

Le thatchérisme et les objectifs de M^{me} Thatcher ne sont pas forcément les objectifs du gouvernement canadien. M^{me} Thatcher, sauf erreur, voudrait révolutionner entièrement la société et l'économie britanniques. Tel n'est pas l'objectif du gouvernement canadien.

L'objectif du gouvernement canadien en l'occurrence est de s'occuper d'une société d'État qui, comme je l'ai déjà signalé, a d'excellents états de service, des employés splendides, mais qui a été négligée dans une certaine mesure car l'objectif national que le gouvernement du Canada lui avait fixé remonte à 1937.

Quant à savoir s'il serait préférable qu'elle devienne une société mixte, je pense que nous avons eu récemment des exemples analogues de succès remarquable. Je voudrais signaler certains exemples de ce que le gouvernement albertain fait actuellement. Je peux les signaler en toute connaissance de cause et je suis persuadé que le député connaît encore beaucoup mieux que moi ces sociétés mixtes qu'on retrouve dans ce merveilleux pays social-démocrate qu'est la Suède.

Toutefois, je ne crois pas que le gouvernement du Canada ait forcément l'intention de maintenir à 55 p. 100 sa participation au capital d'Air Canada. Nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve. Le projet de loi en discussion a pour but de permettre aux Canadiens d'acquérir 45 p. 100 des actions.

Enfin, en ce qui concerne les commentaires de l'analyste financier, je les ai lus également. Je sais que de nombreux établissements financiers de Toronto et peut-être d'ailleurs ont présenté des propositions quant à la façon la meilleure de privatiser Air Canada. Je ne dirais pas que les commentaires en question viennent d'un consultant déçu, mais c'est en effet possible. Je pense qu'une dizaine de maisons ont fait des offres. S'il n'y en a eu qu'une de retenue, il est normal de supposer que neuf ou dix ont été mises dans l'embarras ou déçues.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans ce débat, quoique je regrette qu'il ait eu lieu. Je voudrais tout d'abord évoquer une page d'histoire à l'intention de mes collègues qui ne la connaissent peut-être pas; elle concerne l'origine d'une compagnie aérienne nationale au Canada. Au début elle s'appelait Lignes aériennes Trans-Canada. Entre 1935 et 1937, C.D. Howe, ministre de l'époque, a demandé aux Chemins de fer nationaux du Canada et au Canadien Pacifique d'intervenir dans une association à trois pour la création d'une compagnie aérienne nationale. Il y a eu beaucoup de pourparlers et de négociations, mais le Canadien Pacifique a refusé d'y participer.

● (1710)

Le projet initial prévoyait que l'État fédéral finirait par se retirer de la participation à trois, afin que la compagnie appartienne aux deux chemins de fer. Mais CP a dit non et le gouvernement de l'époque a décidé de créer les lignes aériennes Trans-Canada avec des apports du gouvernement du Canada et des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Trans-Canada a démarré en 1937 et, à la fin des années 30 et au début des années 40, elle a engouffré beaucoup d'argent, comme il fallait s'y attendre. Les partisans de la libre entreprise n'ont pas manqué de dire qu'une société d'État ne pouvait

Air Canada

avoir que de mauvais résultats et qu'il fallait s'en remettre à l'économie de marché.

À la fin des années 40, Canadien Pacifique a lancé une compagnie aérienne régulière. Il faut reconnaître en sa faveur qu'elle a desservi des endroits éloignés aussi bien que les grands centres.

Quand Trans-Canada a commencé à réaliser des bénéfices la clameur a haussé d'un ton. Quand elle était déficitaire, Trans-Canada avait l'avantage de prouver le fiasco des sociétés publiques. Mais quand elle s'est mise à réaliser des bénéfices, les partisans de l'entreprise privée et de l'économie de marché ont changé de refrain, disant qu'il était immoral qu'une société d'État réalise des bénéfices parce que c'est l'apanage du secteur privé.

Où étaient ces partisans de la libre-entreprise et des forces du marché lorsque le pays avait besoin d'eux? S'il n'y avait pas d'argent à faire, le pays pouvait aller au diable, ils n'allaient pas le faire. Le syndrome du profit l'emporte sur tout autre chose. Ils auraient tué père et mère pour arriver à leurs fins.

Ce sont les contribuables de ce pays qui ont fait l'investissement. Les lignes aériennes Trans-Canada ont bâti les routes et les marchés. Dès que la société a commencé à faire de l'argent et que les contribuables ont commencé à tirer des bénéfices de leur investissement, ces partisans de la libre entreprise ont commencé à demander une participation. Ils voulaient «écrémer un peu la surface».

Le seul qualificatif que je peux trouver pour ces gens, est celui de pique-assiettes. Ils ne sont pas prêts à prendre des risques.

Combien de fois les partisans de la libre-entreprise ont-ils demandé à ce qu'on les laisse en paix? Combien de fois avons-nous dû les renflouer au cours des 10 dernières années? Qui se précipite sur le gouvernement pour des subventions ou des renflouages? Ce ne sont pas les pauvres ou les chômeurs du Canada, ce sont les banques, Chrysler et Massey Ferguson. Les contribuables ont tout autant droit à un retour sur leurs investissements que les autres investisseurs.

Je n'ai encore entendu personne qui m'ait donné une raison rationnelle pour acheter des actions de quelque chose que l'on possède déjà. Si cette occasion d'acheter des actions d'Air Canada est une si bonne affaire, pourquoi le gouvernement ne prend-il pas le reste des actions autorisées, soit 750 millions, comme la loi lui en donne le droit? Ce serait logique, puisque Air Canada est rentable et se classe parmi les 10 premières sociétés aériennes au monde. À l'heure actuelle, le gouvernement du Canada détient, au nom des contribuables, 329 millions de dollars d'actions autorisées. Air Canada affirme qu'elle a besoin de 300 à 400 millions de dollars pour le financement initial de l'achat de nouveaux aéronefs.

Personne ne conteste le fait qu'Air Canada est une bonne entreprise rentable. Mais pourquoi les contribuables canadiens ne devraient-ils pas tirer profit des dizaines de millions de dollars qu'ils ont investis dans cette ligne aérienne depuis 1937?