

Au cours de ces audiences qui se sont poursuivies pendant quatre jours, un fonctionnaire de la CPA était présent dans la section réservée aux visiteurs dans la salle des comités, et la situation d'Air-Canada a été divulguée en détail au comité, au grand avantage de son principal concurrent.

Il y a aussi la question des pressions politiques exercées sur l'administration, par exemple, les pressions politiques exercées en vue de garder à Winnipeg le centre d'entretien d'Air-Canada qui, de l'aveu général, coûtera à Air-Canada une somme considérable, et la controverse soulevée à la Chambre sur la question du choix des avions à réaction à court rayon d'action—le DC-9 ou la Caravelle. Dans une telle situation, il devient de plus en plus difficile pour un membre de la direction de se dissocier complètement de toutes considérations politiques.

J'estime que lorsque des sociétés de transport aérien sont solidement assises, il est temps de songer à un fusionnement. Il devrait s'agir d'un mariage de convenance et non d'un mariage obligatoire. L'année 1963 a été l'une des plus favorables qui soient pour les services aériens internationaux, et les deux compagnies canadiennes de transport aérien ont enregistré des bénéfices d'exploitation. Les sociétés aériennes des États-Unis ont enregistré des recettes sans précédent. Une fusion de ce genre doit s'effectuer dans un esprit de collaboration et cette fusion est indispensable si l'on veut que la société aérienne fonctionne comme une société commerciale, et une société de transport aérien doit être régie comme une entreprise commerciale et comporter le moins d'intervention possible de la part du gouvernement.

J'estime que nous ne devrions pas exploiter notre service de transport aérien comme s'il y allait de notre prestige national. Ce n'est pas manquer de réalisme je crois que d'envisager l'avenir et de songer qu'il n'y aura peut-être qu'une dizaine ou une douzaine de services internationaux pour desservir toutes les nations du globe. Au fur et à mesure que les barrières douanières perdront de leur importance, la concurrence se fera de plus en plus vive entre les sociétés de transport aérien et le moment est venu d'établir des programmes à longue portée en vue d'instaurer un service aérien international qui représentera notre pays.

On peut se demander comment s'opérerait la fusion. Les directeurs de ces deux lignes aériennes se sont concurrencés depuis un certain temps et il est donc tout naturel qu'ils ne préconisent pas un tel changement. Mais je crois qu'en d'autres pays ce genre d'opération a bien réussi. Il pourrait en être de même ici, si le gouvernement et l'industrie privée

fondaient une société nationale à participation paritaire. Cette société aurait l'avantage de combiner les méthodes pratiques de l'entreprise privée et de l'assistance financière du gouvernement.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans tous les détails à propos de la fusion de la S.A.S., mais je crois qu'il faut considérer certains aspects de la question. La S.A.S. est une société qui représente la Norvège, le Danemark et la Suède. La Norvège et le Danemark en possèdent chacun deux septièmes et la Suède, trois septièmes. La partie suédoise de cette association a pour propriétaire une société nommée A.B.A., cette société est dirigée par l'industrie privée et par le gouvernement de Suède à valeurs égales de 50 p. cent.

Chaque groupe choisit un nombre égal de directeurs du Conseil d'administration et le président du Conseil est nommé par les directeurs qui ont le droit de vote en vertu des actions que possède le gouvernement, mais le comité exécutif proprement dit se compose de quatre directeurs, dont deux représentent l'industrie privée et deux autres le gouvernement. Le président de ce comité exécutif est élu par les intérêts privés. Si l'on doit verser un dividende à la fin de l'année financière, c'est le groupe qui propose le chiffre le plus bas qui le détermine.

Je dis que, grâce à la collaboration entre les sociétés de financement privées et publiques, une telle compagnie de transport peut être un atout précieux pour notre pays; car le Canada pourrait utiliser les services de cette société pour constituer sa propre marine marchande. À l'heure actuelle, le Canada n'en a pour ainsi dire pas et je crois que nous admettons tous que notre pays ne sera pas en mesure de fabriquer de gros appareils de transport aérien supersoniques. Mais notre pays pourrait se construire, dans ses propres chantiers, à l'aide de sa propre main-d'œuvre et de ses propres matériaux, une flotte marchande à équipages de chez nous et qui transporterait nos produits agricoles et nos produits ouvrés.

Toute politique du transport est compliquée à cause des intérêts régionaux qui entrent en jeu. Il nous faut être unis pour soutenir la concurrence internationale. Nous devons adopter une politique de collaboration entre l'industrie privée et le gouvernement, politique qui permettrait à cette compagnie de fonctionner en tant que compagnie privée sous un régime de libre entreprise.

Nous faisons partie d'une Chambre de minorités, et on nous a accusés de pusillanimité. Je crois qu'on a eu tort. Des programmes ont été présentés en cette Chambre qui ont été poursuivis avec ardeur et courage. Il en faudra du courage pour fondre les lignes de transport aérien en un tout bien ordonné.