

Transports aériens

Je suis certain que la plupart des Canadiens se souviendront bien de la déclaration qu'a faite le premier ministre (M. Trudeau) à la télévision au début d'août quand il a dit qu'il allait réduire l'intervention du gouvernement dans le secteur privé. Aujourd'hui, trois mois plus tard, pour réduire son ingérence dans le secteur privé, le gouvernement achète une compagnie aérienne du secteur privé pour laquelle il y avait des acheteurs du secteur privé.

Une voix: Cela s'appelle avoir de la souplesse.

M. Clark: Mon collègue dit que cela s'appelle avoir de la souplesse. Cela s'appelle aussi être absolument incapable de tenir la promesse qu'il avait faite à la population canadienne, ce qui montre bien que l'engagement qu'il avait pris de limiter ses dépenses est une farce et une supercherie. Cela fait bien voir encore une fois que c'est un gouvernement qui a très peu de respect pour ses associés dans l'économie canadienne ou pour la collectivité canadienne. C'est un gouvernement qui ne peut s'empêcher d'intervenir et d'essayer de dominer. Nous parlons de l'industrie aéronautique ici aujourd'hui, mais l'attitude interventionniste qui a fait tant de mal à l'industrie aéronautique canadienne est la même qui a créé une atmosphère de conflit au Canada, que ce soit avec les gouvernements provinciaux, le secteur privé, les groupes de bénévoles ou les simples citoyens.

Cette attitude de la part du gouvernement fausse le principe de l'action du gouvernement dans l'économie du secteur public par le truchement de sociétés de la Couronne ou d'autres façons. Elle fausse le principe de la création d'une société d'État seulement en dernier ressort. C'est là un autre exemple typique de l'ingérence du gouvernement dans le secteur privé, non parce que c'est nécessaire, parce qu'il y avait d'autres acheteurs et d'autres solutions, mais simplement parce que le gouvernement canadien veut être propriétaire d'une autre compagnie aérienne. Il a dit qu'il allait s'en défaire, tout comme il avait dit il y a quatre ans qu'il allait se défaire de Canadair et de De Havilland. Sa parole vaut autant aujourd'hui qu'elle valait il y a quatre ans, donc elle ne vaut pas le papier sur lequel le ministre a couché ses intentions, comme l'avait fait son collègue il y a quatre ans.

Notre parti distingue clairement, ce qui est loin d'être le cas du gouvernement, la menace que représente une hausse des coûts et une concurrence déloyale chaque fois qu'un gouvernement crée inutilement des entreprises d'État qui échappent aux restrictions financières auxquelles est soumise l'entreprise privée. Nous distinguons également, et là encore le gouvernement ne le voit pas, l'émergence d'un conflit d'intérêts du fait qu'une société d'État fait concurrence à l'entreprise privée dans un domaine comme le transport, domaine déjà régi par le gouvernement lui-même. Il arrive parfois, et les exemples ne manquent pas, qu'il soit nécessaire que le gouvernement établisse des organismes ou sociétés d'État.

J'ai l'honneur de diriger un parti politique qui dans le passé, a eu le courage de reconnaître que l'État devait intervenir dans

certain cas parce que l'entreprise privée ne pouvait répondre à certains besoins. Il faut aussi du courage et de l'imagination pour reconnaître que, dans bien d'autres cas, il faut s'en remettre au secteur privé. C'est nettement un de ces cas dont il est question aujourd'hui.

Une voix: Pourquoi?

M. Clark: Un député d'en face, un député qui s'intéresse aux questions de transport, je pense, veut savoir pourquoi. La réponse est très simple. Comme des acheteurs du secteur privé étaient sur les rangs, le gouvernement n'avait donc pas besoin d'intervenir.

Une voix: Et Pacific Western Airlines?

M. Clark: Un autre député soulève le cas de Pacific Western Airlines. Sauf erreur, le gouvernement qui a acquis la société songe à s'en défaire. De plus, il existe une différence sensible entre l'acquisition de PWA et celle de Nordair, et j'espère que les ministériels en tiendront compte.

Je veux que notre position soit claire et nette. Le 15 septembre, j'ai déclaré à Winnipeg que notre parti s'opposait à l'acquisition de Nordair par Air Canada. Nous nous opposons à ce que le gouvernement du Canada acquière Nordair à distance, et quand nous formerons le gouvernement, nous allons tout faire pour annuler cette acquisition du gouvernement actuel. Voilà notre position.

Des voix: Bravo!

M. Clark: Je voudrais parler brièvement d'Air Canada dans la perspective des politiques préconisées par notre parti relativement au rôle que doit jouer directement l'État dans l'économie canadienne. La création d'Air Canada, à l'origine, était indiscutablement justifiée et son existence est encore justifiée, notamment en ce qui concerne les services aériens internationaux et le maintien d'un puissant transporteur national au Canada. Toutefois, rien ne justifie une concurrence répressive au sein de l'industrie aéronautique au Canada, concurrence très préjudiciable aux transporteurs privés et aux Canadiens qui devront en définitive assumer le coût réel d'un service coûteux et insuffisant.

Air Canada est une ligne aérienne qui est devenue adulte et qui a connu le succès. C'est une des sociétés canadiennes les plus importantes et ses biens dépassent le milliard. Tout récemment, elle annonçait des profits d'une cinquantaine de millions pour une période de neuf mois. La compagnie possède un excellent personnel et une direction de haut calibre et elle est suffisamment bien établie pour se passer d'une protection excessive de la part de l'État. Elle n'a pas besoin de l'appui du gouvernement fédéral. Elle a besoin, comme les transporteurs régionaux et les transporteurs du troisième niveau au Canada, d'un gouvernement qui établit les cadres d'une politique concise et cohérente qui permettra à toutes les lignes aériennes, à tous les transporteurs canadiens, et à tous les usagers des services aériens au Canada de faire des projets précis et certains.