

fortes sommes qu'il devrait affecter au fonctionnement déficitaire des aéroports. Je me reporte au temps où le Canada a débuté avec une seule ligne aérienne, Air Canada. Dès qu'elle a commencé à bien marcher, le gouvernement a introduit un concurrent. Chaque fois que les affaires d'Air Canada marchent bien, le gouvernement lui donne un concurrent qui lui tire dans les jambes. Nous, de notre parti, croyons bien plus efficace et plus rentable d'avoir des lignes aériennes qui rapportent, que de tripatouiller notre système de taxation comme le propose la mesure à l'étude.

Dans notre parti, nous croyons que le gouvernement est dans l'obligation de préciser clairement sa politique vis-à-vis d'Air Canada et de mettre fin à l'incertitude et à la spéculation qui ont jeté une ombre sur l'avenir du pays. On continue à avoir l'impression que le gouvernement libéral, préoccupé qu'il est d'ordinaire par les intérêts des grosses entreprises, se dispose à céder, en tout ou en partie, Air Canada à l'entreprise privée. Le président d'Air Canada, nommé par le gouvernement actuel, a inauguré son mandat en janvier en préconisant ouvertement la fusion d'Air Canada avec les lignes aériennes du Canadien Pacifique. S'il avait proposé de reprendre cette dernière société, ce que nous devrions faire, c'eût été différent. On n'aurait jamais dû lui permettre d'entrer dans ce secteur. L'idée d'une fusion n'est pas de nature à plaire aux contribuables. La semaine qui a suivi cette déclaration, le Canadien Pacifique a reçu l'autorisation d'augmenter son service transcontinental, ses deux vols quotidiens étant portés à cinq, décision administrative la plus inopportune qu'on ait enregistrée au Canada.

On pourrait présumer que si le gouvernement songe vraiment à un fusionnement, il ne ferait rien dans l'intervalle pour renforcer la position du Canadien Pacifique. Au lieu de cela, le gouvernement et la Commission canadienne des transports, dirigée par l'ancien ministre libéral des Transports, a permis au CP de réclamer une proportion plus importante de la propriété et de la direction de la compagnie d'aviation fusionnée, si cette fusion doit avoir lieu. Nous ne pouvons nous empêcher d'envisager ces événements sans nous rappeler que le ministre d'État du Manitoba (M. Richardson), qui a été chargé par le gouvernement de la politique du transport aérien, était encore récemment administrateur du CP et un des principaux détenteurs d'actions ordinaires.

[M. Saltsman.]

Nous ne contestons pas l'assertion de M. Pratte selon laquelle nous pourrions épargner de l'argent si nous avions une seule compagnie aérienne transcontinentale et internationale. Contrairement aux libéraux, nous avons toujours adopté cette position. Nous avons toujours insisté pour que cette compagnie demeure propriété publique. Comme les contribuables paient pour la construction d'aéroports et subventionnent toute l'industrie, les entrepreneurs privés ne doivent pas être autorisés à toucher une proportion importante des profits. Nous savons que dans un pays où la population est clairsemée, il est insensé d'avoir deux compagnies d'aviation cherchant à établir un chevauchement des trajets, étant donné qu'Air Canada exploitera d'ici deux ans un avion qui aura deux fois plus de places que ceux qui sont actuellement en service. Le dédoublement du service réduit le coefficient de chargement et augmente les frais et nous avons noté, non sans inquiétude, que les principales compagnies aériennes envisageraient, selon certaines rumeurs, une nouvelle augmentation du prix des billets d'avions sur les lignes intérieures, sans compter ces 5 p. 100 supplémentaires.

D'autre part, il nous faut souligner que la situation peu rentable d'aujourd'hui n'est pas mystérieusement issue de quelque cause naturelle, mais résulte d'une politique délibérée, suivie par le gouvernement pendant plus de 20 ans. Sous les libéraux comme sous les conservateurs, les intérêts du Canadien Pacifique semblent avoir constitué le seul principe de base marquant dans la politique des transports. Tout reposait sur le postulat implicite que le Canadien Pacifique avait un droit naturel à se voir attribuer, aux dépens d'Air Canada, une part aussi grande que possible du marché du transport aérien, pourvu qu'il n'en résulte pas un déficit généralisé pour Air Canada.

Le Canadien Pacifique est devenu une ligne aérienne internationale par la décision d'un gouvernement libéral en 1948. La décision, qui renversait la politique de Mackenzie King de laisser les routes aériennes internationales à la société gouvernementale, fut annoncée quelques jours après la clôture de la session—rien n'a changé depuis—ainsi, le gouvernement évitait de faire critiquer ses actions au Parlement. Dans son étude comparative des rapports entre les gouvernements et les lignes aériennes, David Corbett, politologue australien, dit que la décision «a marqué la défaite de Mackenzie King au sein du cabinet libéral à la veille de sa retraite en 1948, et la montée des amis de l'homme d'affaires dans le parti libéral». Cette montée s'est poursuivie