

*Air Canada*

Les motions nos 4 et 5 sont distinctes de ce groupe et distinctes l'une de l'autre. La motion n° 4 inscrite au nom du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) fera l'objet d'un débat et d'un vote distincts. La motion n° 5 est essentiellement une motion du gouvernement visant à faire correspondre la version française à la version anglaise du bill, et ne nécessitera vraisemblablement pas beaucoup de discussion ni même un vote. De toute façon, elle devra faire l'objet d'un débat et au besoin d'un vote distincts. La motion n° 4 fera donc l'objet d'un débat et d'un vote distincts, de même que la motion n° 5. Les motions nos 6 à 9 inclusivement seront groupées aux fins de la discussion, et on votera à leur sujet de la façon qu'on jugera nécessaire lorsqu'on en fera l'appel, s'il est besoin d'en faire l'objet de votes. Si l'on y consent, peut-être pourrais-je prier le député de Palliser de poursuivre le débat sur les motions nos 1 et 2.

**M. Stan Schumacher (Palliser):** Monsieur l'Orateur, ce qui m'inquiète, c'est que le bill donnerait au gouverneur en conseil l'autorisation de diriger les affaires d'Air Canada. Le projet de loi exigerait qu'Air Canada réponde de ses activités directement au ministre, et ainsi au Parlement. Cette disposition est souhaitable et je m'en réjouis. Mais une partie du prix qu'il nous faudrait payer pour ce privilège serait ceci: l'organisme deviendrait l'instrument du ministre des Transports, qui qu'il soit.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Souhaitons que ce ne soit pas un jour le député de Crowfoot (M. Horner).

**M. Schumacher:** Le ministre actuel ne sera pas toujours ministre des Transports (M. Lang). La politique étant ce qu'elle est, on peut prévoir des changements de temps à autre, tout comme la vie apporte elle-même des changements. A mon avis, des considérations d'ordre politique influenceront sur l'activité d'Air Canada, pour le mieux ou pour le pire, selon l'influence exercée.

Je veux que cette société d'État se conforme à la loi, et non pas aux fantaisies d'un représentant élu, ou de quelque bureaucrate anonyme qui ne répond pas de ses actes au Parlement. Au moins, si ce bill est adopté, nous aurons la satisfaction de discuter de temps à autre des activités d'Air Canada, et les députés pourront exprimer leur avis. J'ignore si une telle démarche sera efficace. Je suppose que la conséquence la plus positive sera que le public sera mieux informé, puisque la question fera l'objet de discussions à la Chambre. Mais je m'inquiète vivement du fait que le gouverneur en conseil aura beaucoup à dire dans les activités de la société.

Les motions nos 1 et 2 visent à protéger l'industrie du camionnage et à assurer que dans l'avenir il ne sera pas possible d'aller nationaliser cette industrie en cachette, comme on pourrait dire. Cette industrie, qui englobe en grande partie de petites compagnies, a déjà largement prouvé son efficacité dans le domaine du transport des marchandises chez nous. Elle s'est développée au fil des ans et touche maintenant des sommes qui lui viennent en grande partie des provinces, vu que l'industrie du camionnage dépend du réseau routier du pays, lequel relève surtout des provinces.

La construction de la transcanadienne a été financée en partie au moyen de fonds publics, mais la majeure partie du réseau routier du Canada relève directement des provinces.

[M. l'Orateur.]

Les entreprises de camionnage assurent 42 p. 100 de l'ensemble des transports. J'entends par là les transports par air, par mer et par pipe-line, aussi bien que par voie de terre. Des quantités importantes de produits sont acheminées par pipe-line, mais les entreprises de camionnage, qui sont pour la plupart relativement petites, sont parvenues à s'approprier une bonne partie du marché.

Nous devrions adopter les motions du député pour la bonne raison que le Canadien National prend de l'importance dans le secteur du camionnage qui est déjà très important. Sauf erreur, les services de camionnage du Canadien National assurent déjà 5 p. 100 de l'ensemble des transports, alors que les entreprises de camionnage détiennent en tout 42 p. 100 du marché. Le Canadien National est donc parvenu à se tailler une place de choix, même si son intervention dans le domaine du camionnage devrait être réglementée par la loi actuelle. D'ailleurs, je pense que les tribunaux ont reconnu que les crédits approuvés par le Parlement pour le Canadien National enfreignent la loi; elle stipule en effet que les activités du Canadien National doivent se borner aux transports ferroviaires.

● (1520)

Comme on l'a signalé, il suffit de regarder les autres activités du Canadien National, qui est avant tout une compagnie de chemin de fer. Cette société a construit la structure autoportante la plus haute du monde, a acquis des intérêts dans une flotte de navires et elle possède des intérêts majoritaires dans les services de conteneurs rattachés à ces navires. D'après les messages publicitaires du CN à la télévision, il tenterait d'imiter le Canadien Pacifique en se lançant lui aussi dans des opérations très diversifiées.

Ce à quoi je m'oppose, c'est que le gouverneur en conseil, c'est-à-dire le ministre des Transports du moment, se sentira obligé de faire en sorte que le bilan d'Air Canada soit favorable. Une influence politique est à craindre. Le ministre va se dire qu'il lui faut présenter un bon rapport annuel au Parlement pour ne pas s'attirer de critiques. Il sera donc tenté de donner le plus d'expansion possible aux opérations et fonctions d'Air Canada que le ministre actuel des Transports, lui, a entrepris de restreindre.

Je pense que nous avons assez du précédent établi dans le cas du CN. Nous pouvons nous en passer pour Air Canada. Il a été question de transport de surface, du transport des passagers et des bagages et, comme l'a dit le ministre, la loi autorise le transport du courrier. C'est peut-être bien. Cela peut poser certains problèmes, car je ne pense pas que tout le monde soit d'accord pour qu'Air Canada ait le monopole du courrier. Le gouvernement aura tendance à confier de plus en plus le transport du courrier à Air Canada pour lui permettre d'augmenter ses bénéfices et de présenter un meilleur bilan annuel.

Tout naturellement, le gouvernement sera porté à défavoriser le secteur privé. C'est peut-être une bonne chose dans certains secteurs où l'entreprise privée n'a pas fait un très bon travail. Mais le secteur du camionnage a prouvé son efficacité et son caractère concurrentiel. Sans cela, le CN et le CP ne s'y intéresseraient pas.