

Nous devrions tirer les leçons du passé et des erreurs que nous avons commises. Nous ne devrions pas protéger un secteur viable et en bonne santé qui n'est pas dominé par des géants mais formé d'une multitude de petites entreprises.

Les camionneurs peuvent transporter les marchandises de grande valeur du centre du Canada à la côte ouest aussi rapidement que les transporteurs aériens. Si le Parlement du Canada décide que ce secteur doit être nationalisé, faisons les choses dans les règles.

Une voix: Comme Lougheed.

M. Schumacher: Il a fait les choses tout à fait dans les règles. Il s'est conformé à la loi. Je ne pense pas que quiconque puisse l'accuser d'avoir agi illégalement.

M. Rodriguez: Et il a agi avec les fonds du patrimoine.

M. Schumacher: Je ne pense pas que le fonds du patrimoine ait été adopté à cette époque. Naturellement, je ne suis pas ici pour défendre le premier ministre Lougheed ni la décision qu'il a prise à propos de la Pacific Western Airlines. Je peux cependant signaler que nous avons un gouvernement qui peut prendre à sa charge une compagnie aérienne. Le gouvernement lui a laissé une grande autonomie dans la gestion des affaires courantes. Du moins, cette formule est financièrement avantageuse. On ne peut pas en dire autant du gouvernement fédéral et de sa compagnie aérienne nationale hautement protégée.

Une voix: L'exploitation du Canadien Pacifique est-elle rentable?

M. Schumacher: Non, elle ne l'est pas non plus. C'est sans doute le résultat de la politique du gouvernement fédéral. Le Canadien Pacifique subit une forte contrainte au niveau du volume des transports qu'il est autorisé à assurer, cette contrainte favorisant essentiellement Air Canada.

Je ne critique pas les gens qui assurent l'exploitation de ces secteurs tant qu'il existe une concurrence libre et sans limite. Ce qui est essentiel, c'est l'avantage pour le consommateur. Il nous faut un marché libre et ouvert.

Le gouvernement revendique le pouvoir d'émettre des lignes directrices pour cette société, parce qu'il en est responsable. Naturellement, il fera tout ce qui est en son pouvoir pour donner l'apparence d'une exploitation rentable. Il est peut-être utile de rédiger un rapport annuel, mais la formule actuelle prive l'ensemble de l'économie de l'élément de concurrence au niveau des bénéfiques. Finalement, un nombre croissant de ces fonctions seront assurées par le gouvernement ou par l'intermédiaire d'organismes d'État. Je n'aime pas cela.

Si le gouvernement a l'intention de se lancer dans le transport des marchandises, pourquoi ne pas le dire? Pourquoi le ministre a-t-il tellement peur de se prononcer là-dessus? Il est d'accord avec les propos du député de Vegreville (M. Mazankowski). Il se contente de demander qu'on lui fasse confiance. Il s'agit de savoir si nous lui faisons confiance ou non.

Si nous lui faisons confiance, comment savoir si ce qu'il affirme ici aujourd'hui liera son successeur ou un autre gouvernement? J'aime bien que les choses soient régies par la loi, et non par des mesures politiques. Il y a suffisamment de précédents pour justifier ce genre de modification. Tirons donc

Air Canada

un enseignement du passé et faisons en sorte qu'Air Canada reste spécialisée en matière d'aviation et non de camionnage.

M. John Rodriguez (Nickel Belt): Monsieur l'Orateur, je suis venu à la Chambre avec l'intention de m'abstenir de participer au débat sur les modifications, mais après avoir supporté la logorrhée de mes voisins de droite, je ne peux m'empêcher de faire quelques remarques. Je suis demeuré assis, à les écouter dire comment la concurrence allait résoudre le problème et que le dieu bénéfique devait être adoré. On a dit qu'il fallait se tourner vers le passé et restreindre les activités d'Air Canada à l'aviation.

L'honorable député de Palliser (M. Schumacher) a parlé de confiner Air Canada à ses activités actuelles, mais il n'a rien dit au sujet des tentacules toujours plus longues de la Société d'investissements CP, de CP Air et du monolithe qu'est le Canadien Pacifique. CP n'est pas seulement dans les airs, elle prolifère au sol dans le transport du fret par chemin de fer, le service aux passagers, les mines de fer, les sociétés minières et l'immobilier. Je propose au député de Palliser que nous nous tournions vers le passé pour ne pas répéter nos erreurs en croyant que nous pouvons susciter la concurrence dans le domaine des transports au Canada et que celle-ci résoudra nos problèmes.

Nous, du Nouveau parti démocratique, envisageons les transports comme un service. D'après tous les articles que j'ai lus au sujet des chemins de fer, des lignes aériennes et des communications, comme le Canada s'étend sur une vaste superficie, c'est le service au public qui devrait être notre premier souci. Je n'ai rien contre les monopoles. Ce n'est que la question de savoir qui en est le propriétaire qui m'inquiète. J'aime bien mieux qu'un monopole appartienne au public qu'à un petit groupe dans l'État de New York ou au Sénat.

● (1530)

M. Schumacher: Où est la différence?

M. Rodriguez: Mon honorable ami ne sait pas la différence. La différence est que, quand le monopole appartient au peuple, celui-ci peut le contrôler par la voie de ses représentants élus.

M. Schumacher: Quelle sorte de contrôle est-ce là?

M. Rodriguez: Si le député veut parler de contrôle, c'est autre chose. Si Air Canada doit se lancer dans le camionnage pendant que le Canadien Pacifique, suivant le principe de l'intégration verticale, s'occupe d'hôtellerie...

M. Schumacher: Tout comme le CN.

M. Rodriguez: Ne montez pas sur vos grands chevaux!

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Y a-t-il des chevaux dans ce bill aussi? Y a-t-il encore une fois des chevaux sur la feuille de paie?

M. Rodriguez: Non, il n'est pas question de chevaux dans ce bill. Je parle de concurrence. La population du Canada est si peu élevée que la concurrence est impossible dans un marché très restreint. Les lignes aériennes aux États-Unis se font concurrence, mais elles perdent de l'argent parce qu'elles sont trop nombreuses. Les deux lignes aériennes nationales au Canada se disputent un marché très restreint, et les deux perdent de l'argent.