

Le Parlement doit réfléchir très sérieusement aux modifications à l'étude, afin de ne pas couper l'herbe sous le pied au secteur privé dans le domaine des transports. Je m'inquiète de la place grandissante qu'occupent les sociétés de la Couronne dans l'industrie du camionnage, et la seule idée qu'elles vont s'imposer encore davantage dans les jours à venir me répugne. Je m'oppose totalement à toute proposition susceptible d'avoir de telles répercussions.

La gestion d'Air Canada n'a pas inspiré la confiance des Canadiens ces dernières années. Avec ses déficits qui se chiffrent par millions, je n'ose penser à ce que cela donnerait si elle se lançait dans de nouvelles activités.

● (1500)

Le député de Timiskaming n'avait peut-être pas tout à fait raison au sujet de l'amendement, mais en tout cas il est tombé juste lorsqu'il a parlé des possibilités actuelles de se déplacer au pays à des prix raisonnables. On dépense moins à voyager à l'étranger.

Nous devrions chercher à déterminer les améliorations de service qu'Air Canada pourrait réaliser le plus avantageusement avec l'argent à sa disposition. A la précédente lecture, j'ai signalé au ministre l'insuffisance criante de la desserte du Canada atlantique. Le député de Central Nova (M. MacKay) et celui d'Annapolis Valley (M. Nowlan) ont dit comme moi qu'elle est intolérable et qu'il faut l'améliorer. Nous espérons que cela donnerait quelque chose, et lorsque le président d'Air Canada a annoncé pour le 1^{er} juillet la création de nouvelles régions administratives distinctes recouvrant l'ensemble du Canada atlantique et l'affectation à la tête d'une nouvelle division de M. Linder, vice-président, nous avons espéré que les améliorations attendues allaient venir. Nous avons eu la déception de constater qu'il n'y a pas de différence réelle dans l'horaire des liaisons entre les grands centres des provinces atlantiques et les autres grands centres du Canada ni au 1^{er} juillet ni même au 1^{er} avril. Nous conservons l'espoir que l'horaire d'automne rétablira un service du genre de celui que nous avons. Même s'il n'était pas idéal, c'était tout de même mieux que ce que nous avons actuellement.

Le tourisme est en baisse encore cette année, et si les compagnies aériennes ne nous aident pas en améliorant le service, il continuera de se dégrader. L'an dernier a été une année de crise sur ce plan, et les perspectives ne sont pas bonnes pour cet été.

Nous ne savons pas comment faire comprendre à Air Canada qu'il faudrait nous donner un réseau à peu près passable, plutôt que de se lancer dans de nouvelles aventures qui risquent d'élargir encore ses énormes déficits.

Je m'inquiète au sujet du camionnage, car Air Canada et le CN ensemble pourraient causer de graves ennuis aux sociétés déjà existantes. Le CN adopte souvent un tarif qui élimine l'entreprise privée, mais après coup il hausse ses taux. Le CN exige ce qu'il veut sans se soucier si les usagers peuvent ou non demeurer en affaires. Comme des réductions sensibles de la main-d'œuvre sont envisagées à Moncton et en Nouvelle-Écosse, nous croyons savoir qu'Air Canada veut se lancer dans le camionnage et peut-être même dans l'hôtellerie.

Air Canada

Le député de Timiskaming avait raison quand il a déclaré que l'hôtellerie n'était pas avantageuse pour le touriste, car nos taux sont énormément élevés en comparaison de ceux qui sont en vigueur aux États-Unis. Et même si l'hôtellerie fonctionne dans une proportion d'au plus 50 p. 100 actuellement, rien n'indique que des changements seront effectués. A moins que les hôtels n'abaissent leurs prix, ils ne réussiront pas à convaincre les gens d'y séjourner.

Il est affreux de penser qu'Air Canada se lance dans l'hôtellerie grâce aux deniers publics et ruine effectivement des hôteliers dont les impôts sont utilisés pour maintenir une ligne aérienne qui accuse d'énormes pertes. Je m'inquiète de l'incurie d'Air Canada dans la région de l'Atlantique. Au comité et à la Chambre, on a beaucoup parlé de son service médiocre dans les provinces de l'Atlantique. J'envisage son rôle dans l'industrie du camionnage avec une vive inquiétude; nous avons déjà constaté ce que le CN a fait au camionnage et à l'entreprise privée dans la région de l'Atlantique.

● (1510)

M. l'Orateur: A l'ordre. Avant de donner la parole au député de Palliser (M. Schumacher) qui tient, je pense, à participer à cette discussion, je dirai, comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, que la présidence entretient de sérieuses réserves—que j'ai tenté d'expliquer—au sujet de la recevabilité de la motion n° 3 du point de vue de la procédure.

En outre, en conformité de la pratique établie, j'ai communiqué à des députés certaines observations que j'ai formulées relativement à la répartition des motions qui doivent être groupées pour les fins du débat. Ces observations font également état des réserves que j'entretiens à l'égard de la motion n° 3 du point de vue de la procédure. Si j'ai fait part de ces observations à des députés, c'est pour que tous puissent vérifier à loisir les citations sur lesquelles je m'appuie pour en arriver à ma conclusion préliminaire d'aujourd'hui, avec l'idée qu'elles pourraient les aider à se préparer en vue d'une discussion, s'il devait y en avoir une sur le caractère irrégulier de la motion n° 3. Or, je crois savoir que les députés ont eu l'occasion d'étudier ces citations et qu'ils n'envisagent pour le moment aucune discussion sur cette motion. Je réitère donc mon appréciation antérieure de cette motion. Je trouve qu'elle fait intervenir un élément qui est tout à fait étranger à l'article qu'elle propose de modifier. J'estime, pour les raisons que j'ai fournies à titre préliminaire ce matin, qu'elle dépasse la portée de cet article du bill. En conformité donc avec le commentaire 203(3) de la 4^e édition de l'ouvrage de Beauchesne et avec celui que l'on trouve à la page 521 de la 19^e édition de l'ouvrage d'Erskine May, je conclus que l'amendement dépasse la portée de l'article qu'il cherche à amender et qu'il est par conséquent irrecevable au plan de la procédure.

J'ai dit ce matin que les motions n°s 4 à 9 inclusivement pourraient être groupées ensemble. C'était là une erreur de ma part. Je voulais parler des motions inscrites au nom du député de York-Simcoe (M. Stevens) pour recommander de les grouper. Il s'agit des motions n°s 6, 7, 8 et 9. Je crois comprendre qu'on s'entend pour les grouper aux fins de la discussion quitte à en faire au besoin l'objet de votes distincts.