

*Transports aériens*

J'aimerais vous parler un peu du communiqué du ministre. Il se résume à une page de deux paragraphes, et il est censé nous informer de la nouvelle politique du gouvernement du Canada en matière de transport aérien. En quoi consiste cette politique? Il répugne à l'intelligence de tenter d'y trouver un sens. D'abord, le gouvernement annonce qu'il permettra à Air Canada de se porter acquéreur de Nordair. Nombreux sont ceux qui se réjouiront de cette décision; d'autres en seront contrariés. Au moins est-elle claire.

Le deuxième point de la politique libérale est le suivant: après l'avoir achetée, Air Canada devra revendre cette société immédiatement au gouvernement canadien à un prix fixé. Ainsi qu'on peut le présumer, cette transaction coûtera encore de l'argent aux contribuables canadiens. D'autre part, une société de la Couronne l'achètera mais de l'autre le gouvernement forcera cette société à la céder aux Canadiens par personne interposée, en l'occurrence le gouvernement du Canada, mais cette fois à un prix plus fort.

Troisième point, le gouvernement laisse entendre qu'il a l'intention de la revendre au secteur privé en l'espace d'une année. Les socialistes passent pour être ferrés en dialectique. Mais là nous sommes battus. A l'origine, on a donc une société d'entreprise privée. Une société de la Couronne obtient l'autorisation de l'acheter; le gouvernement la rachète à cette dernière; puis, une année plus tard, elle est de nouveau revendue. Est-ce une politique bien brillante? On a dit aux acquéreurs éventuels une année à l'avance de surveiller l'affaire et d'attendre. On leur a demandé de ne pas faire de surenchères, d'offrir le moins possible puisque le gouvernement est, de toute façon, tenu de vendre à la fin de l'année.

Ma question n'est ni facétieuse ni rhétorique. Le gouvernement veut-il désormais dire qu'il vendra la société Nordair au secteur privé à la fin de l'année quel que soit le prix offert? Les Canadiens sont en droit d'avoir des explications sur ce point. Le gouvernement devrait s'engager, au cas où les offres ne le satisfieraient pas—et l'on connaît son piètre sens des affaires—il devrait donc s'engager à ne pas vendre à n'importe quel prix. Pourtant le ministre a dit «Oui, d'ici un an, la société sera désétatisée». Si le gouvernement pense que la société devrait rester aux mains du secteur privé, il aurait dû laisser les choses comme elles étaient et ne pas se commettre dans une affaire ridicule dont il a décrit tous les tenants et les aboutissants dans un communiqué ministériel d'une page.

Dans les quelques minutes qui me restent, j'aimerais exposer la position de mon parti sur cette question. Nous n'hésitons pas à dire que certains secteurs de l'économie canadienne devraient être nationalisés.

**Des voix:** Bravo!

**M. Broadbent:** Nous n'hésitons pas, non plus, à dire, à l'instar des deux tiers des pays de l'Europe de l'Ouest, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et une bonne partie de l'Amérique latine, que le secteur public peut non seulement apporter sa contribution là où le secteur privé a manqué de le faire, mais qu'il peut apporter une contribution valable, supérieure, dans bien des cas, à celle du secteur privé.

Certains domaines de l'activité humaine se prêtent particulièrement bien à une intervention fière, plutôt que timide et honteuse, de la part du gouvernement au nom de son peuple. Nous croyons, quant à nous, que le secteur des transports est précisément un des ces domaines.

[M. Broadbent.]

Nous abordons la question de cette prise de contrôle en nous fondant sur le principe que dans le secteur des transports, qui nécessite énormément d'investissements de capitaux, il est très judicieux de compter sur l'entreprise publique.

Le chef de l'opposition ne s'est pas donné la peine de lire la documentation soumise à la Commission canadienne des transports. Lorsqu'elle a rendu sa décision, la CCT a fait allusion à des problèmes connexes. Comme je n'ai que vingt minutes pour participer à ce débat, je dois être bref. En fait, des livres entiers ont été écrits sur les raisons qui ont motivé la décision de la Commission à ce sujet. Les conclusions de la Commission sont en partie les suivantes:

J'estime que si l'industrie canadienne avait dû affronter le déchaînement de la concurrence, nos lignes aériennes qui sont pourvues d'un équipement très moderne et qui dispensent d'excellents services à la population canadienne, ne seraient pas ce qu'elles sont aujourd'hui. C'est uniquement en limitant la concurrence que les services régionaux ont pris de l'ampleur, étendu leurs itinéraires et acquis les avions à réaction qui desservent maintenant la plupart des régions du Canada.

Si nous discutons vraiment avec sérieux de cette question complexe, nous devons alors tenir compte d'une commission dont les conclusions s'inspirent des constatations d'experts sur l'expérience acquise en pays étrangers.

Une conclusion sur les transports aériens au Canada, comme aussi dans divers autres pays du monde, c'est que la concurrence, dans une industrie à aussi grande concentration de capitaux, est un désavantage plutôt que le contraire pour un service public. Au fond, c'est pourquoi mon parti croit tant en Air Canada comme entreprise publique. Air Canada, compte tenu des difficultés qui surgissent de temps à autre, peut, croyons-nous, assurer de plus grands avantages aux Canadiens.

Dans les quelques minutes qui me restent, j'aimerais traiter de la concurrence. J'ai déjà mentionné brièvement le fait que dans une activité aussi complexe que les transports modernes, surtout aériens, une diminution de la concurrence est très sensée, si nous voulons en tirer le meilleur parti possible.

Le chef de l'opposition officielle a proposé une motion traitant de la concurrence. S'il avait lu la décision de la Commission, il saurait que dans la plupart des secteurs, Nordair et Air Canada ne se font pas du tout concurrence. En fait, deux lignes seulement se chevauchent en termes de service aérien. Même si la concurrence est un élément important d'une politique du transport aérien, il faut se rappeler qu'elle est presque inexistante dans le cas qui nous occupe. Vu d'un point de vue général ou particulier, l'argument de l'opposition officielle ne tient pas.

La position absurde adoptée par le gouvernement, qui achète aujourd'hui du secteur privé pour revendre demain, ne mérite pas qu'on s'y attarde plus de deux minutes.

● (1632)

Je conclurai en disant que nous appuyons la recommandation présentée à l'origine par le comité du transport aérien. Je voudrais faire remarquer à la Chambre que dans sa recommandation, il a souligné—et je pourrais citer de longs passages pour appuyer mes dires—qu'Air Canada n'avait pas le droit de détruire sa filiale, qu'elle n'avait pas le droit d'éliminer la concurrence et qu'elle devrait continuer à confier à Nordair les opérations que le règlement l'autorise actuellement à remplir, sinon son permis pourrait lui être retiré.