

l'étudier à fond. Il ne s'agit pas uniquement de se rapprocher d'un endroit où se trouvent certains artistes, ni de la convenance d'un certain emplacement pour des raisons d'ordre technique. La question embrasse les programmes généraux concernant l'emplacement de certains genres d'activité qui ont quelques rapports avec l'essor culturel de notre pays; il y va aussi de la défense nationale, beaucoup plus qu'on ne l'a jamais dit en cette enceinte, autant que je sache.

J'aborde maintenant un sujet qui soulève des points tout aussi importants que ceux dont le Parlement a été saisi depuis longtemps. Si, à cause des paroles élogieuses que j'ai eues au début de mon discours, et qui étaient sincères, certains honorables députés osent croire que nous allons nous désister de notre rôle d'opposition lorsque nous examinerons les questions dont la Chambre sera saisie, ce que je me propose de dire dissipera sans doute cette impression.

Au cours des derniers jours, le Gouvernement a arrêté une ligne de conduite dont la portée s'étend bien au delà de la question sur laquelle portent ses décisions. Il y a trois semaines, le premier ministre a nettement exposé la ligne de conduite de son Gouvernement et, partant, de son parti touchant les domaines dans lesquels un service de l'État exerce son activité. Ses paroles s'appliquent aussi bien à toute autre activité dans un domaine que partagent l'État et l'entreprise privée.

Au sujet de la requête des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien demandant l'autorisation d'exploiter un service de transport aérien de marchandises de Montréal à Vancouver, le premier ministre a expliqué que le Gouvernement prendrait une décision à l'égard de requêtes de ce genre à la lumière du principe suivant:

Le public peut-il ou non être le mieux servi dorénavant par deux lignes se faisant concurrence, non seulement pour une brève période mais pour un temps indéfini.

Le premier ministre ajoutait,—et je cite encore:

et, ensuite, la décision que nous pourrions prendre s'inspirera de l'intérêt bien compris de l'industrie elle-même.

Voilà une déclaration de principes relative à la façon dont le Gouvernement allait statuer sur une requête dont il était alors saisi. J'insiste encore une fois sur le fait que cette requête impliquait en effet un principe, qui joue dans tous les domaines d'activité où le Gouvernement se trouve à intervenir.

Je tiens à répéter, à souligner énergiquement, que j'envisage cette question à la lumière du principe énoncé par le premier ministre, principe qui s'applique avec autant

[L'hon. M. Drew.]

de vérité à toutes les autres formes d'activité qui intéressent aussi l'entreprise privée. Il n'est pas sans intérêt de relever qu'en expliquant les motifs qu'il avait opposés à la demande, dans le cas qui nous occupe, le Gouvernement en était arrivé à des conclusions diamétralement opposées à celles auxquelles en était arrivé la Commission des transports aériens après examen des témoignages à elle soumis. La Commission avait en effet trouvé que du point de vue du transport des marchandises par avion le Canada retardait. Elle avait jugé qu'il y avait, en ce moment, une demande d'extension de ces services. Mais,—et c'est là le plus important,—elle avait aussi jugé qu'il était impossible de se rendre compte à quel point l'utilisation de ces services pouvait être favorisée par la concurrence.

Le premier ministre a pris bien soin de dire que le Gouvernement n'entend pas se faire l'appui d'un monopole, mais quoi qu'il ait pu dire il n'en reste pas moins qu'en fait, le Gouvernement appuie un monopole. Forts de la preuve que nous avons en ce moment sous les yeux nous pouvons dire que cela vaut, non seulement pour aujourd'hui, mais encore pour demain.

L'un des incidents les plus intéressants au sujet de cette demande est celui-ci: alors que la décision était encore en suspens, le président d'Air-Canada a expliqué, dans un discours à Vancouver, la raison pour laquelle une telle demande ne devait pas être accordée. En expliquant l'attitude du gouvernement et les résultats qui découleraient si la demande était accordée, il a prononcé ces paroles significatives: "Le gouvernement ne se fait pas d'illusion", sachant fort bien que la délivrance de ce permis signifierait un nouvel effort en vue de faire concurrence au transport des passagers.

De nombreux Canadiens pourraient se poser la question: "Mais qu'est-ce qu'il y a de terrible là-dedans?" Nous avons tout lieu d'être fiers, voire très fiers, d'Air-Canada tant du point de vue du service que de la sécurité. Pour cela, le président et tous les employés d'Air-Canada méritent nos louanges. Mais cela n'a rien à voir avec la question dont nous sommes présentement saisis. Soit que nous croyons au monopole du transport ou que nous n'y croyons pas. Un monopole du transport, exercé par le gouvernement est monopole au même titre que s'il était exercé par des particuliers.

La déclaration précitée voulait simplement dire ceci. Si dans ce cas, le monopole est brisé, alors il y aurait chance pour qu'il se brise aussi dans d'autres cas et cela, évidemment, il ne faut pas y songer. En d'autres