

Mais, comme je l'ai dit au début, nous pourrions également étudier les deux points soulevés par le représentant de Moncton (M. Thomas) concernant le rôle d'Air Canada et du Canadien National. Là encore, on peut remonter à la création du réseau national de chemins de fer et parcourir tout un tas de déclarations qui occupent littéralement des rames de papier. Il me semble cependant que quelques-uns des députés les plus avertis qui aient jamais siégé ici, peu importent leurs convictions politiques, ont toujours adopté une attitude fondamentale qui continue d'être, à mon avis, celle de la grande majorité des Canadiens, à savoir: que le Parlement devrait intervenir le moins possible dans l'activité de ces deux sociétés de la Couronne et encore moins dans leur activité quotidienne, sauf dans les cas prévus par le Parlement du Canada, ce qui pour le CN se limite à son budget d'exploitation et d'équipement et, pour Air Canada, au seul budget d'équipement. Ce sont des restrictions suffisamment claires et judicieuses qu'on a de tout temps imposées au Parlement au regard de ces deux sociétés.

Rapportant les propos du président du conseil d'administration d'Air Canada selon lesquels il faudrait clairement définir le rôle de cette entreprise en tant que société de la Couronne, le député de Moncton a regretté que le gouvernement ou moi-même n'ayons pas tiré la situation au clair. Il m'a même un peu critiqué d'avoir dit qu'il avait fallu près de deux ans pour définir ce rôle. La difficulté provient simplement du fait qu'il est extrêmement délicat de définir les éléments qui constituent la politique gouvernementale à l'endroit d'une société de la Couronne, ceux qui relèvent de l'orientation appropriée qu'il faudrait lui donner et ceux qui constituent une ingérence. Après avoir évoqué la nécessité de définir le rôle d'Air Canada, l'honorable représentant s'est attaché à démontrer, peut-être mieux que je ne le pourrais moi-même, le genre de difficultés qui en découlent. Il a mentionné le système de réservations et a demandé s'il pouvait être modifié. Est-ce là un élément de la politique gouvernementale envers une société de la Couronne? Il a également parlé de la qualité du service dans certaines régions du pays. Est-ce là une question de politique? Convient-il que le gouvernement décide, par exemple, que des services seront accrus ou réduits sur une ligne déterminée?

A mon avis, comme le Parlement l'a répété à maintes reprises, ce n'est pas le rôle du gouvernement, et assurément pas celui du ministre des Transports, d'indiquer la voie à suivre à l'une ou l'autre de ces sociétés de la Couronne. Permettez-moi d'essayer de réaffirmer, ou de déclarer, ce que, selon moi, il convient de dire en ce qui concerne le rôle d'Air Canada. Le gouvernement croit à la position prééminente d'Air Canada à titre de principale compagnie de transport nationale appartenant à la population canadienne, et à l'intention de veiller au maintien de cette prééminence. Je crois qu'il est légitime que le gouvernement veille à ce qu'on assure à la population du Canada des services d'une qualité suffisante, et à ce que ces services soient sur un pied d'égalité avec ceux qu'on offre dans tout autre pays comparable du monde; autrement dit, les Canadiens ont droit à des services d'une qualité très élevée. Permettez-moi de dire en passant—et j'estime que nous avons des preuves suffisantes pour appuyer cette affirmation—qu'à mon avis Air Canada se classe aujourd'hui parmi les meilleures compagnies aériennes du monde, et que la grande majorité des Canadiens reçoivent d'Air Canada un service aussi bon, ou meilleur, que celui que reçoivent les habitants de tout autre pays du monde.

**Des voix:** Bravo!

**L'hon. M. Jamieson:** Lorsque je voyage à l'étranger, je m'aperçois que ce n'est que dans les autres pays qu'on entend le genre d'observation que je viens de faire. Peut-être sommes-nous trop près de la forêt, en un sens, pour voir les arbres. La vérité, toutefois, c'est que dans les autres pays, les gens citent Air Canada et le Canadien National comme exemples de la qualité de service qu'on devrait assurer au public et deuxièmement—ceci s'applique à Air Canada—qu'il n'y a pas de meilleure organisation de ce genre au monde, et que c'est l'une des plus sûres. A cet égard, je peux dire que cela fait partie de la politique que nous devrions donner à Air Canada. Pour ce qui est de la question fondamentale, je répéterai simplement que ce que nous disons aujourd'hui a été dit et redit depuis l'époque où Air Canada a fait ses débuts sous le nom de Trans-Canada Airlines. C'est avant tout une compagnie aérienne à but lucratif. Et cela doit continuer, car si la compagnie n'avait pas de but lucratif, en ce sens que ses dirigeants et son conseil d'administration ont un objectif de ce genre vers lequel ils font tendre leurs efforts, l'organisation perdrait, évidemment, une bonne partie de son initiative et de son énergie. On a prouvé constamment dans l'histoire de notre pays qu'aucune compagnie de transport qui fût plus ou moins une société de la Couronne ne réussirait beaucoup si elle n'avait pas de but lucratif.

Donc, je le répète encore, il ne s'agit pas d'une nouveauté, et dans la perspective de la politique du gouvernement, cela a fait partie du rôle d'Air Canada dès son institution sous le nom de Lignes aériennes transcanadiennes. Cela ne signifie pas qu'Air Canada devrait réaliser un bénéfice sur chacun de ses services ou être libre de suspendre à son gré un service particulier ou de le réduire. Cela signifie simplement que dans la totalité de son exploitation, son principal objectif devrait consister à fonctionner comme toute autre société dans des circonstances semblables.

Ces remarques faites, je crois qu'Air Canada, en tant que société appartenant à la population canadienne, assume une responsabilité spéciale à l'égard de cette population en s'assurant que ses services sont offerts aux régions qui ne sont pas toujours nécessairement profitables dans le cas d'un itinéraire ou d'un vol donné, ou dans toute autre circonstance. Air Canada a effectivement cette responsabilité additionnelle. Il me paraît approprié qu'un ministre le signale en déclarant la nature des buts et des objectifs d'Air Canada. Une fois établies ces grandes lignes—je n'ai pas parlé du domaine international à cause du manque de temps—je crois que les dirigeants et le conseil d'administration de ces sociétés devraient continuer d'être libres de prendre cette décision. Je soutiens que si les députés d'en face se donnent la peine d'approfondir cette question, ils comprendront qu'il s'agit d'une politique entièrement responsable; autrement, elle n'aurait pas tenu aussi longtemps. Elle est raisonnable du fait que nous ne voulons certes pas que ces deux grandes entreprises fassent l'objet d'une querelle politique. D'une part, on parle d'un manque d'intervention ou d'autorité de la part de la CCT et de ces autres entreprises, et pourtant d'autre part, on soutient que nous intervenons peut-être trop. C'est parce que nous essayons de maintenir l'équilibre entre les deux attitudes que surgit cette difficulté.

• (1540)

Je veux être sûr d'avoir énoncé la politique clairement. Voici: a) Air Canada est le premier transporteur au