

Transports aériens

Je pense qu'il est important de noter qu'entre le moment où Air Canada a offert pour la première fois de racheter les parts de Nordair et celui où nous avons donné le feu vert jeudi passé, l'actif de la compagnie avait augmenté considérablement. Il est vrai que cela est directement dû à une fluctuation de la valeur du dollar. Néanmoins, cet élément est intervenu dans notre décision de racheter les parts de la compagnie, ce qui nous permet de continuer à rechercher des investisseurs—nous étions déjà bien avancés sur ce plan—pour exploiter en commun cette compagnie.

J'ai déclaré hier que je m'informerai auprès de Great Lakes pour savoir si elle était intéressée et nous recontacterons assurément d'autres transporteurs régionaux. Des industriels canadiens sont alléchés par les perspectives économiques et financières d'une compagnie aérienne fusionnée mais n'auraient pas été intéressés à l'exploiter séparément.

Les compagnies régionales exploiteront leurs services de manière aussi efficace que possible et pourront donc assurer des tarifs très bas aux habitants de tout l'est du Canada qu'elles desservent. Voilà qui est important. Nous ne visons pas l'efficacité en soi, mais il est certain que grâce à elle et aussi grâce à une meilleure rentabilité, il sera possible de réduire les tarifs sans que le contribuable doive financer l'acquisition de matériel supplémentaire et la poursuite des services aériens. Voilà ce que je voudrais à tout prix éviter; c'est pourtant ce qui arrive constamment.

Le chef de l'opposition estime que la concurrence doit nous servir de point de référence dans ce domaine. Et pourtant, si l'on veut se montrer raisonnables, il faut toujours s'efforcer d'établir un équilibre entre une dose raisonnable de concurrence et beaucoup de collaboration. Il est essentiel que les horaires aériens concordent et que ceux des compagnies régionales s'accordent à ceux des compagnies nationales de manière à servir les passagers du mieux possible. Il est important que les compagnies analysent l'échelle des tarifs pour qu'elles puissent prospérer parallèlement et aussi qu'elles assurent un partage des recettes juste et équitable lorsqu'elles travailleront ensemble. Telles sont les grandes lignes de notre politique aérienne que nous maintiendrons. Nous nous efforcerons de faire place au plus de concurrence possible.

● (1612)

Nous essayerons d'assurer un service aussi bon que possible à des tarifs aussi bas que possible. Air Canada et CP ont apporté des modifications dans leurs vols nolisés, et créé de nouveaux services; ils offrent à présent en toute saison des vols en charter sur leurs services réguliers. Ils peuvent donc desservir ainsi Grande Prairie, Saskatoon et Timmins et pas seulement Vancouver et Toronto, ce qui aurait été le cas si ces services avaient été réservés aux lignes de charter. Ce système sera maintenu. Autrement dit, nous voulons à la direction des lignes aériennes une gestion énergique basée sur la concurrence, si possible, et sur la collaboration, si cela est nécessaire, tandis que la Commission canadienne des Transports exercera une surveillance vigilante sur ces activités, qui, si elles s'exerçaient au nom de la concurrence seulement, feraient monter les coûts d'exploitation, ce qui se répercuterait sur les contribuables ou sur le public voyageur.

Par conséquent notre pays peut se targuer d'avoir une politique aérienne valable et sûre, et qui a fait ses preuves, même s'il y a lieu d'y apporter régulièrement certaines modifi-

cations en douceur; mais elle n'a nullement besoin de changements radicaux et soudains. Nous offrons au Canada des services à des prix qui se comparent favorablement à ceux des autres pays, à la fois sur les lignes intérieures et sur les lignes étrangères, et la qualité du service sur nos grandes lignes aériennes n'a rien à envier à personne et nous pouvons tous en être fiers.

Des voix: Bravo!

M. Edward Broadbent (Oshawa-Whitby): Monsieur l'Orateur, nous avons eu droit aujourd'hui à deux interventions très intéressantes, tout au moins pour mon parti. En ce qui concerne la position de l'opposition officielle sur ce rachat, il faut favoriser aujourd'hui l'entreprise privée alors que, pour le gouvernement, et pour rester fidèle à l'esprit du 1^{er} août et à l'humeur du jour, l'entreprise privée, c'est pour demain. Il n'y a donc pas de différence de principe; ce n'est qu'une question de temps. Les conservateurs iraient vite en besogne à présent, alors que les libéraux remettront les choses à l'année prochaine, et on le présume, aux dépens du public.

En temps normal, mes remarques, dans un débat de ce genre, sont destinées tout d'abord au gouvernement, car c'est lui qui en dernier ressort est responsable de nos politiques. Mais depuis déjà plusieurs mois, nous savons que le gouvernement a abandonné toute prétention à fixer lui-même quelque politique que ce soit et qu'il puise directement dans les recherches qu'effectue le parti conservateur ou dans les discours du chef de l'opposition (M. Clark). Je prendrai donc pour commencer, le cas du chef de l'opposition. J'avoue que, en l'écoulant, j'ai pensé au premier ministre de notre pays . . .

Des voix: Bravo!

M. Broadbent: Je ne suis pas sûr qu'ils applaudiront quand j'aurai terminé, monsieur l'Orateur. J'ai pensé au premier ministre du Canada parce qu'au XIX^e siècle, un conservateur canadien ne pouvait considérer qu'une idée fût valable à moins qu'elle ne vînt de Grande-Bretagne. Maintenant, pour les conservateurs du XX^e siècle, une idée n'est bonne que si elle vient des États-Unis. C'est là aujourd'hui l'essence de la politique des conservateurs. Je prétends qu'il n'est pas normal que le parti conservateur soit autant influencé par l'Alberta. Ce qui donne de bons résultats chez nos voisins du Sud qui comptent plus de 200 millions d'habitants et dont l'histoire est très différente de la nôtre, devient maintenant la politique des conservateurs, que ce soit dans le domaine des transports ou ailleurs.

Cependant, je n'ai trouvé aucune autre idée conservatrice en écoutant le chef de l'opposition. A l'entendre on n'aurait jamais pensé que c'est le parti conservateur du Canada qui a transformé l'Hydro-Ontario en entreprise publique et on n'aurait jamais pu penser que Bennett pût être le père de notre banque centrale, de la Société Radio-Canada et de la Commission canadienne du blé. Il fut un temps, je l'affirme très sérieusement, où le parti conservateur du Canada admettait effectivement que, pour différentes raisons d'ordre historique, le secteur public ne devait pas jouer le rôle d'une forme inférieure du secteur privé mais qu'il avait un rôle légitime, important et indépendant à jouer dans le développement de notre pays. Ces temps sont révolus, monsieur l'Orateur, car les conservateurs préconisent maintenant l'entreprise privée partout, comme si un siècle d'histoire—y compris une bonne partie de l'histoire du parti conservateur—n'existait pas.