

L'ajournement

Avec tout le respect que j'ai pour le ministre, ces faits et gestes prouvent le contraire, et c'est justement une décision politique qu'il veut imposer à la Commission canadienne des transports, un tribunal administratif.

Les décisions de la Commission canadienne des transports sont sujettes à appel, entre autres, au Conseil privé. Il s'agit, monsieur le président, d'une forme de contrôle *a posteriori* qui est la règle chez nous, dans nos tribunaux administratifs. Ce n'est malheureusement pas la situation qui existe chez nos amis progressistes conservateurs qui veulent imposer leur volonté politique à la Commission canadienne des transports avant même qu'elle soit saisie du dossier.

Le président de la Commission canadienne des transports m'indiquait, au comité permanent des transports et des communications, en réponse à une de mes questions, tel que rapporté à la page 4.26, ce qui suit, et je cite:

Si le gouvernement promulgue un décret portant la vente de Nordair à un acheteur quelconque, il nous sera très difficile de nous y opposer car dans ce cas on ferait appel au cabinet qui renverserait notre décision.

Il est évident, monsieur le président, que la Commission est tout à fait impuissante devant un tel état de faits. Elle est même embarrassée, monsieur le président, car c'est son intégrité et son objectivité qui sont mises en cause par les progressistes conservateurs.

Monsieur le président, certaines décisions rendues par des organismes relevant de la compétence du Parlement du Canada peuvent être considérées par le gouverneur en conseil ou par un ministre. C'est notamment le cas des décisions de la Commission canadienne des transports. Ce contrôle prend parfois la forme d'un appel, d'une approbation, d'une annulation ou d'une révision à la demande d'une partie ou à la suite de l'initiative de l'instance politique. Le contrôle *a posteriori* permettrait au Cabinet de modifier ou de rescinder une décision de la Commission canadienne des transports, s'il existait évidemment des raisons suffisamment sérieuses d'agir ainsi.

Le pouvoir de surveillance et de contrôle du Conseil privé a mon appui total, car c'est, d'une part, l'exécutif, monsieur le président, qui doit répondre devant le peuple canadien, non seulement de ses actes mais aussi des organismes dont ils assument la responsabilité. D'autre part, si la décision est fondée sur un faux principe ou sur une fausse version des faits, cette décision doit être changée. Malheureusement, monsieur le président, ce n'est pas ce genre de contrôle que le ministre et son Cabinet ont l'intention d'exercer. Ce n'est pas un contrôle *a posteriori* mais plutôt *a priori*. A ce moment-là c'est l'intégrité même et l'objectivité même de la Commission canadienne des transports que le ministre met en cause. Il est impossible que la décision de la Commission ne soit pas fortement influencée et que l'objectivité de l'adjudication demeure possible.

En réalité, le gouvernement progressiste conservateur, en décidant qui se portera acquéreur de la Nordair, s'intègre à fond au processus décisionnel. Alors qu'est-ce qui reste à la Commission canadienne des transports, dont la compétence exclusive en cette matière n'est pas contestée même par le ministre? La Commission à ce moment-là est placée devant une situation impossible, celle de déterminer qui devra se porter acquéreur de la Nordair une fois que le gouvernement

progressiste conservateur aura fixé son choix, et si la décision de la Commission devait être autre, cette décision même est appellable au gouverneur en conseil, qui lui-même a pris la première décision.

J'espère, monsieur le président, que ce soir j'obtiens une réponse supplémentaire aux questions que je pose, et surtout qu'après avoir apporté ces faits additionnels au ministre, il révisera sa position et sa conduite que je considère des plus dangereuses.

● (2215)

[Traduction]

L'hon. Otto Jelinek (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je puis naturellement assurer au député que c'est au ministre, au cabinet et au gouvernement qu'incombe la décision finale à cet égard. Entre-temps, pour ce qui est de la cession de la société Nordair au secteur privé et du rôle du comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, je tiens à assurer au député et à la Chambre que le gouvernement comprend que la vente des actions de la Nordair présentement détenues par Air Canada est une transaction assujettie à tout le processus réglementaire. Le comité des transports aériens a un rôle à jouer, en conformité soit de la Partie III du règlement des transporteurs aériens ou de l'article 27 de la loi nationale sur les transports, selon l'acquéreur de Nordair. Le comité du transport aérien a toute la latitude nécessaire pour réviser la vente envisagée et il bénéficie pleinement de l'appui du gouvernement.

Dès qu'un accord de vente aura été conclu, le comité du transport aérien doit être avisé de la transaction envisagée et il doit à son tour en donner avis. Si des objections sont déposées, une audience publique peut être convoquée. Le comité peut rejeter toute transaction proposée s'il estime qu'elle limite indûment la concurrence ou qu'elle porte atteinte à l'intérêt public d'une autre façon.

Permettez-moi de rappeler au député que c'était l'ex-ministre des Transports du gouvernement précédent qui était en exercice quand Air Canada s'est porté acquéreur de la société Nordair. C'est également l'ex-ministre des Transports qui a annoncé l'an dernier, au mois de novembre, qu'il était souhaitable d'isoler les opérations de la Nordair de celles d'Air Canada, et c'est toujours lui qui a ordonné à Air Canada de négocier la vente de ses actions de Nordair avec les parties intéressées, et qui a ensuite demandé au ministère des Transports de se charger de ces discussions.

Le gouvernement ne fait donc que mener à bien un projet entrepris par d'autres. Nous essayons de céder la société Nordair au secteur privé de façon juste et ordonnée, en tenant compte des intérêts des diverses parties en cause. Naturellement, Nordair ne pourra pas changer de propriétaire sans l'approbation du comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, je répète, qu'en ce qui concerne la question dont se préoccupe le député, lorsqu'une décision définitive aura été prise, celle-ci devra être approuvée par le ministre, le cabinet et le gouvernement.