gouvernement exigera des engagements sur les prix de la part du transporteur dominant et il envisagera la possibilité d'ajouter des conditions à l'approbation de la restructuration. Le gouvernement ne tolérera pas qu'un profit se fasse sur le dos des consommateurs canadiens.

L'importance des transports aériens pour les petites collectivités constitue également une grave préoccupation. Nos lignes aériennes contribuent à unir notre pays, en assurant les services aériens essentiels à des centaines de collectivités au Canada, dont un grand nombre ne sont accessibles que par la voie des airs.

• (1630)

Les petites collectivités dépendent souvent beaucoup plus des services aériens que les grandes collectivités. Les lignes aériennes rapprochent des grands marchés, contribuent à attirer des investissements et constituent un lien indispensable avec le reste du Canada.

Comme mes collègues sont à même de le constater, une restructuration majeure de l'industrie du transport aérien pourrait entraîner une rationalisation dans certains services aériens. À cet égard, la population, les représentants des consommateurs et les habitants du Nord ont exprimé leur crainte que les services aériens offerts aux petites collectivités diminuent, voire disparaissent. Comme il est dit dans la politique-cadre du gouvernement, dans ce dossier il s'agit de faire en sorte que les obstacles à l'entrée et à la croissance de petites lignes aériennes régionales sur le marché soient réduites au maximum et de mettre en place des mécanismes de protection contre la capacité du transporteur dominant.

L'histoire a montré que lorsque la demande est là, il y a toujours des entrepreneurs qui sont prêts à assurer le service, même lorsqu'il s'agit de petits marchés. Il faut créer un environnement qui favorise la concurrence. Pour ce faire, notre gouvernement a indiqué qu'il allait tout mettre en oeuvre pour que les conditions favorables à la concurrence se réalisent.

J'aimerais que mes collègues sachent que la Loi sur les transports au Canada stipule déjà que le dernier et l'avant-dernier transporteurs à desservir une collectivité doivent donner un avis avant de mettre fin à un service afin qu'un autre transporteur ait le temps de préparer un plan de remplacement. Ces dispositions feront l'objet d'un examen, histoire d'en vérifier la pertinence.

De plus, le gouvernement a déclaré qu'il exigera des engagements de la part du transporteur dominant concernant le service aux petites collectivités durant le processus de restructuration et qu'il étudiera la possibilité d'intégrer des conditions à son approbation de la restructuration.

Je voudrais enfin toucher un mot sur les préoccupations concernant l'emploi. Canadien international emploie, directement et indirectement, des milliers de travailleurs compétents. Ces employés

ont travaillé dur. Bon nombre d'entre eux ont fait de grands sacrifices pour assurer la réussite de leurs entreprises. Ils ont connu les ralentissements économiques et les exercices de réduction des effectifs. Ils ont accepté que leurs salaires soient bloqués ou diminués. Ils font une importante contribution à l'économie canadienne. J'estime qu'ils méritent que le gouvernement tienne compte de leurs intérêts dans la restructuration de la compagnie.

Le gouvernement a déjà consulté divers groupes au sujet de cette question. Les dirigeants syndicaux ont dit craindre que les niveaux d'emploi ne soient substantiellement touchés par une restructuration de l'industrie du transport aérien. Ils veulent veiller à minimiser les répercussions sur l'emploi et le nombre d'employés déplacés, et s'assurer que les ajustements au niveau de l'emploi se fassent exclusivement par les départs à la retraite, l'attrition et la cessation d'emploi volontaire.

Les employés des compagnies aériennes ont peur que la fusion de leur compagnie par la création d'une société nouvelle ne leur coûte leur emploi. Ils craignent d'être déplacés ou mis à pied. C'est pour cette raison que le gouvernement insistera pour que les employés soient traités de façon équitable et exigera des engagements à cet effet de la part du transporteur dominant. Le gouvernement encouragera la tenue de discussions ouvrières-patronales en vue d'arriver à un accord satisfaisant pour toutes les parties.

Le gouvernement pense que les consommateurs canadiens veulent et méritent les avantages qu'offre la concurrence. Les petites collectivités demandent à être desservies par des services aériens et les employés des compagnies aériennes méritent qu'on les traite de façon équitable. Le gouvernement considère ces objectifs comme compatibles avec une industrie du transport aérien contrôlée par des intérêts canadiens.

Si mes collègues trouvent ces objectifs louables, ils devraient être d'accord sur la nécessité de nous préparer à prendre les mesures nécessaires pour restructurer l'industrie canadienne du transport aérien. Je demande à mes collègues d'appuyer la politique-cadre présentée le 26 octobre par le ministre des Transports, y compris la disposition qui consisterait pour le gouvernement à relever le plafond de 10 p. 100 imposé sur les actions avec droit de vote d'Air Canada.

Le ministre des Transports a dit très clairement au départ qu'il était prêt à envisager un changement législatif. Il n'y a qu'à regarder le communiqué qu'il a publié le 13 août 1999, dans lequel il dit:

Le gouvernement du Canada examinera aussi quelles sont les autres mesures qui pourront être nécessaires, incluant la possibilité d'adopter une loi pour faciliter la mise en oeuvre d'une proposition acceptable et pour apporter les modifications en conséquence au cadre des politiques et des règlements régissant les compagnies aériennes.

Il est clair que le gouvernement a montré qu'il était prêt, s'il le fallait, à adopter une loi dès le moment où le recours à l'article 47 a été annoncé le 13 août dernier.

La décision ne sera prise qu'après avoir entendu l'avis des parlementaires et seulement si une telle mesure permet d'avoir une industrie aérienne saine et contrôlée par des Canadiens.

Je répète pour l'édification de tous les députés présents. Le gouvernement a déclaré qu'une modification de la règle des 10 p. 100 ne serait envisagée que si cela pouvait contribuer à mettre en place une industrie aérienne saine et contrôlée par des Canadiens.

Prendre une décision avant que toutes les consultations nécessaires n'aient eu lieu, comme il est suggéré dans la motion du député, priverait le gouvernement des précieux conseils des comités permanents de la Chambre et serait injuste pour les promoteurs du secteur privé qui ont des propositions à soumettre aux actionnaires.

• (1635)

Pour cette raison, je m'oppose à la motion. Comme mon collègue, je suis très heureuse d'avoir eu la possibilité de faire connaître ma position à la Chambre. Peut-être cela m'évitera-t-il les millions d'appels téléphoniques que je reçois.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.): Madame la Présidente, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le débat d'aujourd'hui. J'ai entendu le discours du ministre et de ma collègue.

Elle a parlé, avec raison, d'un débat ouvert. Elle s'est arrêtée sur certaines questions comme les collectivités régionales desservies, les employés et les excellentes lignes aériennes que nous avons. Je suis d'accord avec elle. Les compagnies aériennes sont, sans aucun doute, excellentes. Elle l'a bien souligné, et nous ne le nions pas. Nous sommes d'accord.

Là où nous sommes quelque peu en désaccord, c'est que nous affirmons qu'il faut bel et bien restructurer au Canada et que nous faisons face à la perspective de n'avoir plus qu'une compagnie aérienne. Si le taux de participation étrangère permis augmentait, comme le directeur du Bureau de la concurrence l'a déclaré, nous n'aurions rien contre. Selon nous, cela signifierait que les emplois seraient protégés, que l'excellent service serait maintenu et que les compétences dans l'industrie du transport aérien demeureraient au Canada. Nous ne voyons aucun danger là-dedans. En fait, nous considérons que nos deux compagnies aériennes prendront de l'expansion et offriront davantage d'emplois aux Canadiens.

Pourquoi devenons-nous restrictifs? Le ministre des Transports aimerait porter cette participation à 25 p. 100. Quel est le problème pour ce qui est de restreindre cela à 49 p. 100 afin d'améliorer la concurrence? Nous aurions une industrie des transports aériens qui se porte bien au Canada.

Mme Carolyn Parrish: Madame la Présidente, je suis très heureuse de répondre à mon collègue de Calgary-Est. J'ai lu moi aussi les recommandations et j'ai jugé que ce qui manquait, c'est de la valeur concrète. Le Bureau de la concurrence a laissé entendre que nous pourrions faire entrer au Canada toutes sortes de nouvelles compagnies aériennes. Il importait peu de savoir à qui elles appartenaient, nous pouvions porter à des niveaux astronomiques les taux de participation.

Ce qu'il faut comprendre, et je pense que le ministre le comprend, c'est que notre pays a été au départ uni par les chemins de fer.

Les crédits

À l'heure actuelle, ce sont les lignes aériennes qui jouent un rôle essentiel pour ce qui est d'unir le cœur du pays aux autres régions.

Ce serait une grave injustice si nous perdions dans une certaine mesure le contrôle sur la participation canadienne et sur les orientations que cette nouvelle énorme compagnie aérienne adoptera. Il serait tout à fait regrettable qu'en tant que parlementaires, nous restions les bras croisés et laissions les forces du marché décider. Il faut comprendre que certains d'entre nous croient vraiment que cela va permettre d'assurer l'unité du pays. Il est important de contrôler cette compagnie dans une certaine mesure et de surveiller ses activités pour qu'elle soit la meilleure compagnie aérienne possible et qu'elle continue d'être un objet de fierté pour le Canada.

[Français]

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, dernièrement, j'ai rencontré des représentants d'Air Canada et de leur filiale Air Alliance, ainsi que ceux de Canadien International.

Le problème des gestionnaires de ces deux compagnies aériennes est que leur service est dispendieux en région parce qu'elles n'ont pas assez de passagers. Mais si elles n'ont pas assez de passagers, c'est aussi parce que les prix sont élevés.

J'aimerais demander à ma collègue si elle serait favorable, au niveau de la restructuration du service aérien au Canada, à ce qu'on ait un service de transporteur aérien pour les envolées internationales, qu'on ait un service de transporteur aérien interprovincial, et qu'on accepte la libre concurrence pour desservir les régions. Ce serait des compagnies locales qui les desserviraient et qui alimenteraient les plaques tournantes pour les envolées interprovinciales et internationales.

Je crois qu'à ce moment-là on aurait accès à de plus grands services et une meilleure qualité du service au niveau régional.

• (1640)

[Traduction]

Mme Carolyn Parrish: Madame la Présidente, j'espère ne pas me méprendre sur les propos du député de Charlevoix. Il me donne l'impression de vouloir reléguer Canadien International au rang de desserte locale susceptible de mener une concurrence déplaisante aux petites compagnies aériennes qui, aujourd'hui, desservent la région avec succès et de vouloir permettre à Air Canada de poursuivre son activité de transporteur international.

La rivalité de longue date qui oppose Air Canada et Canadien International me fait penser à un petit garçon qui se battrait avec son grand frère. Aucun des deux n'est prêt à s'en prendre au petit tyran de la maison d'en face. Or nos véritables concurrents sont à l'étranger. Les transporteurs aériens internationaux basés dans d'autres pays saignent notre pays à blanc.

Non, je ne suis pas d'accord avec le député.

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Madame la Présidente, je suis ravie de partager aujourd'hui mon temps de parole avec le député de Regina—Qu'Appelle.

Les crédits

Je me félicite de traiter du problème de l'industrie du transport aérien. Beaucoup de gens, dans ma circonscription de Dartmouth, en sont affectés et se tournent vers le gouvernement fédéral pour qu'il montre la voie.

Le débat revêt un caractère symbolique pour la Nouvelle-Écosse et le Canada, car il apporte la preuve que, d'un parti dynamique sur la scène politique canadienne, le Parti libéral s'est transformé en un gouvernement intérimaire qui assimile le bien des entreprises au bien collectif. Ce débat apporte clairement la preuve que les députés d'en face ont perdu tout contact avec la réalité de la plupart des Canadiens.

J'ai abordé la question de l'industrie du transport aérien avec mes électeurs. Cette industrie fait travailler beaucoup de gens à Dartmouth. Ces personnes craignent pour leur emploi. On a parlé de plus de 25 000 emplois directs chez Air Canada et Lignes aériennes Canadien, mais j'ai aussi entendu parler de ceux qui vendent des sièges. Ces gens craignent de se retrouver au chômage quand il n'y aura plus de transporteurs régionaux, plus de concurrence nationale et plus de sièges à vendre.

Un retraité d'Air Canada qui est venu à mon bureau hier a dit qu'il s'inquiétait du versement de sa pension. Il n'occupe pas un emploi direct, mais il a peur, parce que le processus pourrait compromettre son revenu. De nombreux employés directs, pilotes, mécaniciens ou agents de bord, m'ont dit, à moi ou à mes employés, qu'ils devront déménager pour garder leur emploi par suite de la restructuration. Ces gens sont braves, mais inquiets. C'est aussi le cas des consommateurs de Dartmouth.

Le Canada atlantique a vu avec regret partir ses jeunes. Je ne crois pas que j'exagère quand je dis que la plupart des familles de ma circonscription ont un être cher au Canada central ou dans l'Ouest. Je connais aussi bien des gens qui sont déménagés à Dartmouth venant du Cap-Breton, de Terre-Neuve ou d'Acadie pour trouver du travail. La plupart d'entre eux ont laissé de la famille derrière eux. S'ils restent en contact avec eux, c'est surtout grâce aux services aériens.

Les politiques de l'ancien gouvernement conservateur ont pratiquement fait disparaître les services ferroviaires dans les Maritimes. Le gouvernement a abandonné la route transcanadienne et les automobilistes doivent maintenant payer pour circuler dans ma région, de sorte que les moyens de transport sont de plus en plus limités.

Ceux qui fréquentent le café situé à côté de mon bureau de circonscription parlent de la prochaine vente de sièges sur un vol à destination de Calgary, Sydney ou Gander. La colère se lit sur leur visage quand ils disent qu'apparemment il en coûte plus cher de prendre l'avion d'Halifax à St. John's que de Toronto à Londres, en Angleterre.

Les gens ne parlent pas du bien-fondé relatif de l'offre d'Onex ou d'Air Canada. Ils ne sont pas préoccupés par le prix des actions. Ils

veulent être en mesure de voir leurs enfants. Ils veulent savoir s'ils peuvent prendre l'avion pour aller voir leurs parents et s'en occuper en cas d'urgence.

Le gouvernement aurait dû répondre à ces inquiétudes. Il en a eu la possibilité. Le gouvernement a amorcé le débat en invoquant l'article 47 pendant l'été, mais le ministre n'a cependant donné aucune assurance aux consommateurs de Dartmouth. Il y a eu un discours du Trône, mais celui-ci est resté muet sur cette question. Il n'y avait rien pour les gens des Maritimes.

Le ministre a dit à un moment donné que cette question relevait du secteur privé, et je crois que c'est toujours la position qu'il défend. Il a vaguement fait allusion à la protection des prix, sans être plus explicite. Cette semaine, le ministre a donné l'assurance que l'on se rendra au voeu des sociétés et que la règle de participation des 10 p. 100 pourrait être modifiée. Il n'y a cependant aucune mesure précise de ce genre pour protéger les consommateurs.

Le ministre ne fera rien pour protéger les consommateurs parce qu'il est membre d'un parti et d'un gouvernement qui ne croient pas que le gouvernement a un rôle à jouer au sein du marché en ce qui concerne la protection des consommateurs. Il protège les choix des actionnaires et non ceux des intervenants et du grand public.

Il est désolant que nous en soyons rendus là. Le Canada n'a pas été édifié de cette façon et les Canadiens n'ont jamais voulu qu'il en soit ainsi.

Le port de Halifax a contribué de façon fière et vitale au développement de mon pays et de ma collectivité.

• (1645)

Nous devrions tous nous souvenir que les quais, les voies ferrées et le matériel ne sont pas arrivés dans ce beau cadre. Tout cela a été en grande partie érigé à l'aide des deniers publics. Le Canada a été créé en grande partie sur la promesse d'un investissement du gouvernement dans un lien ferroviaire pancanadien.

Notre industrie du transport aérien a également été mise sur pied à l'aide des deniers publics. Ces investissements avaient un caractère visionnaire dans la mesure où ils reconnaissent que, au Canada, des liaisons accessibles sont une nécessité et non un luxe.

La politique se fondait sur la notion selon laquelle le gouvernement canadien agissait pour le bien du grand public. Cette tradition a été abandonnée par le gouvernement conservateur au cours de la dernière décennie, et le régime libéral actuel n'y a rien changé.

Il est regrettable que le gouvernement libéral ait perdu de vue l'intérêt public. À tous coups, lorsqu'il est question de commerce, de culture, d'environnement, de protection de la santé et de transport, le gouvernement semble penser que l'intérêt des sociétés a préséance sur l'intérêt public. Le gouvernement a dit que lorsque les actionnaires auront fini de modeler les transporteurs aériens actuels, il adoptera une loi pour permettre ce modelage. Quant à nous, les autres, le gouvernement nous demande de lui faire confiance.

Je me souviens que les libéraux nous ont demandé de leur faire confiance par rapport au programme national de services de garde; les libéraux se sont aussi engagés à éliminer la TPS. En mon âme et conscience, je ne peux leur faire confiance, mais je peux les inviter à ne pas oublier le principe de l'intérêt public dans la politique en matière de transport et à faire ce qui suit avant d'adopter de nouvelles mesures législatives: protéger le maximum d'emplois et veiller à ce que toute perte d'emploi soit compensée par l'attrition ou par un ensemble de mesures d'encouragement; mettre en place une structure de réglementation qui garantira aux consommateurs des prix justes et des services équitables; examiner tous les outils d'intervention à sa disposition, par exemple, un partenariat avec participation qui garantira la protection de l'intérêt public dans une industrie aérienne restructurée; consulter toutes les parties concernées sur la décision qui sera prise tôt ou tard au sujet de l'avenir de notre industrie du transport aérien, et ce, avant qu'elle ne soit prise; faire en sorte que les investisseurs étrangers restent minoritaires et qu'ils ne puissent avoir la haute main sur les affaires des transporteurs aériens nationaux du Canada.

Il s'agit d'une tradition nationale. À mon avis, voilà ce que les électeurs souhaitent.

[Français]

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, je dispose d'un peu plus de temps que tout à l'heure pour poser ma question.

Comme je le disais, après avoir rencontré Canadien et Intercanadien, il n'y a pas de nombre, parce que ça coûte cher, et ça coûte cher, parce qu'il n'y a pas de nombre, bref, c'est la poule ou l'oeuf, ou la saucisse Maple Leaf: plus on en mange, le plus on l'aime, plus on l'aime, plus on en mange. On vit avec cela.

Je vais poser une question en citant un exemple. Il y a deux sortes de clients voyageurs: il y a les travailleurs, c'est-à-dire les voyageurs obligés, ainsi que les voyageurs vacanciers.

Le voyageur obligé, c'est l'homme d'affaires qui doit se déplacer du point A au point B, par exemple de Baie-Comeau à Montréal. Il doit faire affaire aux deux endroits dans une même journée, et revenir le lendemain matin pour reprendre son travail. Il y a aussi la personne qui veut partir de Baie-Comeau, qui a accès à des soins de santé à Québec ou à Montréal, et qui revient le lendemain ou dans la même journée. Le billet d'avion aller-retour Baie-Comeau—Montréal, pour une personne obligée qui reste à l'intérieur du pays, coûte 900 \$.

Le voyageur vacancier, qui se permet de voyager de Baie-Comeau—Montréal, et Montréal—Paris ou Montréal—Floride, peu importe, qui sort à l'extérieur du Canada, paie 285 \$. Où est le problème? Le problème, c'est que les gens des régions paient pour des points aéroport qui servent aux grands voyageurs. Il y a des compagnies aériennes qui donnent des points aéroport et un accès au Salon feuille d'érable, mais la personne qui doit se déplacer par affaires ou pour des soins de santé contribue à ces articles promotionnels des grandes compagnies aériennes.

Cela devrait être aboli. Je disais plus tôt qu'on devrait favoriser les transporteurs régionaux en direction des plaques tournantes pour

alimenter les transporteurs interprovinciaux ou internationaux, et à ce moment-là, cela nous permettrait d'avoir de meilleurs coûts.

Après avoir parlé avec des gens de la Chambre de commerce—et toutes les chambres de commerce font leurs représentations à ce niveau—on réalise qu'ils sont pénalisés, parce qu'ils partent d'une région en direction d'un grand centre, par rapport au coût du billet. La raison qu'on leur donne, c'est que l'avion est à moitié vide, ou à moitié plein, si on est optimiste. Mais le problème, c'est que ce n'est pas rentable.

Pourquoi est-ce que ce n'est pas rentable? Parce que ça coûte cher. Éliminons les gadgets, les articles promotionnels, et desservons les régions à des prix compétitifs et concurrentiels. Pour cela, il faudrait que le ministre des Transports accepte du développement régional en matière de transport aérien. Je voudrais savoir ce que la députée en pense.

• (1650)

[Traduction]

Mme Wendy Lill: Madame la Présidente, je suis d'accord avec le député pour dire qu'il y a tout lieu de revoir la tarification dans le secteur des transports.

Je sais que certains députés de la Chambre sont forcés de faire des détours ridicules par Toronto pour se rendre quelque part, par exemple dans les Maritimes. Quand on décolle de Calgary, il faut parfois passer par Winnipeg pour se rendre dans le Nord. Voilà autant d'exemples d'itinéraires insensés. Je crois qu'il faut tenir compte de cet aspect lorsqu'on souhaite un système qui réponde aux besoins des Canadiens.

M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD): Madame la Présidente, j'ai écouté avec intérêt la dernière question posée par le député de Charlevoix. Nous aussi, au Cap-Breton, nous avons nos problèmes. Le prix d'un vol du Cap-Breton à Halifax, soit une course de 40 minutes, dépasse parfois les 700 ou 800 \$. Un aller-retour de Halifax en Europe, ou à tout le moins un aller simple, coûte moins cher qu'un vol en partance du Cap-Breton. Compte tenu de la diminution des services hospitaliers et des autres services auxquels sont confrontées les collectivités rurales, le fardeau sera de plus en plus lourd à porter.

Mme Wendy Lill: Madame la Présidente, je suis d'accord avec le député de Sydney—Victoria.

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Madame la Présidente, les surprises ne manquent pas. Je veux à mon tour prendre part à ce débat.

[Français]

Je suis d'accord avec la motion proposée par le Bloc Québécois aujourd'hui. Cette motion porte sur la question de l'avenir d'Air Canada et de Canadien International dans notre pays, le Canada.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, j'appuie vraiment la motion présentée aujourd'hui par le Bloc Québécois. Je suis surpris que certains de mes collègues libéraux ne l'appuient pas eux aussi.

Les crédits

Par exemple, je me rappelle de mon collègue de l'Île-du-Prince-Édouard, lorsqu'il était libéral progressiste de gauche et qu'il prenait la parole pour faire toutes sortes de discours sur le nationalisme canadien et sur la nécessité de veiller aux intérêts de notre pays et de le défendre. C'était avant qu'il n'ait soif de pouvoir et qu'il ne devienne un libéral endurci dans l'Île-du-Prince-Édouard. Je me demande ce que sont devenus ces beaux discours.

Tout ce que fait le Bloc québécois aujourd'hui, c'est présenter une motion visant à faire respecter la loi canadienne existante. Je suis certain que cela va vous surprendre, madame la Présidente, mais le Parti libéral va voter contre cette motion. Ce que dit aujourd'hui le Bloc, c'est que nous devrions respecter la loi actuelle qui précise qu'aucune entité, y compris quelqu'un d'aussi nanti que le député de l'Île-du-Prince-Édouard, ne peut acheter plus de 10% des actions d'Air Canada. C'est la loi. Voilà ce que dit aujourd'hui le Bloc.

Que dit le Parti libéral? Il dit: «Non, nous n'allons pas appuyer cette motion.»

Une voix: Vous n'avez pas écouté.

L'hon. Lorne Nystrom: Je n'ai pas bien écouté? Je serais très curieux de voir le député voter, un peu plus tard, en faveur de la motion présentée aujourd'hui à la Chambre. Nous verrons alors qui va écouter: le député de l'Île-du-Prince-Édouard ou moi.

Au moment de la privatisation d'Air Canada, ce qui était à mon avis une mauvaise décision, le Parlement a décidé dans sa grande sagesse que personne ne pourrait détenir plus de 10 p.100 des actions d'Air Canada et que pas plus de 25 p.100 des actions pourraient appartenir à des étrangers. Nous suivions alors à plusieurs égards la Loi sur les banques qui prévoit que personne ne peut détenir plus de 10 p.100 des actions d'une banque et que pas plus de 25 p.100 des actions de la banque ne peuvent être accordées à des non-Canadiens, que ce soit des institutions, des régimes de retraite ou autres. C'est ce qui est arrivé.

Le Parti libéral songe maintenant à accroître ce pourcentage. Je me demande bien pourquoi. Je crois qu'il le fait parce que le ministre des Transports est en faveur de la proposition présentée par M. Gerald Schwartz qui est le président d'Onex.

• (1655)

Le cas de M. Schwartz est plutôt intéressant. C'est l'un des collecteurs de fonds les plus efficaces du Parti libéral au pays. Il a recueilli des centaines de milliers de dollars pour le Parti libéral et les candidats de ce parti, tout particulièrement en Ontario. Je crois d'ailleurs que c'est là une partie de la question. Si ce n'était pas le cas, pourquoi le gouvernement voudrait-il maintenant changer la règle du 10 p.100? Pourquoi le gouvernement ne dit-il pas à M. Schwartz ou à tous les autres «Si vous voulez faire une proposition, vous devez vous en tenir aux règles en vigueur»?

Comme mon collègue du Parti réformiste l'a souligné, on tente de modifier les règles alors que la partie est bien entamée. C'est ce que le Parti libéral veut faire. Je suis surpris par le vacuum derrière

le ministre des Transports et le premier ministre sur les banquettes occupées par les simples députés. Certains de ces députés devraient prendre la parole et dire: «Tout ce que fait cette motion, c'est appuyer la loi en vigueur dans notre pays.» Pourquoi ne le font-ils pas? C'est parce qu'ils ont un autre programme.

Le ministre de Toronto favorise son bon ami, Gerald Schwartz de Toronto, qui est un gros collecteur de fonds du Parti libéral du Canada. Voilà le genre de politique que nous avons aujourd'hui. Voilà qui en dit long sur la nécessité de la tenue de davantage de votes libres à la Chambre des communes où un député peut exprimer ses préoccupations sans craindre de perdre son poste de secrétaire parlementaire ou de président de comité.

J'ai parlé à nombre de députés libéraux qui s'opposent radicalement à ce que Gerald Schwartz tente de faire, qui ne sont pas du tout contents du ministre de Toronto, qui ne sont pas contents de ce que le ministre parle de modifier la loi pour favoriser un transporteur aérien au détriment d'un autre. Où sont ces députés aujourd'hui? Ils n'osent pas prendre la parole pour appuyer la motion dont nous sommes saisis.

C'est une question très importante. Je viens de la Saskatchewan, d'un petit marché qui n'est pas desservi par une grande quantité de vols. Nous avons peu de vols de Canadien international. Nous en avons quelques-uns de plus d'Air Canada. Mais nous avons très peu de vols dans l'ensemble. C'est un marché captif. Les prix sont très élevés dans un petit marché comme Regina ou Saskatoon, en Saskatchewan. Les gens sont très inquiets de l'avenir de l'industrie des transports aériens.

Si le plafond de 10 p. 100 disparaît, jusqu'où le taux de propriété devra-t-il monter avant que nous ne perdions le contrôle du transport aérien au profit de grandes institutions financières ou de grandes lignes aériennes des États-Unis? Que les députés y réfléchissent.

Même le Parti conservateur de Brian Mulroney, lorsqu'il a privatisé Air Canada, a imposé cette règle de 10 p. 100 pour une bonne raison. Il fallait s'assurer que la compagnie reste la propriété des Canadiens. Voilà ce qu'a fait le Parti conservateur.

Voici maintenant que le Parti libéral est plus conservateur que les conservateurs, plus conservateur que Brian Mulroney. C'est une honte.

Les députés d'en face font signe qu'ils sont d'accord. Si cette règle est abolie, le secteur des transports aériens va nous échapper, et les gens le savent. Ce n'est qu'une question de temps. Les grandes lignes aériennes vont finir par mettre la patte sur notre secteur des transports aériens, sur Air Canada et sur Canadien. Les grandes institutions américaines vont injecter de l'argent et acheter ces compagnies canadiennes.

Voilà l'enjeu. Si nous avions au Canada une vraie démocratie parlementaire, je crois que la motion bloquiste recueillerait cet après-midi une majorité de voix écrasante. Voilà pourquoi nous devons modifier le fonctionnement de la Chambre.

Les crédits

Encore un ou deux points avant la fin de mon temps de parole. Le gouvernement devrait envisager de prendre une participation dans la nouvelle société. Selon moi, cette participation devrait être de 15 p. 100. Elle suffirait à donner aux Canadiens, par l'entremise du gouvernement fédéral, un contrôle suffisant pour que l'industrie reste entre leurs mains, pour qu'il y ait des emplois pour les Canadiens, pour que les localités rurales et les petites localités soient desservies, pour que les prix restent raisonnables, quelle que soit la taille du marché canadien. Voilà un élément de solution.

Je crois que tôt ou tard, et plutôt tôt que tard, nous n'aurons qu'un seul transporteur aérien national. Notre marché n'est pas assez gros pour soutenir deux grandes compagnies aériennes nationales. Je pense qu'aucun autre pays dans le monde, à l'exception des États-Unis et peut-être de l'Australie, n'a plus d'une compagnie aérienne nationale. Bien sûr, les Australiens doivent presque toujours prendre l'avion quand ils sortent de leur pays. Je ne crois pas que notre pays possède un marché suffisant pour avoir deux grandes compagnies aériennes nationales, prospères et économiques.

• (1700)

Si nous devons avoir une compagnie aérienne seulement, le gouvernement devrait examiner sérieusement la possibilité de posséder une partie du capital-actions de cette compagnie. Le public devrait avoir son mot à dire et un certain poids dans l'entreprise. Le public devrait avoir deux ou trois représentants au sein du conseil d'administration de la compagnie aérienne et avoir son mot à dire sur l'orientation qu'elle va prendre.

Voilà quelques unes des questions importantes dont nous devons discuter aujourd'hui. Je conclurai en répétant que nous appuyons la motion proposée par le Bloc québécois. Je crois que la règle des 10 p. 100 doit être conservée. Si elle disparaît, nous courons le risque de perdre non seulement Air Canada, mais aussi Canadien d'ici quelques années aux mains d'investisseurs américains.

M. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Madame la Présidente, le député de Regina—Qu'Appelle a prononcé une allocution intéressante. Elle était riche en belles paroles, mais pauvre en substance.

Je serai clair. Moi aussi je suis en faveur de la limite de 10 p. 100, mais je dirai à la Chambre que je ne veux pas que le gouvernement ait les mains liées et qu'il ne puisse disposer d'une certaine souplesse.

Le député a fait une observation qui était sensée, à savoir que la population est préoccupée au sujet de l'avenir de l'industrie du transport aérien au Canada. C'est vrai. Le gouvernement est préoccupé, le ministre aussi. C'est pourquoi le ministre a énoncé les cinq principes. C'est pourquoi il a examiné la Loi sur la concurrence pour tenter de résoudre ce problème de façon très rationnelle.

Je devrais mentionner une critique que le député a faite à mon endroit, à savoir que je suis un peu à gauche. Effectivement, et j'en suis fier. La différence entre mon parti et moi et le parti d'en face, c'est que nous sommes disposés à faire preuve d'une certaine souplesse dans l'intérêt du pays. Contrairement au Nouveau Parti

démocratique, nous ne faisons pas l'autruche, sans examiner toutes les options.

Que pense le député des cinq principes que le ministre a énoncés?

L'hon. Lorne Nystrom: Madame la Présidente, j'ai appris il y a longtemps que les libéraux parlent facilement de principes, mais que c'est une toute autre histoire lorsqu'il s'agit de mettre en vigueur une mesure.

Mon grand-père m'a dit il y a de nombreuses années que le Parti libéral avait promis de mettre en place l'assurance-maladie durant la campagne électorale de 1919. Or, je n'ai pas vu l'assurance-maladie au Canada avant 1965 environ, après sa mise en oeuvre par un gouvernement CCF en Saskatchewan. Il y a une grande différence entre les principes du Parti libéral et ses actions.

Je me rappelle fort bien que le Parti libéral a fait campagne dans cette enceinte contre la TPS. D'autres s'en souviennent-ils? J'étais ici et j'ai vu les libéraux faire de l'obstruction systématique à la Chambre des communes et parler pendant des heures à un comité pour bloquer la TPS. Ils promettaient alors que s'ils étaient élus, ils aboliraient la TPS, ils l'élimineraient. La ministre du Patrimoine canadien a été à peu près la seule à respecter sa parole. Elle a démissionné et s'est présentée à une élection partielle à la suite de l'engagement qu'elle avait pris relativement à la TPS. Je me souviens de ces débats.

Je me souviens de mon collègue de l'île-du-Prince-Édouard lorsqu'il était président national de l'Union des agriculteurs, basée à Saskatoon. Je me rappelle avoir assisté à sa soirée de départ à la retraite et l'avoir applaudi en tant qu'excellent penseur progressiste de gauche au Canada. C'était notamment parce qu'il avait fait campagne contre l'accord de libre-échange. Il faisait campagne contre l'ALENA.

Son parti, le Parti libéral, s'élevait contre l'ALENA et l'accord de libre-échange. Les libéraux traitaient Brian Mulroney de vendu à la Chambre. Or, que s'est-il produit lorsqu'ils ont été élus? Nous sommes toujours partie à l'accord de libre-échange et l'ALENA. Il n'y a eu aucune modification, aucun amendement, rien du tout. Il est toujours question de vendre notre eau. Nous sommes maintenant membres de l'OMC. Cet ancien nationaliste canadien, Sergio Marchi, que je peux nommer maintenant puisqu'il est représentant du Canada auprès de l'OMC, faisait campagne contre ces accords. Que fait-il maintenant? Il veut leur donner encore plus de portée.

C'est ce que fait le Parti libéral. Madame la Présidente, je suis persuadé que si vous n'étiez pas au fauteuil, vous seriez d'accord avec moi, car c'est bien l'histoire du Parti libéral. Les libéraux disent une chose et en font une autre.

Lorsque les députés libéraux font campagne dans l'opposition, ils défendent des positions de gauche et ressemblent à des néo-démocrates. Lorsqu'ils forment le gouvernement, ils ressemblent plutôt à des conservateurs, sauf au cours des dernières années où ils ont plutôt ressemblé aux Réformistes dont ils ont emprunté le programme.

Les crédits

[Français]

M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ): Madame la Présidente, on se réjouit bien sûr de l'appui des néo-démocrates, des progressistes-conservateurs et des réformistes. Le Bloc québécois va les appuyer à l'unanimité.

• (1705)

Il devrait y avoir quelques députés libéraux qui appuient cette motion, comme les députés de Lac-Saint-Louis, de Vaudeuil—Soulanges et de Thunder Bay, et j'espère que M. Lalonde va réveiller certains députés du Québec.

Le but de la motion du Bloc québécois, c'est d'abord d'informer la population sur l'enjeu de l'avenir aérien, et aussi être juste et équitable, comme on l'a été lorsqu'on a dit à la Caisse de dépôt et placement du Québec: «Vous ne pouvez pas mettre plus que 10 p. 100 dans le CN.» Le maximum pour Petro-Canada et les banques, c'est aussi de 10 p. 100. Pourquoi avec Onex est-ce différent? Qu'existe-t-il comme complicité entre le ministre des Transports et Onex?

L'hon. Lorne Nystrom: Madame la Présidente, ce n'est pas une question très difficile et la réponse est la suivante: c'est parce que le président d'Onex s'appelle M. Gerry Schwartz, et que c'est un homme qui donne beaucoup d'argent au Parti libéral.

C'est pourquoi le député de l'Île-du-Prince-Édouard n'ose pas se tenir debout à la Chambre et qu'il va voter contre la motion du Bloc québécois. M. Schwartz a contribué à la caisse de plusieurs candidats libéraux de la région de Toronto pendant la dernière campagne électorale. C'est une des raisons pour lesquelles le Parti libéral n'appuiera pas la motion.

[Traduction]

M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre part au débat sur la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien, non pas nécessairement sur la motion du Bloc. En principe, quand le Bloc propose une chose à la Chambre, c'est toujours avec une vue très limitée. Il se trouve que le siège d'Air Canada est à Montréal, au Québec, et qu'Air Canada ne veut pas que la règle des 10 p. 100 soit modifiée. Le Bloc vient donc avec cette motion demandant au gouvernement de maintenir la règle des 10 p. 100.

Je voudrais parler ici de deux questions essentielles, à savoir la part des actions détenues et le contrôle exercé par le Canada dans n'importe quelle industrie, et la question de la concurrence et des services.

La règle des 10 p. 100 devrait être replacée dans son contexte. Lorsque la compagnie Air Canada a été privatisée il y a plusieurs années, l'intention était de veiller à une participation publique aussi vaste que possible au Canada. Le gouvernement a introduit la règle des 10 p. 100 pour veiller à ce que les actions de la compagnie soient réparties entre un grand nombre d'actionnaires.

La question qu'examine le gouvernement consiste à savoir si la règle des 10 p. 100 devrait ou non être assouplie. Il est tout à fait

logique que l'on examine cette question. C'est tout ce que le gouvernement a dit, que nous ne devons écarter aucune option, que nous devons examiner la règle des 10 p. 100.

La règle des 10 p. 100 ne s'applique pas aux Lignes aériennes Canadien International. Qu'y a-t-il donc de magique à cette règle? Elle se rapporte à limite maximale de participation publique. Ça n'a rien à voir avec la propriété étrangère.

Dire que nous ne devrions pas mettre en place de politiques qui ne sont pas compatibles avec la loi, la prochaine fois qu'Air Canada ou un groupe d'intérêt me téléphone pour me dire que nous avons besoin de changer ces politiques ou la loi, je leur dirai que je suis désolé mais que, ayant déjà une mesure législative que nous sommes en train d'examiner, nous n'étudierons aucune proposition. Voilà ce que je ferai.

Nous avons le devoir de légiférer. Nous sommes saisis d'une proposition qu'on nous a demandé d'examiner. Nous devons en discuter, tenir un sain débat à ce sujet. Le gouvernement a dit que les parlementaires allaient débattre de la question.

Je vais certainement voter contre la motion proposée par le Bloc, parce que, dans l'optique de l'intérêt public, elle est insensée. Pourquoi nous fermerions-nous cette porte maintenant?

Je vais revenir sur une autre forme d'hypocrisie dont j'ai été témoin dans le cadre du débat. D'une part, le Parti réformiste dit qu'il faut laisser le marché décider, que ce sont les forces du marché qui devraient régler ces questions, déterminer la meilleure combinaison de services aériens et la meilleure structure pour le Canada. D'autre part, dès que le gouvernement énonce des principes d'intérêt public, le Parti réformiste dit qu'il y a interférence du gouvernement, et dès que le gouvernement dit que nous devrions nous montrer disposés à examiner la règle des 10 p. 100, le Parti réformiste nous accuse de faire du favoritisme. En fait, c'est dans l'autre sens que nous ferons du favoritisme si nous ne laissons pas cette porte ouverte, car les Lignes aériennes Canadien International ne sont absolument pas assujetties à la règle des 10 p. 100. Nous devons faire preuve de sérieux dans ce débat.

• (1710)

Quant au rôle que le gouvernement doit jouer, je signale que nous avons proposé cinq principes. À mon avis, c'était indispensable, c'est ce qu'il fallait faire et c'est ce que nous avons fait. Au lieu de soulever chaque proposition ou solution de rechange qui est présentée, nous avons décidé d'établir un cadre. Le gouvernement a peaufiné un peu le tout depuis que les cinq principes ont été rendus publics. Peu importe la proposition à l'étude, je pense que le gouvernement devrait l'examiner en fonction des cinq objectifs d'intérêt public. C'est ce que le gouvernement a fait.

Je voudrais rappeler ces cinq principes. Le gouvernement a déclaré que, peu importe quelle proposition est mise de l'avant et approuvée par les actionnaires—et, en passant, encore aucune proposition ferme n'a été approuvée par les actionnaires—, il l'évaluera à la lumière de certains critères: y a-t-il un contrôle et une propriété canadiennes? Y aura-t-il une bonne concurrence et de bons services aux clients? Les prix au Canada seront-ils raisonnables?

Les crédits

bles? Y aura-t-il des services dans les petites collectivités? Les droits des employés sont-ils respectés et seront-ils protégés du mieux que nous le pouvons?

Évidemment, la sécurité est un impératif incontournable. Cela fait partie de la mission de Transports Canada. C'est sa première priorité. La sécurité entre en ligne de compte dans toutes les propositions.

Notre gouvernement a établi ces cinq principes. En fait, lorsque le gouvernement a invoqué l'article 47 de la Loi sur la concurrence, j'ai pensé, peut-être naïvement, que les sociétés aériennes commençaient peut-être à se parler.

En fait, l'objectif du gouvernement a peut-être été d'amener Canadien et Air Canada à se parler pour tenter de rationaliser les services aériens. Cela n'est un secret pour personne. La population du Canada reconnaît que l'on ne peut pas s'offrir le luxe d'avoir quatre vols par jour de Toronto sur Calgary, deux pour chaque société aérienne, à 19 heures et 20 heures, puis à 21 heures et à 10 heures.

Des pilotes diront que les avions sont pleins. Peut-être, mais à quel prix? Nous savons comment sont fixés les prix. Il y a environ 60 prix différents pour le même vol. Il est probable que 80 p. 100 des gens assis dans un avion couvrent leurs frais, mais c'est à peu près tout. Canadien et Air Canada ne peuvent pas survivre dans ces conditions.

Nous savons que les Lignes aériennes Canadien connaissent de plus graves problèmes, mais Air Canada n'a pas vraiment connu non plus de si bons résultats au cours des dix dernières années. Nous connaissons une capacité excédentaire à laquelle exige une intervention. Nous ne pouvons nous cacher et nous ne pouvons fuir. Nous devons faire face à la musique.

La part de propriété canadienne est une question importante pour tous les Canadiens. Je ne crois franchement pas que nous devrions accepter quelque compromis que ce soit en ce qui concerne la règle des 25 p. 100.

La question qui se pose, en ce qui concerne les propositions qui nous sont soumises, consiste à déterminer où celles-ci se situent par rapport à ce critère. À mon avis, il y a eu beaucoup de désinformation à ce sujet.

La proposition d'Onex, par exemple, précise qu'American Airlines posséderait environ 15 p. 100 des Lignes aériennes Canadien. En réalité, leur participation diminue. En ce qui concerne leur prise de participation, je crois qu'ils ont un ou deux membres du conseil d'administration sur treize, ou quelque chose d'approchant. Nous savons qu'il ne s'agit pas là d'un contrôle effectif.

L'Office des transports du Canada analysera rigoureusement toute proposition qui est présentée et examinera la question de savoir si le contrôle canadien est effectif.

C'est dans les accords accessoires que le bât blesse. Il y a des accords accessoires avec American Airlines et les Lignes aériennes Canadien. Nous savons ce qu'il en est des systèmes de réservation et de l'entretien.

L'Office des transports du Canada se penchera sur toutes les propositions. Il les analysera et rendra compte au gouvernement. Il dira qu'il a analysé chaque accord que les Lignes aériennes Canadien ont conclu avec American Airlines et il précisera si, dans une perspective de politique, il y a effectivement ou non contrôle effectif au Canada. Toutefois, c'est un débat public valable même si nous n'avons pas en main tous ces faits.

• (1715)

Il y a aussi le Bureau de la concurrence qui applique le critère suivant: quelles sont les répercussions sur la concurrence? Il n'a pas à se préoccuper d'un contrôle effectif ou d'un contrôle canadien. Il a uniquement à répondre à la question suivante: qu'est-ce qui favorise au mieux la concurrence?

Il s'agit d'une question très pertinente, mais le Bureau n'a pas à se préoccuper. Dans le cas du cabotage, cela signifie que nous ouvririons nos portes et nous permettrions aux sociétés aériennes étrangères de venir cueillir des passagers à Toronto et de les transporter à Calgary. Ce pourrait être American Airlines, United ou un autre. À mon avis, compte tenu des économies d'échelle qui sont possibles pour certaines des grandes entreprises aériennes américaines, notre ou nos lignes aériennes auraient de la difficulté à soutenir une telle concurrence.

Pourquoi permettrions-nous à des étrangers de faire du cabotage au Canada sans pouvoir en retour en faire autant, aux États-Unis par exemple? Ce serait de la sottise. Je ne crois pas que les Américains soient disposés à l'accepter sur leur territoire. Pour moi, ce n'est pas envisageable.

À l'évidence, le Bureau de la concurrence est indispensable. Il s'agit essentiellement de mettre en place une politique qui ne concerne qu'un transporteur aérien au Canada. Et quiconque s'imagine qu'on ne peut rien y faire n'a pas vraiment réfléchi à la question. Les options du gouvernement sont nombreuses.

Il pourrait envisager de réréglementer l'industrie. Ce n'est pas une solution à laquelle je souscrirais volontiers, mais nous pourrions nous y résoudre dans certaines limites. Je crains beaucoup pour la desserte des régions éloignées du Canada et d'autres régions qui sont aujourd'hui marginalement desservies.

Si, toutefois, nous donnons à un transporteur aérien la possibilité de rationaliser une partie de ce débit,—ainsi, au lieu de laisser Air Canada et Canadian Airlines assurer vers certains centres une douzaine de vols quotidiens, tous pratiquement aux mêmes heures—peut-être n'aurions-nous que 8 vols sur ces centres, mais d'autres régions seraient plus régulièrement desservies.

Comment structurer un tel service? L'espoir à lui seul ne suffit pas. Une politique s'impose. Il appartient au gouvernement d'y réfléchir dans le cadre de débats et de pourparlers avec les parlementaires.

Aucune des propositions avancées à ce jour ne me plaît. Je crois savoir qu'Onex a fait une nouvelle offre aujourd'hui, tendant à dissiper quelque peu l'impression que l'American Airlines détient un contrôle effectif; mais tant que nous n'aurons pas pris

Les crédits

connaissance de tous les accords particuliers devant être conclus, je ne pense pas que nous puissions étudier cette offre.

Je me réjouis cependant de voir que, à tout le moins, ces entreprises envisagent des moyens de satisfaire aux objectifs de la politique officielle du gouvernement. J'ai examiné l'offre d'Air Canada. J'ai eu l'impression l'impression qu'on a le choix entre un gros transporteur dominant, American Airlines, et un autre, Lufthansa et United. C'est un peu comme avoir le choix entre deux poisons. Il y a du travail à faire.

J'aurais aimé voir au moins un financement majeur de la part d'une ligne aérienne au Canada. Je ne suis pas convaincu que ce n'est pas possible. Pourquoi ne peut-elle pas être financée au Canada?

Je ne suis pas sûr que l'offre d'Air Canada règle efficacement la question de l'excédent de capacité. La société va diriger Air Canada. Elle va exploiter Canadien international comme une entité distincte. Et elle va installer une ligne aérienne à rabais à Hamilton. Et notre capacité dans tout ça? Par ailleurs, à moins que la nouvelle offre d'Onex ne présente quelques propositions intéressantes concernant le contrôle effectif d'American Airlines, je pense qu'elle sera problématique.

Un jour que je siégeais au Comité des transports, on a abordé la question de la compétitivité dans le secteur du transport aérien. J'ai posé des questions à un groupe de pilotes ou à un autre groupe de personnes sur le partage de dénominations en ce qui concerne les itinéraires intérieurs. Tous les lignes aériennes pratiquent le partage de dénominations à l'échelle internationale. Plutôt que d'avoir deux vols, un de Canadien international et un autre d'Air Canada, partant de Toronto à 19 heures pour se rendre à Calgary, pourquoi les deux compagnies ne consentiraient-elles pas à un partage de dénominations?

Je pensais naïvement que les compagnies aériennes se parleraient quand le gouvernement assouplirait l'article 47. Ils ont tout simplement pris chacun leur côté et maintenant on parle de fusion. La fusion est peut-être la seule solution. C'est ce que disent les compagnies aériennes.

• (1720)

J'espérais que face à cette possibilité, ils parleraient de la nécessité de rationaliser l'excédent de capacité. Parlant de picorage, Air Canada a proposé à Canadien de prendre ses routes internationales. C'est là où Canadien tire ses revenus. Peut-on vraiment parler de recherche de solution?

Les compagnies aériennes doivent se pencher sérieusement sur cette question. J'aimerais qu'on fasse preuve d'un peu plus de créativité et d'imagination parce que nous finirons par devoir régler des questions de politique très importantes à la Chambre. Je ne suis pas certain que nous faisons beaucoup de progrès. J'espère sincèrement que nous pourrions le faire.

Les pilotes d'Air Canada sont venus me rendre visite dans ma circonscription d'Etoibicoke-Nord qui se situe tout près de l'aéroport. Les questions d'ancienneté leur tiennent beaucoup à coeur, et quelle que soit l'issue de ce dossier, j'aimerais que les sociétés, si

c'est la solution de la fusion qui est retenue, règlent cette question de façon franche et concrète.

Si la fusion est la seule possibilité à retenir, je crois que cela présentera des possibilités très intéressantes. Nous avons vu pendant beaucoup trop longtemps Air Canada et les lignes aériennes Canadien se battre, parfois délibérément, pendant que les transporteurs internationaux entraînent au pays pour s'approprier leurs affaires.

Si nous finissons par créer une seule compagnie aérienne ayant des règles et des critères en matière de concurrence et de services, et ce sera notre rôle à titre de législateurs de voir à ce que ce soit le cas, je crois que cela pourrait devenir très intéressant. Nous pourrions alors affronter le monde avec la compagnie aérienne qui sortira de toute cette histoire et créer réellement une compagnie aérienne très rentable qui servira très bien tous les Canadiens. Nous n'en sommes pas encore là et il nous reste beaucoup de travail à faire.

Il s'agit aussi d'établir un cadre réglementaire. Nous avons les sociétés Canadien International et Air Canada, assorties de transporteurs régionaux. Certains des transporteurs régionaux comme Air Nova, Air Ontario et Canadien régional appartiennent aux grandes compagnies aériennes. Il faut opérer une certaine rationalisation de cette capacité. Je ne vois pas très bien comment cela se fera sans qu'on ne finisse pas avoir une situation de monopole.

Je me rappelle une expérience que nous avons vécue il y a quelques années à Toronto, quand nous y avions une excellente petite compagnie aérienne appelée City Express. Elle offrait des vols reliant l'île de Toronto, Montréal et Vancouver. Quelques entrepreneurs avaient créé cette compagnie aérienne qui exploitait une flotte de Dash-8. Elle offrait un excellent service. Elle allait très bien jusqu'à ce que Air Ontario intervienne soudain, les poches bien garnies, et offre des prix qui ont forcé City Express à abandonner.

Cela me préoccupe. Comment nous assurer qu'il y aura une certaine concurrence dans une situation de type monopolistique? J'espère bien que nous réussirons à parvenir à des conclusions raisonnables à ce sujet. Nous faisons grand bruit à propos d'une politique axée sur deux compagnies aériennes, mais au Canada notre politique accommode six compagnies aériennes. Il fut une époque où il y avait uniquement Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international, mais il y a maintenant d'autres joueurs très sérieux sur le marché: Air Transat, Canada 3000 et WestJet.

Tant que nous pouvons créer un environnement qui ne leur soit pas hostile, si nous finissons pas avoir une seule grande compagnie aérienne, cela ferait peut-être partie de la solution au problème de la concurrence. Il nous faut vraiment y réfléchir. Il faut que l'industrie du transport aérien soit beaucoup plus innovatrice. Je ne veux pas m'en prendre à Air Canada, mais franchement je ne suis pas très enthousiasmé non plus par la proposition d'Onex.

Il ne serait pas très constructif de mobiliser Lufthansa et United Airlines, de faire bénéficier les actionnaires de cet argent et de donner quelque chose à Hamilton sans s'attaquer au problème de capacité. Je ne suis pas sûr qu'ils veuillent vraiment rescapier les Lignes aériennes Canadien.

• (1725)

Je sais que nous en avons parlé, mais je vais remettre la question sur le tapis. Je ne crois pas que ce soit très alléchant pour les Canadiens. Le gouvernement du Canada attribue les liaisons internationales. L'autre jour, j'ai demandé à un employé d'Air Canada si cette dernière présume qu'en cas d'effondrement des Lignes aériennes Canadien, la nouvelle société Air Canada héritera les liaisons internationales. Il me semble que le gouvernement aurait alors des options. Je l'ignore; je ne suis pas dans les secrets du gouvernement. Nous pourrions confier les liaisons internationales d'Air Canada à Air Transat ou à Canada 3000. Pourquoi sommes-nous obligés de les confier à une ligne aérienne qui survivra? Nous avons des options.

J'espère que tous les intervenants de l'industrie cesseront de jouer des jeux et s'efforceront de faire preuve de créativité pour tenter de présenter des propositions qui répondront à nos objectifs de la politique gouvernementale et aux préoccupations et aux besoins de tous les Canadiens. En tant que législateurs, tâchons d'élaborer la politique-cadre qui permettra de réaliser ces objectifs de façon acceptable pour le gouvernement du Canada et pour tous les Canadiens.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.): Monsieur le Président, j'ai écouté le discours du député. Il a fait état de tous les problèmes que connaît l'industrie des transports aériens et de tous les enjeux, mais il n'a pas proposé de solutions. Il laisse ce soin aux transporteurs. Il a certes soulevé des points fort intéressants, le principal étant la concurrence. Il a parlé d'un transporteur régional ayant acculé un concurrent à la faillite par une guerre des prix.

Ma question a trait à l'augmentation de la participation étrangère, comme l'a indiqué le Bureau de la concurrence. La plupart des gens font valoir que le supposé nouveau transporteur en profiterait. Je vois les choses différemment. Je pense à des transporteurs comme WestJet, qui a fait de l'excellent travail pour les services dans l'Ouest. Ces sociétés grossissent et en absorbent d'autres, et offrent cette concurrence aux Canadiens. . .

Le Président: Je ne sais pas quelle était la question, mais le député peut intervenir sur l'énoncé.

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, le député d'en face représente le Parti réformiste. N'est-ce pas votre philosophie de laisser le marché décider? Maintenant, soudainement, le gouvernement doit décider ce que. . .

Le Président: Cher collègue, vous devez toujours adresser vos remarques à la présidence.

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, mes excuses. Le rôle du gouvernement consiste à établir un cadre stratégique pour l'évaluation des propositions.

En ce qui concerne la propriété étrangère, comme je l'ai déjà dit, le Bureau de la concurrence ne se penche que sur la compétition au Canada. Je voudrais bien que le Bureau de la concurrence fasse

Les crédits

preuve d'autant de rigueur à cet égard qu'il n'en fait en ce qui a trait aux prix de l'essence. J'ai certes pris part à cette discussion. Il n'a pas à se demander si la société est sous contrôle canadien. C'est une question importante pour les Canadiens. Je ne serais pas en faveur d'un pourcentage supérieur à 25 p. 100. D'un strict point de vue économique, d'aucuns pourraient prétendre que ce pourrait être plus efficace.

En tant que responsables des orientations, nous devons tenir compte d'autres facteurs que l'efficacité économique. En toute question importante pour le Bureau de la concurrence, tel est son mandat. Toutefois, en tant que législateurs, nous devons examiner la question de façon plus globale.

[Français]

M. Maurice Dumas (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je voudrais poser une question à mon collègue du Parti libéral.

J'aimerais lui demander s'il se souvient du projet de loi S-31 qui limitait à 10 p. 100 la participation dans une entreprise au Canada.

Je pense évidemment que cette loi avait été adoptée pour empêcher la Caisse de dépôt et placement du Québec d'acquérir une participation dans le Canadien Pacifique. Ce qui m'étonne, c'est qu'actuellement, pour aider le grand argentier du Parti libéral, soit le président d'Onex, le gouvernement soit prêt à passer outre à cette loi, à autoriser que le 10 p. 100 soit dépassé et à permettre à Onex de prendre le contrôle d'Air Canada.

• (1730)

[Traduction]

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, comme je l'ai dit au cours de mon intervention, lors de la privatisation d'Air Canada, il a été décidé de limiter à 10 p. 100 la participation de tout actionnaire. C'était pour assurer la participation au capital la plus large possible au Canada. Je n'étais pas ici à l'époque, mais c'était sans doute une décision judicieuse. Mon collègue était ici, et il dit qu'il est d'accord avec moi. Ce qui est paradoxal, c'est qu'il n'y ait aucune exigence semblable dans le cas de Canadien.

La propriété étrangère est un autre aspect intéressant. Selon la proposition d'Onex, la part d'American Airlines dans Canadien serait inférieure à ce qu'elle est aujourd'hui. Je crois que sa participation est de 34 ou 35 p. 100 aujourd'hui. Elle serait ramenée à environ 15 p. 100. Pourquoi une norme pour Air Canada et une autre pour Canadien?

L'objectif de la politique, soit une participation très large au capital d'Air Canada, a été atteint. Pourquoi perpétuer cette politique? C'est un bon sujet de débat. Selon moi, il est insensé d'exclure une possibilité avant d'en avoir discuté. Franchement, je ne vois pas au nom de quel objectif de politique nous le ferions.

Ce qui est regrettable, c'est que, lorsque Canadien a été aux prises avec de graves difficultés financières, American Airlines y a

Les crédits

injecté d'importants capitaux et a conclu une foule d'accords, ce qui, en dernière analyse, était probablement la bonne solution commerciale. Je crois cependant que, en fin de compte, Canadien a été paralysé par certains accords qui ont entravé son action.

Je ne suis pas très heureux du degré de contrôle que possède American Airlines dans Canadien selon la structure actuelle. Mais je crois savoir qu'Onex a avancé une nouvelle proposition cet après-midi. J'en prendrai connaissance avec un vif intérêt.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, j'écoutais le discours du député et je n'arrivais absolument pas à savoir où il voulait en venir. Il n'a fait que tourner en rond. Je vais lui poser une question directe au sujet de la propriété étrangère.

Le 26 octobre, le ministre a dit qu'il se pencherait sur la règle des 10 p. 100 pour ce qui est de la propriété étrangère. Il a dit qu'il réexaminerait cette question. Cela ne s'est pas fait encore, mais on en parle beaucoup. Le ministre est prêt à le faire. Nous avons maintenant une nouvelle offre d'Onex, qui a des liens directs avec le Parti libéral, où la propriété étrangère serait de l'ordre de 14,5 p. 100.

Si le ministre voulait favoriser la concurrence directe, n'aurait-il pas été préférable de changer les règles relatives à la propriété étrangère dès la suspension de l'application de la Loi sur la concurrence? Lorsque ces règles sont changées 78 jours plus tard, peu de gens sont prêts à préparer une offre dans le temps qu'il reste sur la période de 90 jours où l'application de la Loi sur la concurrence a été suspendue.

Nous empêchons la concurrence. Nous permettons à une personne de faire une offre parce qu'elle a déjà fait ses devoirs, qu'elle a déjà dépensé des millions de dollars et qu'elle sait déjà quelle sera la limite.

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, ma réponse sera double. Premièrement, le député est dans l'erreur. Comme de nombreux Canadiens, il confond la règle de participation des 10 p. 100 et la règle concernant la propriété étrangère.

La règle des 10 p. 100 signifie que, dans le cas d'Air Canada et non des Lignes aériennes Canadien, nul personne ou groupe de personnes ne peut posséder plus de 10 p. 100 du capital-actions d'Air Canada. C'est ce qui a été fixé lorsque Air Canada a été privatisée. La règle de la propriété étrangère est la règle des 25 p. 100.

Onex s'est d'abord manifestée en faisant une proposition. Évidemment, si le gouvernement avait eu à ce moment-là une décision stratégique selon laquelle il n'envisageait pas d'accroître la limite des 10 p. 100, il l'aurait dit. Onex ne se serait pas rendue jusqu'au point actuel si elle n'avait pas estimé que le gouvernement était disposé à discuter de cette question.

Je suis étonné qu'Air Canada réagisse de façon aussi dogmatique concernant la règle des 10 p. 100. À mon avis, cela va dans le sens de ses intérêts. Si Air Canada présentait une proposition ne respec-

tant pas la règle des 10 p. 100, je comprendrais qu'elle dit que cette proposition ne satisfait pas aux exigences de la loi du pays à l'heure actuelle, mais qu'elle fait respectueusement remarquer qu'il y a déjà une proposition à l'étude qui dépasse la limite et qu'elle désire que l'on tienne également compte de sa proposition.

• (1735)

Nous sommes des législateurs. Lorsque les gens s'adressent à nous, ils nous demandent de légiférer. Pourquoi est-il si impossible pour quelqu'un de dire que nous devrions remettre en question la règle des 10 p. 100?

À l'occasion, lorsque cela les arrange, les gens se cachent derrière ces règles. Personne n'a effectivement accru la limite des 10 p. 100. Personne n'a agi de la sorte. Personne n'a enfreint la loi du pays. Quelqu'un a dit que nous pourrions peut-être remettre cette limite en question. En toute franchise, si Air Canada a agi de la sorte, je ne vois pas comment notre gouvernement aurait pu dire «Vous ne pouvez agir de la sorte», car nous n'avons pas dit cela à Onex.

Je suis fermement convaincu que, si Air Canada avait présenté cette proposition, nous aurions eu le même genre de cadre stratégique que celui qui a été formulé récemment par le ministre.

Jouons-nous un jeu ou sommes-nous intéressés à trouver des solutions? Essayons de répondre à cette question.

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, je partagerai mon temps avec le député de Kings—Hants.

Je suis heureux de prendre part à ce débat, un débat qui, à mon avis, a causé pas mal d'inquiétude, un débat dont je dirai qu'il est consternant à plusieurs égards.

Comme il a eu à le faire dans d'autres affaires, le gouvernement fait face à une nouvelle crise qu'il doit gérer. Il a fait face à la même situation dans le cas de la pêche à la suite de la décision rendue dans l'affaire Marshall. Il a fait face à la même situation dans le cas de l'équité salariale. Espérons que cette fois-ci, cette affaire ne va pas se retrouver devant les tribunaux. Le député qui vient de prendre la parole a dit, à juste titre, qu'en tant que législateurs nous avons à faire face à des situations comme celle-ci.

Je félicite le Bloc d'avoir proposé cette motion. Il est extrêmement que nous examinions cette question maintenant. C'est une affaire qui évolue à une vitesse vertigineuse et que le gouvernement n'a pas très bien su mener.

Nous appuierons la motion parce le motif derrière la proposition de relever la limite de la participation au capital d'Air Canada, fixée à 10 p. 100 de la participation publique, est un motif très important, un motif crédible que nous devrions prendre en considération en dehors de toute influence extérieure. La règle des 10 p. 100 est une des questions au coeur du débat. Il y a aussi la question de la confiance que les Canadiens peuvent avoir dans les ententes et les

Les crédits

solutions proposées à cette crise dans l'industrie du transport aérien et que le gouvernement appuie en grande partie.

Il est proposé de modifier la règle des 10 p. 100. Ce changement particulier serait influencé par une autre proposition concernant la fusion. Il s'agit d'un cas évident de favoritisme.

Le processus lui-même est entaché par la désinformation et la confusion. Le moment choisi par le gouvernement pour annoncer la suspension de la Loi sur la concurrence était un autre sujet de préoccupation pour les Canadiens et particulièrement pour les gens d'affaires parce qu'il a des répercussions profondes et senties dans toute la communauté des affaires au Canada.

L'idée de modifier la règle des 10 p. 100 au début de la période de négociation de 90 jours aurait pu être acceptable. Elle ne l'est pas nécessairement. Cette idée aurait certainement été plus acceptable si, contrairement à ce qui se passe en ce moment, elle ne surgissait pas 16 jours avant la fin des 90 jours de suspension de la Loi sur la concurrence. C'est comme si le gouvernement modifiait les dimensions des buts et les règles du jeu pour donner un avantage indu et injuste à une équipe en plein milieu de la partie, en l'occurrence un des groupes qui propose de fusionner nos deux sociétés aériennes nationales et d'en prendre le contrôle.

Pour mettre les choses dans leur juste perspective, disons que le gouvernement a décidé tout à coup, à 16 jours de la fin de la période de négociation de 90 jours, d'annoncer qu'il pourrait bien modifier la règle qui interdit de posséder plus de 10 p. 100 des actions. Cela ne laissait matériellement pas le temps de préparer une offre sérieuse. Toute nouvelle proposition qui serait alors soumise serait nettement défavorisée. Même une proposition pouvant être faite à l'intérieur des 16 jours restants serait désavantagée par rapport à une proposition faite par une des parties intéressées au début des 90 jours. Le moment choisi est en soi très suspect si l'on pense aux questions d'équité et de concurrence, qui sont au coeur de toute cette affaire.

• (1740)

Pour ce qui est de la règle de 10 p. 100, la modification qui est proposée si tardivement illustre clairement que le gouvernement se contente d'improviser chaque jour dans sa façon de réagir aux diverses situations qui se présentent. Je le répète, l'idée ici est que le pourcentage aurait pu être plus élevé. Dans une économie concurrentielle, nous voulons certainement pouvoir choisir parmi les propositions les plus alléchantes pour notre transporteur aérien national. C'est vraiment le fond de toute la question.

Comme le député de Cumberland—Colchester l'a dit en termes simples que tout le monde comprend, si l'on va chez Canadian Tire acheter un grille-pain, on ne prend pas le premier qui nous tombe sous la main sans même regarder toutes les marques qui sont offertes. Si l'on compare cet achat à celui d'un transporteur aérien national qui vaut des milliards de dollars, je ne vois vraiment pas pourquoi on accepterait la seule proposition qui ait été faite, sous prétexte que le gouvernement nous dit de le faire. Nous savons fort bien que la réalité est différente. Dans ce cas-ci, il n'y a pas eu de

concurrence loyale, où les règles s'appliquent à tous également. C'est le principe fondamental de la Loi sur la concurrence.

La Loi sur la concurrence a été suspendue. Les règles ont été retirées et, très curieusement, le ministre a demandé au bureau de ne prendre qu'une petite part à toute cette affaire. C'est-à-dire qu'il a choisi d'écarter l'examen attentif auquel le bureau procéderait normalement et il a, en fait, enlevé tout pouvoir au Bureau de la concurrence en lui confiant un mandat très précis quant à savoir ce qu'il devrait réexaminer dans le cas de cet accord. Il a dit: «L'option du ministre est l'option préférée et ainsi, je vous dirigerai dans cette direction. Je ne vais pas vous demander d'examiner toute la situation comme vous le feriez normalement si la Loi sur la concurrence s'appliquait pleinement, mais je vais vous suggérer de vous attarder sur cet aspect particulier de votre travail et de vous en tenir à cela. Entre-temps, je continuerai de superviser la situation.» Le ministre a adopté un point de vue très paternaliste et étroit. En fin de compte, nous pourrions nous retrouver avec un transporteur dominant, ce qui ne servirait pas bien les Canadiens.

L'une des autres questions fondamentales est la façon dont cela va toucher les emplois, la situation de l'emploi au Canada. L'industrie canadienne du transport aérien donne du travail à des milliers de Canadiens dans toutes les régions du pays. Là encore, je félicite le Bloc d'avoir soulevé cette question, car cela ne touche pas une seule région du pays. La situation a des conséquences très importantes sur l'Ouest, l'Est, le Nord et tout le pays. Plus que toute autre chose, le gouvernement doit constamment avoir cette question à l'esprit, et on doit espérer que cela fera partie de sa liste de priorités dans la façon dont il examine et gère toute cette affaire.

Quelles sont les répercussions sur l'emploi au Canada? Des dizaines de petites compagnies aériennes seront touchées, c'est évident, et des centaines d'aéroports et de collectivités ne pourront plus compter sur les mêmes services et seront durement frappés si cette question n'est pas réglée de façon équitable.

Ce n'est pas une situation nouvelle. Le gouvernement aurait pu le prévoir mais, encore une fois, pour une raison quelconque qui m'échappe et que bon nombre de Canadiens n'arrivent pas à comprendre, il ne réagit pas. Il se contente d'improviser, de gouverner à la petite semaine, au lieu d'adopter des mesures concrètes ou d'élaborer un plan d'ensemble, ce qui redonnerait aux Canadiens la confiance dans leur gouvernement national.

• (1745)

Et on revient à la question de l'emploi. Le gouvernement propose de restructurer complètement, de réorganiser complètement notre industrie du transport aérien en l'espace de 90 jours. C'est inférieur à la période de gestation d'une éphémère commune. Autrement dit, le gouvernement veut transformer complètement l'industrie nationale du transport aérien et il demande aux Canadiens d'avoir foi dans le processus, alors qu'il change les règles du jeu à mesure que le processus se déroule.

Voilà qui n'est pas de nature à gagner la confiance des Canadiens. On devrait ralentir le processus et examiner le dossier avec une

Les crédits

attention extrême. On devrait s'assurer que ceux qui sont au parfum prennent les bonnes décisions.

Le problème tient notamment au fait qu'on ne sait pas qui est au parfum. On ignore quels renseignements sont disponibles. On ignore à quel moment on a annoncé que l'application de la Loi sur la concurrence allait être suspendue. On ne sait pas quels renseignements ont été échangés entre les diverses lignes aériennes avant la suspension de l'application de la Loi sur la concurrence.

Il faut maintenant être très vigilant quant à la façon dont les choses vont se passer dans les jours, les mois et les années à venir, car les conséquences vont être profondes et risquent d'être dévastatrices pour certaines collectivités.

Je souhaite bonne chance au ministre et au Comité des transports dans leurs délibérations, car l'enjeu est de taille. J'espère et j'ai confiance que les membres du comité vont obliger le gouvernement à rendre des comptes à cet égard.

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, je voudrais tout d'abord remercier le député qui, en conclusion, nous a tous souhaité bonne chance dans le meilleur esprit parlementaire. C'est un dossier très complexe qui pourrait avoir des répercussions sur le pays en entier. Notre façon de le régler en dira beaucoup sur nos capacités à titre de pays et de peuple en cette veille du XXI^e siècle.

J'ai dû m'absenter de la Chambre à quelques reprises et je m'en excuse parce qu'il y a certaines des remarques du député que je n'ai pas entendues, mais j'ai cru comprendre qu'il a affirmé que j'avais dit que la limite de 10 p. 100 serait élevée.

Ce que j'ai dit officiellement au comité l'autre jour est que le gouvernement serait disposé à songer à rehausser la limite de 10 p. 100 si, et uniquement si, cela s'avérait avantageux pour l'aviation commerciale. Autrement dit, si cela pouvait permettre d'accroître la stabilité et la viabilité de l'aviation commerciale, nous y songerions.

Je crois que nous respectons les meilleures traditions parlementaires. Nous consultons les députés. Nous discutons de la question ici même aujourd'hui. J'aimerais d'ailleurs souligner que je suis d'avis que le débat d'aujourd'hui a été très profitable.

J'espère que le député n'a pas, sans le vouloir, trompé la Chambre en faisant sa déclaration il y a quelques minutes.

M. Peter MacKay: Madame la Présidente, je me réjouis que le ministre soit présent et qu'il participe au débat. Je pense que c'est de la plus haute importance. Comme il l'a dit, cette affaire est lourde de conséquences. Il s'agit sans doute du dossier le plus important et le plus complexe que le ministre ait connu depuis des décennies.

Je tiens à être très clair là-dessus. Je ne voudrais pas induire la Chambre en erreur ni déformer les faits dans ce débat. Je crois

savoir que le ministre a laissé planer l'idée de modifier la règle de 10 p. 100. Il n'a pas dit qu'il le ferait ni qu'il ne le ferait pas.

Toutefois, le problème, c'est que cela est source de confusion dans l'industrie. Ceux qui participent à ce débat ont l'impression d'être sur des sables mouvants. Cette absence de politique, de leadership et d'engagement ferme quant à la façon de procéder entraîne beaucoup de malentendus, de méfiance et de confusion parmi les protagonistes et les Canadiens.

J'encourage le ministre à être plus affirmatif et à prendre les moyens de faire savoir clairement sa position aux Canadiens, à leur dévoiler sa politique ou son programme, afin d'éviter que ces questions n'engendrent un débat public alimenté par la colère, la confusion et la consternation quant à ce qui pourrait se produire. Ce ne serait bon pour personne.

● (1750)

Nous avons besoin d'un leadership ferme de la part du ministre et de son collègue des Pêches relativement à un grand nombre de questions dont nous sommes saisis. Je me réjouis assurément que nous puissions en débattre à la Chambre.

Cependant, il aurait mieux valu amorcer ce débat à la date initialement prévue en septembre, car cela nous aurait permis d'entreprendre beaucoup plus tôt l'étude de ces questions.

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, j'ai deux questions à poser au député. Premièrement, il parle de l'absence de politique; a-t-il lu la politique-cadre que j'ai déposée devant le comité l'autre jour?

Deuxièmement, veut-il dire que nous aurions dû dire que nous n'envisagerons pas de hausser la limite? Si nous avons dit cela, on nous aurait accusés de faire preuve de partialité en éliminant une des propositions que les actionnaires examineront.

M. Peter MacKay: Madame la Présidente, en faisant cette dernière observation, le ministre s'est, dans une large mesure, jeté sur sa propre épée. Il a déposé la politique de son gouvernement l'autre jour, 74 jours après le début de la situation actuelle. Au milieu de la partie, il a dit soudainement: «Oh, soit dit en passant, le règlement a changé, et voici notre position à ce sujet.»

Que le ministre lui-même vienne soudain proposer une politique sur ce point, ce n'est pas le genre de leadership ni le genre de prise de position solide dont les participants à ce débat pourraient tirer le moindre réconfort.

Quant à savoir si j'ai lu la politique qu'il a déposée l'autre jour, je dois dire que non. Nous avons un député très compétent qui siège à ce comité, le député de Cumberland—Colchester, qui, j'en suis sûr—et il fait signe que oui de la tête—l'a lue. Il a certainement exposé très clairement son opinion à ce sujet et continuera de le faire, pourrais-je ajouter.

Les crédits

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que j'interviens dans le débat sur une question très importante. L'avenir du secteur canadien du transport aérien est en jeu, et il importe de prendre le problème très au sérieux dans ce débat.

La discussion porte sur la règle de 10 p. 100, soit la participation maximale au capital d'Air Canada. Je ne me porte pas à la défense de cette règle, mais nous ne devrions pas discuter de cette question vers la fin d'une période de négociation ni dans les dernières heures d'une suspension de la Loi sur la concurrence, suspension qui vaut pour au moins une des fusions proposées.

La règle de 10 p. 100 est en soi imparfaite. Elle peut aider à protéger une direction médiocre, voire carrément mauvaise. Elle peut faire diminuer la valeur de l'avoir des actionnaires et la compétitivité d'une société. À certains égards, elle pourrait aller à l'encontre de l'ALÉNA. Cette règle a été adoptée en 1988, car la privatisation a eu lieu avant 1994, année de l'entrée en vigueur de l'ALÉNA. La règle est peut-être indéfendable, aux termes de cet accord. La règle de 10 p. 100 présente donc de vrais problèmes.

La question est de savoir pourquoi il faut attendre de nous retrouver au beau milieu d'une crise avant de discuter de cette règle et d'autres questions comme celle du cabotage, dans le cadre d'une discussion sur la restructuration générale des lignes aériennes canadiennes. C'est à croire que nous attendons toujours une crise avant de nous attaquer concrètement à des problèmes structureux qui hantent les Canadiens et leur économie.

Ce n'est pas le temps, dans une période aussi difficile, avec les esprits qui s'échauffent, de lancer des ballons d'essai concernant de profonds changements dans la structure des lignes aériennes au Canada. Nous aurions dû faire cela beaucoup plus tôt. Je soutiens que la suspension de l'examen de l'offre d'Onex par le Bureau de la concurrence doit être considérée comme un aveu de l'échec du gouvernement à diriger le pays et de son incapacité à procéder bien avant aujourd'hui à une restructuration visionnaire de l'industrie canadienne du transport aérien.

Les difficultés de cette industrie ne datent pas d'hier. Nous les connaissons de longue date. En fait, le gouvernement, qui exerce le pouvoir depuis 1993, a toujours su que cette industrie avait des difficultés.

• (1755)

Il ne faudrait pas demander aux consommateurs de payer la note des tergiversations et des tâtonnements du gouvernement, ou de son incapacité à traiter les grands dossiers avec une approche globale, holistique et visionnaire.

Le ministre a déclaré dans un des quotidiens que j'ai lus ce matin qu'il pourrait se laisser convaincre d'autoriser des étrangers à ouvrir boutique au Canada et à offrir à des compagnies aériennes l'exploitation de circuits qui seraient de propriété étrangère. C'est là encore une autre question dont nous devrions reparler lorsque les choses auront décané, que nous aurons réglé la crise du transport

aérien et achevé les négociations que nous menons sur au moins deux fronts, puisque deux propositions nous ont été faites.

Nous aurions dû parler de la limite des 10 p. 100, du cabotage, de toutes les questions connexes, à un moment où le temps ne nous aurait pas fait défaut, à un moment où la situation n'aurait pas été aussi critique.

Au lieu de recourir à ce mode de gestion ponctuelle et réactive que le gouvernement privilégie aujourd'hui, nous aurions pu mettre en place un plan d'action qui aurait permis à l'industrie du transport aérien de se restructurer, au lieu d'obliger cette industrie et d'autres entités, comme c'est le cas aujourd'hui notamment pour Canadian Airlines et Air Canada, à nous proposer des solutions. Le gouvernement fait preuve de pragmatisme dans cette affaire. Il s'abstient de mettre en place le cadre structurel auquel on s'attendrait de tout gouvernement et auquel le secteur privé pourrait s'adapter à longue échéance et de façon cohérente.

Le gouvernement applique au transport aérien la même stratégie qu'il a appliquée à la fusion des banques. Les députés se souviendront qu'il y a environ un an nous débattions vivement de la question de la fusion des banques. Le gouvernement avait choisi de ne pas tenir compte des projets de réformes structurelles au secteur des services financiers qui lui étaient proposées depuis 1993 jusqu'au jour où des propositions venant du secteur privé l'ont obligé à prendre des décisions sur des initiatives bien précises. Et aujourd'hui, au lieu de nous concentrer sur la nature globale de la réforme et de la restructuration du transport aérien au Canada, nous analysons deux projets de fusion bien précis.

Dans le dossier de la fusion des banques, nous avons décidé d'examiner soudainement deux projets de fusion au lieu de nous concentrer sur la restructuration du secteur des services financiers du Canada, ce qui nous aurait aidé à accroître la compétitivité du secteur sur le marché mondial et à satisfaire aux besoins des Canadiens. Ce n'est malheureusement pas, à mon avis, la bonne façon d'élaborer une politique gouvernementale visant à protéger à long terme la compétitivité des entreprises canadiennes et les consommateurs du Canada.

Depuis la décision du gouvernement concernant les fusions, nous avons pu observer dans le secteur des services financiers les répercussions de cette décision. La Banque de Montréal a annoncé la mise à pied de 1 400 travailleurs qui est directement attribuable à cette décision. Elle a aussi annoncé la fermeture de 100 succursales. Il ne faut pas oublier que les banques ont accepté, si les fusions étaient autorisées, de maintenir les succursales et les services dans toutes les localités rurales qu'elles desservaient alors et de maintenir les niveaux d'emploi existants.

Le ministre des Finances, qui voyait lui-même ses aspirations à la direction du parti menacées et qui essayait de se gagner des appuis parmi les députés d'arrière-ban, a autorisé une révolte au sein du caucus libéral. Le caucus libéral a mené une chasse aux sorcières à l'endroit des banques et nous avons assisté à une levée de boucliers des députés libéraux d'arrière-ban qui ont ainsi empêché

Les crédits

l'examen de l'intérêt public, ce qui aurait été dans l'intérêt à long terme de l'industrie canadienne et des consommateurs canadiens.

Il est aussi important de signaler que les pertes en capital des actionnaires se sont élevées à 7,2 milliards de dollars au Canada depuis cette décision. Aux États-Unis, pendant la même période, la valeur des actions a augmenté de 7,4 p. 100 dans les banques américaines. C'est très important, étant donné que 7,5 millions de Canadiens sont actionnaires dans les banques, directement ou indirectement.

• (1800)

Il y a eu 1 400 emplois de supprimés dans une seule des banques visées, à cause de la décision concernant les fusions. Le Dominion Bond Rating Service a baissé la cote des banques canadiennes et a expliqué que sa décision était directement liée à celle du ministre des Finances. Les capitaux boursiers ont connu une baisse et la capacité des Canadiens d'épargner et d'investir pour l'avenir, souvent pour leur retraite, s'est trouvée compromise, tout cela à cause de cette décision.

Nous voici encore en train de discuter d'un projet de fusion précis au lieu de voir la situation à long terme. Cela fait drôlement contraste avec l'ancien gouvernement conservateur, qui a eu la clairvoyance et le courage d'examiner non seulement les vraies questions auxquelles les Canadiens sont confrontés aujourd'hui et seront confrontés demain, mais aussi celles auxquelles ils seront confrontés au cours du prochain siècle.

Le gouvernement actuel n'aurait pas eu le courage de conclure un accord de libre-échange. Il n'aurait pas eu le courage ou la clairvoyance de faire des réformes fiscales importantes, de mettre en oeuvre des politiques fiscales qui n'étaient pas populaires, mais qui se sont révélées efficaces à long terme. Je ne crois pas que le gouvernement actuel aurait eu la clairvoyance et le courage de mettre en oeuvre certaines des politiques de déréglementation que nous avons vues dans les secteurs des services financiers, des transports et de l'énergie.

Au lieu de cela, nous sommes ici ce soir à discuter de politiques pour essayer de réagir à des projets précis de fusion proposés par le secteur privé parce que nous n'avons pas établi une approche à long terme avant de nous retrouver devant une situation de crise. L'approche du gouvernement dans ce dossier et dans la plupart des autres dossiers dont il est saisi est axée sur la gestion de crise. C'est comme installer un système d'extincteurs automatiques pendant que le feu fait rage dans la maison. Ce n'est simplement pas la bonne façon de faire les choses et, à notre avis, ce n'est certainement pas la bonne façon de gouverner.

[Français]

M. Maurice Dumas (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame la Présidente, vous me permettez de poser une question à mon collègue de Kings—Hants, pour qui j'ai beaucoup de respect.

C'est probablement la même question que celle que j'ai posée au député libéral d'en face. En 1982, il était probablement un jeune

étudiant, il ne se rappelle peut-être pas des raisons pour lesquelles on avait mis de l'avant le projet de loi S-31 qui limitait à 10 p. 100 la participation de quelque compagnie que ce soit dans l'achat d'un autre projet.

La Caisse de dépôt et placement avait l'intention de participer d'une façon importante à l'achat de Canadien Pacifique. Le premier ministre de l'époque—tous se souviennent que c'était un dénommé Pierre Trudeau qui n'aimait pas tellement le Québec et craignait l'influence du Québec dans quoi que ce soit—avait fait adopter le projet de loi S-31. Cela visait à empêcher la Caisse de dépôt et placement du Québec de participer à l'achat de Canadien Pacifique. Je dois vous dire que le projet n'était pas des plus nobles.

Maintenant, on s'aperçoit que le gouvernement, pour favoriser ses petits amis, pour permettre au grand argentier du Parti libéral de participer à l'achat d'Air Canada, permettra à Onex, avec cette loi, de devenir un des propriétaires d'Air Canada et de Canadien International.

J'espère que mon collègue de Kings—Hants se souviendra de cela, et je me demande s'il peut commenter à ce sujet.

[Traduction]

M. Scott Brison: Madame la Présidente, en 1982, je n'étais pas assez âgé pour posséder un permis de conduire. Je ne me rappelle pas la loi en question. J'ai cependant beaucoup de respect pour le député et le genre de politiques que les gouvernements appliquaient en 1982 et, en fait, dans les années 70, étaient fort différentes. Cela est dû en partie au fait, et je crois même que les libéraux s'en rendent compte aujourd'hui, que nous vivons à l'ère de la mondialisation. Nous devons désormais composer avec de nombreuses réalités qui sont bien différentes de celles qui existaient dans les années 70 et au début des années 80.

Il m'est très difficile de comparer ces deux questions, car nous examinons aujourd'hui des questions de concurrence mondiale qui sont extrêmement différentes. Une politique qui aurait pu être convenable à cette époque-là ne le serait probablement pas aujourd'hui. Il importe également de se rendre compte que la Caisse de dépôt détient actuellement 10 p. 100 des actions d'Air Canada.

• (1805)

J'espère que cela répond du moins un peu à la question du député.

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, à en juger par les propos du député de Kings—Hants, dois-je comprendre qu'il est en faveur des fusions bancaires et contre les fusions de lignes aériennes?

D'après les meilleurs conseils que nous avons obtenus, toute modification de la règle des 10 p. 100 n'annulera aucun de nos engagements envers l'ALENA. L'année dernière, l'Assemblée législative de l'Alberta a supprimé la règle des 10 p. 100 à l'égard des Lignes aériennes Canadien, car, évidemment, la société mère était PWA, une création de l'Assemblée législative de cette province.

Les crédits

Le Bureau de la concurrence participera intensément à toute activité. Il examinera la fusion de la manière habituelle.

Je rappelle au député que le gouvernement a dû faire face à trois options en juillet: le sauvetage des Lignes aériennes Canadiennes, la faillite éventuelle des Lignes aériennes Canadiennes, ou la recherche d'un autre moyen, aussi imparfait puisse-t-il être, pour trouver une solution appropriée.

M. Scott Brison: Madame la Présidente, en ce qui concerne la première question, notre parti n'était pas en faveur de la fusion des banques. Nous désirions à cette époque que le ministre des Finances négocie la meilleure entente possible au nom des Canadiens. Il avait la possibilité d'y arriver car les banques étaient disposées à réduire de 10 p. 100 les frais de service, à offrir des services aux communautés rurales et à ouvrir des succursales ainsi qu'à maintenir des emplois dans les banques canadiennes. Malheureusement, le ministre des Finances a raté cette occasion. Il était tellement concentré sur les enjeux politiques à court terme de cette question qu'il en a oublié les intérêts à long terme des Canadiens. C'est là le point capital de cette question.

Le gouvernement a fait face cet été à une crise qui a touché l'industrie du transport aérien et les Lignes aériennes Canadiennes. Je dis au ministre que s'il avait adopté une démarche plus proactive et visionnaire au cours des dernières années eu égard à la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, avant l'avènement de ce genre de crise, il aurait pu éviter cette évolution des événements.

M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, la discussion a été passionnante et le débat qui a eu cours pendant la journée a été très intéressant.

Je vais continuer de m'occuper de certaines des questions qui ont été abordées. Je me rends compte que certaines des idées que je vais présenter seront répétitives, mais nous savons tous que si nous répétons assez souvent les mêmes choses, cela se traduit effectivement par un apprentissage efficace.

Je félicite le ministre des Transports pour sa présentation à ce sujet devant la Chambre et devant le Comité sénatorial permanent mardi, ainsi que pour le cadre stratégique qu'il a déposé. Il a beaucoup éclairé un sujet d'intérêt brûlant pour les députés et les Canadiens depuis plusieurs mois.

La position du gouvernement est maintenant connue. Les parties du secteur privé pourront maintenant agir sur la base de la politique-cadre et du processus annoncés par le ministre pour approuver et assortir de conditions toute proposition visant la restructuration de l'industrie du transport aérien.

Je voudrais parler de deux questions importantes soulevées mardi dernier par le ministre. Ces questions ont été au cœur d'une grande partie du débat d'aujourd'hui. La première concerne la limite de 10 p. 100 établie par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en ce qui concerne les actions avec droit de

vote. La deuxième concerne le plafond imposé sur la propriété étrangère de tout transporteur aérien canadien et le contrôle canadien exigés dans la Loi sur les transports au Canada.

On confond souvent ces deux questions. Elles ont l'air très similaires, mais elles portent sur des concepts différents. Les deux questions sont tout à fait pertinentes, et le ministre des Transports a traité des deux dans sa politique-cadre et dans ses déclarations.

J'espère que, en les traitant toutes les deux à la fois, il me sera possible non seulement d'éclaircir deux points très techniques, mais aussi de mettre fin à toute confusion dans l'esprit de certains députés. Certains députés confondent vraiment les deux.

- (1810)

La limite de 25 p. 100 sur les actions avec droit de vote détenues par les investisseurs étrangers s'applique à tous les transporteurs canadiens, y compris Air Canada. C'est un pourcentage global qui impose un plafond sur la capacité de non-Canadiens d'agir séparément ou de concert avec d'autres pour influencer le résultat des votes des actionnaires. Cette limite quantitative s'accompagne dans la Loi sur les transports au Canada d'un test qualitatif de la participation canadienne.

C'est l'Office des transports du Canada, un organisme quasi-judiciaire sans lien de dépendance avec le gouvernement et le ministre des Transports, qui est responsable d'appliquer la limite quantitative et le test de la participation canadienne. Ces points sont très importants.

Autre fait à noter, le critère des 25 p. 100 et le critère de contrôle sont des obligations permanentes auxquelles doit se conformer toute société aérienne avant d'obtenir un permis lui permettant de fonctionner comme transporteur aérien canadien. Le respect de ces critères peut être réévalué à tout moment selon que des changements surviennent dans la propriété ou à la direction de la société aérienne, si de nouveaux éléments d'information sont portés à l'attention de l'agence ou en cas de plaintes.

Ces deux critères, que j'appellerai les critères de propriété et de contrôle canadiens, ont un objectif assez simple. Ils visent à garantir que tous les transporteurs aériens canadiens appartiennent à des Canadiens et sont contrôlés par des Canadiens, c'est-à-dire à garantir que cette industrie cruciale pour tous les Canadiens demeure canadienne dans le plein sens du terme.

Je passe maintenant à la règle des 10 p. 100, qui a été imposée à Air Canada seulement par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et pas par la Loi sur les transports au Canada ni par une autre loi fédérale d'application générale. Aucune autre société aérienne au Canada n'est assujettie à cette règle, même si cela n'a pas toujours été le cas. Jusqu'à il y a 18 mois, les Lignes aériennes Canadiennes étaient assujetties à une règle semblable qui remontait à l'époque où la société appartenait à la province de l'Alberta. Le gouvernement de cette province a aboli cette règle en 1997.

Les crédits

En tant que telle, la règle des 10 p. 100 ne vise pas les non-Canadiens, mais bien tous les actionnaires, tant canadiens que non canadiens. Cette règle s'applique à tous, que ce soit à titre individuel ou en groupe, de sorte qu'il est expressément interdit aux actionnaires de conclure une entente qui permettrait à une personne, ainsi qu'à ses associés, de posséder ou de contrôler, de façon directe ou indirecte, des actions avec droit de vote représentant plus de 10 p. 100 des votes qui peuvent servir à élire des membres du conseil d'administration d'Air Canada.

La règle des 10 p. 100 est prévue dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada adoptée en 1988 afin de garantir qu'Air Canada conserve une participation multiple. Il me semblait qu'il y avait déjà à Air Canada une participation multiple en ce sens qu'il s'agissait d'une société d'État, appartenant également à tous les Canadiens. Alors, lorsque la compagnie aérienne a été privatisée, le Parlement a répué à envisager que cette compagnie nationale puisse être un jour détenue ou contrôlée par un individu ou un groupe, même en reconnaissant que ce seraient des Canadiens, comme le prévoient les règles sur la propriété et le contrôle canadiens. Il semble que cette idée ait été suffisamment convaincante,

car elle a fait l'objet de peu de débats à ce moment-là chez les Canadiens, dans les médias ou au Parlement et elle a été intégrée dans la loi qui régit Air Canada à ce jour.

Le point qu'il faut souligner, c'est que la limite de 10 p. 100 n'est pas, je le répète. . .

La présidente suppléante (Mme Thibeault): À l'ordre, s'il vous plaît. Comme il est 18 h 15, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations. Conformément à l'ordre adopté aujourd'hui, la motion est mise aux voix d'office et le vote par appel nominal est demandé et reporté au mardi 2 novembre 1999, à la fin de la période réservée aux initiatives ministérielles.

[Français]

Comme il est 18 h 15, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 15.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 28 octobre 1999

AFFAIRES COURANTES		Questions au Feuilleton	
Réponse du gouvernement à des pétitions		M. Lee	785
M. Lee	783		
Comités de la Chambre		INITIATIVES MINISTÉRIELLES	
Procédure et affaires de la Chambre		Les crédits	
M. Lee	783	Jour désigné—Air Canada	
Le Code canadien du travail		M. Duceppe	785
Projet de loi C-12. Présentation et première lecture	783	Motion	785
Mme Bradshaw	783	M. Kilger	785
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	783	Motion	785
La loi sur la concurrence		Adoption de la motion	785
Projet de loi C-276. Présentation et première lecture	783	M. Lee	785
M. Gallaway	783	Motion	785
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	783	Adoption de la motion	785
Deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité	783	M. Bergeron	785
La Loi sur les référendums découlant de l'initiative des citoyens		M. Duceppe	785
Projet de loi C-277. Présentation et première lecture	783	M. Guimond	787
M. White (North Vancouver)	783	Amendement	788
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	784	M. Collenette	788
Loi électorale du Canada		M. Duceppe	790
Projet de loi C-278. Présentation et première lecture	784	M. Collenette	790
M. White (North Vancouver)	784	Mme Meredith	790
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	784	M. Collenette	790
Loi électorale du Canada		M. Riis	791
Projet de loi C-279. Présentation et première lecture	784	M. Collenette	791
M. White (North Vancouver)	784	Mme Meredith	791
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	784	M. Loubier	792
Loi sur le droit d'auteur		Mme Meredith	792
Projet de loi C-280. Présentation et première lecture	784	Mme Desjarlais	792
M. Mahoney	784	Mme Meredith	793
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	784	Mme Desjarlais	793
Loi sur le divorce		M. Collenette	794
Projet de loi C-281. Présentation et première lecture	784	Mme Desjarlais	794
M. Gallaway	784	M. Finlay	795
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	784	Mme Desjarlais	795
Comités de la Chambre		M. Casey	795
Procédure et affaires de la Chambre		M. Collenette	796
Motion d'adoption	784	M. Casey	797
M. Lee	784	Mme Desjarlais	797
Adoption de la motion	784	M. Casey	797
Les pétitions		M. Collenette	797
L'Immigration		Mme Girard-Bujold	797
M. White (North Vancouver)	784	M. Guimond	797
La Constitution		Mme Girard-Bujold	798
M. Breitzkreuz (Yellowhead)	785	Mme Meredith	798
		Mme Girard-Bujold	798
		M. Perron	799
		M. McWhinney	800
		M. Perron	801
		M. McWhinney	801
		M. McKay	801
		M. Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	802
		Mme Meredith	804
		M. Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	804
		M. Chrétien (Frontenac—Mégantic)	804
		M. Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	804
		M. Asselin	804

M. Chrétien (Frontenac—Mégantic)	806
M. Asselin	806
M. Dubé (Lévis—et—Chutes—de—la—Chaudière)	806
M. Asselin	806
M. Myers	807
M. Sauvageau	808
M. Myers	808
M. Casey	809
M. Myers	809
M. Sekora	809
M. Keddy	810
M. Sekora	810
M. Chrétien (Frontenac—Mégantic)	811
M. Sekora	811
M. Bailey	811
M. Sauvageau	812
M. Bailey	812
M. Casey	812
M. Bailey	812
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	813
M. Collette	814
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	814
M. Chrétien (Frontenac—Mégantic)	814
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	815
M. Jackson	815
Mme Desjarlais	816
M. Jackson	816
M. Chrétien (Frontenac—Mégantic)	816
M. Jackson	816
M. Assadourian	816
M. Jackson	816

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La fondation de la résidence Lisaard	
M. Perić	817
Jimmy «Iceman» MacNeil	
M. Breitzkreuz (Yellowhead)	817
Le Parlement arménien	
M. Assadourian	817
La Loi canadienne sur la santé	
Mme Wasylcia—Leis	817
L'agriculture	
M. Pagtakhan	818
La Gendarmerie royale du Canada	
M. Saada	818
Les vétérans de la marine marchande	
M. Goldring	818
Futurallia 2000	
M. Cardin	818
Les élèves de Kimmirut	
Mme Karetak—Lindell	818
Les céréaliculteurs	
M. Ramsay	819
Geneviève Jeanson	
Mme Jennings	819

La télévision française en Ontario	
M. Bellemare	819
Jon Sim	
M. MacKay	819
La pauvreté	
M. Canuel	820
La Semaine sans violence	
Mme Redman	820
L'agriculture	
M. Iftody	820
La Garde côtière canadienne	
M. Muise	820
Les frais de scolarité	
M. Caccia	820
Les sans-abri	
Mme Davies	821

QUESTIONS ORALES

L'agriculture	
M. Hilstrom	821
M. Chrétien (Saint—Maurice)	821
M. Hilstrom	821
M. Chrétien (Saint—Maurice)	821
M. Hilstrom	821
M. Chrétien (Saint—Maurice)	821
M. Ritz	822
M. Vanclief	822
M. Ritz	822
M. Vanclief	822
Le transport aérien	
M. Duceppe	822
M. Collette	822
M. Duceppe	822
M. Collette	822
M. Guimond	822
M. Collette	823
M. Guimond	823
M. Collette	823
L'Agriculture	
Mme McDonough	823
M. Chrétien (Saint—Maurice)	823
Mme McDonough	823
M. Chrétien (Saint—Maurice)	823
M. Borotsik	823
M. Vanclief	823
M. Borotsik	823
M. Vanclief	823
L'assurance—emploi	
M. Harris	824
M. Martin (LaSalle—Émard)	824
M. Harris	824
M. Martin (LaSalle—Émard)	824
Le transport aérien	
M. Gauthier	824
M. Collette	824
M. Gauthier	824
M. Collette	824
Les pêches	
M. Scott (Skeena)	825

M. O'Brien (Labrador)	825
M. Scott (Skeena)	825
M. O'Brien (Labrador)	825
M. O'Brien (Labrador)	825
La pauvreté	
Mme Gagnon	825
Mme Bradshaw	825
Mme Gagnon	825
Mme Bradshaw	825
Les pêches	
M. Duncan	825
M. Chrétien (Saint-Maurice)	826
M. Duncan	826
M. Chrétien (Saint-Maurice)	826
L'assurance-emploi	
M. Laurin	826
Mme Stewart (Brant)	826
L'immigration	
M. McKay	826
Mme Caplan	826
Les affaires autochtones	
M. Mayfield	826
M. Martin (LaSalle—Émard)	826
M. Mayfield	827
M. Martin (LaSalle—Émard)	827
L'agriculture	
M. Proctor	827
M. Vanclief	827
M. Proctor	827
M. Vanclief	827
M. Borotsik	827
M. Vanclief	827
Les sans-abri	
M. Bernier (Tobique—Mactaquac)	827
M. Eggleton	827
Le défi de l'an 2000	
Mme Whelan	828
M. Manley	828
La justice	
M. Benoit	828
Mme Caplan	828
Les productions audiovisuelles	
M. Bergeron	828
Mme Copps	828
L'agriculture	
M. Blaikie	828
M. Chrétien (Saint-Maurice)	828
Les Anciens combattants	
M. MacKay	829
M. Baker	829
Présence à la tribune	
Le Président	829
Le parlement arménien	
Le Président	829
M. Chrétien (Saint-Maurice)	829
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	829
M. Duceppe	830

M. Blaikie	830
M. MacKay	830
Recours au Règlement	
Certains propos tenus à la Chambre	
M. Earle	830
M. Earle	831
M. White (Langley—Abbotsford)	831
M. Blaikie	831
M. Epp	831
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	831
M. Proctor	831
M. Hill (Prince George—Peace River)	831
Les travaux de la Chambre	
M. McNally	832
M. Boudria	832

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—Air Canada	
Motion	832
M. St-Julien	832
M. Asselin	834
M. St-Julien	834
M. Brien	834
M. St-Julien	834
M. Fournier	834
M. Fournier	835
M. Asselin	836
M. Fournier	836
M. Brien	836
M. Asselin	838
M. Brien	839
M. Mahoney	839
M. Canuel	840
M. Mahoney	840
Mme Parrish	841
M. Obhrai	843
Mme Parrish	843
M. Asselin	843
Mme Parrish	843
Mme Lill	843
M. Asselin	845
Mme Lill	845
M. Mancini	845
Mme Lill	845
M. Nystrom	845
M. Nystrom	846
M. Easter	847
M. Nystrom	847
M. Asselin	848
M. Nystrom	848
M. Cullen	848
M. Obhrai	851
M. Cullen	851
M. Dumas	851
M. Cullen	851
M. Keddy	852
M. Cullen	852
M. MacKay	852
M. Collenette	854
M. MacKay	854
M. Collenette	854

M. MacKay	854
M. Brison	855
M. Dumas	856
M. Brison	856

M. Collenette	856
M. Brison	857
M. Dromisky	857
Demande et report du vote	858

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste – lettre

Lettermail

**03159442
Ottawa**

*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**