

Nous en avons décidé autrement et c'est pourquoi nous avons établi en détail les principaux pouvoirs de la société. Cette méthode comportait un risque, à savoir que les pouvoirs fassent défaut à la société quand elle voudrait agir, et c'est pourquoi nous avons inclus dans le projet de loi une disposition qui prévoit l'extention de ces pouvoirs sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil donc, de l'autorisation, de l'approbation et de la responsabilité du gouvernement. Nous avons exposé des exemples techniques où ce genre de pouvoir supplémentaire pourrait s'avérer nécessaire ou aurait pu l'être par le passé pour permettre à la société de se lancer dans l'électronique ou pourrait s'avérer utile dans le futur.

Le projet de loi admet implicitement que la société Air Canada exploitera son entreprise d'une manière purement commerciale, sans compter sur sa nature de société d'État pour obtenir des avantages sur ses concurrents, même dans le transport aérien qui est sa fonction première. Il n'est certainement pas question qu'elle aille exploiter injustement d'autres modes de transport. Cela devrait rassurer en partie ceux que la chose préoccupe sérieusement. Il n'est pas question que la société touche aux autres modes de transport pour l'instant. Si cela se produisait dans l'industrie du camionnage par exemple, il est certain que les autres entreprises voudraient savoir s'il existe des règles pour elles et d'autres pour Air Canada. C'est essentiellement l'objectif de la première motion du député. Nous nous y opposons, comme il le sait, non pas à cause de son esprit, mais parce que nos lois et nos règlements exigent déjà la soumission stricte aux règlements concernant le transport routier dans chaque province. Je ne voudrais pas qu'Air Canada jouisse d'un traitement particulier à cet égard.

Aux termes de notre loi cadre concernant le camionnage—même dans le commerce interprovincial et international—nous avons donné pleine autorité légale et administrative aux régies provinciales qui existaient avant que ne fut définie la compétence constitutionnelle et nous ne songeons pas à modifier la situation en ce qui concerne le contrôle et l'évolution futurs de l'industrie du camionnage.

● (1250)

Je comprends les préoccupations du député, je comprends les raisons pour lesquelles le député de Vegreville a représenté ses motions, mais je prie quand même la Chambre de ne pas les admettre, de conserver le bill tel que le comité nous l'a renvoyé.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, si l'on observe les liaisons transcontinentales du CN et du CP, on remarquera que depuis des années les deux chemins de fer jugent plus rentable d'acheminer par route plutôt que par chemin de fer une part importante de leur trafic-marchandises. Je ne m'étonne donc pas que le député de Vegreville (M. Mazankowski) redoute qu'Air Canada ne trouve à son tour plus commode ou plus profitable de recourir elle aussi à la route pour transporter le fret jusque là déplacé par avion. Cela risque d'arriver en effet, et on verra alors à quel point mon parti a raison de dire depuis des années qu'on ne peut pas avoir au Canada un bon réseau de transport répondant aux besoins de tous les Canadiens si l'on considère chaque mode isolément.

Air Canada

Sur le plan des prix de revient, il ne faut pas s'occuper uniquement du prix facturé directement aux clients, mais du coût global, de celui qui est supporté par le client et par le produit. Le coût global des services aériens comprend les frais de construction des aéroports, les frais de contrôle de la circulation aérienne, les frais de service météorologique, etc. De même le coût global du transport routier comprend le coût des routes. Le mode de transport ne se considère pas isolément. Ce bill cherche à régler les problèmes d'Air Canada comme s'il s'agissait d'un moyen de transport complet. Jusqu'ici, nous nous sommes occupés des difficultés d'Air Canada comme si la compagnie nationale constituait un cas isolé. Même chose pour les chemins de fer et pour les sociétés d'autobus.

Presque toutes les études qui ont été commandées au Canada ces dernières années ont conclu qu'il ne faut pas considérer isolément l'activité de nos compagnies aériennes ou de nos chemins de fer ou de nos sociétés d'autobus, ni même de la voiture privée, mais envisager l'effet global de tous les modes de transport, et chercher les politiques permettant d'utiliser dans les meilleures conditions et aux moindres frais chacun de ces modes de transport. Le but de ce bill est de permettre à Air Canada de mieux travailler et c'est justement ce que je lui reproche. L'ex-ministre des Transports, M. Marchand, a dit qu'on peut difficilement considérer isolément l'activité d'Air Canada, ou celle du CN, ou celle du CP, ou celle des transporteurs routiers. Il déclarait en 1975:

La politique des transports doit donc tenir compte de la grande variété des installations et des services, de leur développement plus ou moins avancé, et de la concurrence plus ou moins intense qui joue dans leur exploitation. Chacun de ces services doit être traité de façon adéquate, et non plus, comme c'est la situation présentement, comme une exception à une politique basée surtout sur le jeu de la libre concurrence.

Dans ce discours, il a parlé de la différence entre la prestation de services dans le corridor Québec-Niagara Falls qui est accessible par train, par bateau, par avion, par camion et par voiture, et la prestation de services dans l'Ouest du Canada, où la plupart des produits doivent être livrés par chemin de fer. La situation est sensiblement la même que celle du Nord, où la majeure partie des produits sont livrés par avion. A mon avis, notre politique en matière de transports ne reconnaît pas ce fait. L'ancien ministre des Transports, dans un discours qu'il a prononcé en 1975, a déclaré que l'on nageait en pleine pagaille dans ce domaine. Cette description tout à fait exacte de notre politique en matière de transports est probablement le commentaire le plus réaliste que le ministre ait fait pendant son mandat à la Chambre.

Nous sommes censés œuvrer en vertu d'une nouvelle politique de transports, mais c'est la même vieille politique qu'avant. Le ministre s'en remet aux principes de la concurrence, de la viabilité commerciale et du très célèbre paiement par l'usager. Il faudrait des jours pour démontrer la fausseté de ce concept et l'impossibilité de l'appliquer, et il devrait sauter aux yeux de quiconque étudie le sujet que ce système ne fonctionnera pas. Il y a des gens qui ne pourraient pas vivre dans certaines régions du pays si l'on appliquait le principe du paiement par l'usager.

Puis-je dire qu'il est 1 heure, monsieur l'Orateur?