

de la loi n'est pas forcément celle que lui donnera un autre ministre. Je pense que le ministre influence très fortement ses collègues du cabinet quand il est question d'un achat de cette nature. Voici la formulation actuelle de l'article 6(1):

La société peut . . .

b) acheter, vendre, louer, construire ou autrement acquérir, aliéner, entretenir et exploiter, dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses activités, des aéronefs, des hôtels et autres logements, des véhicules de surface et des installations pour le transport et l'hébergement des personnes ainsi que le transport et l'entreposage des marchandises et du courrier;

Je veux attirer l'attention sur l'expression «exercice de ses activités». Je pense que dans la loi actuellement en vigueur la définition des activités de la société est vague, sujette à interprétation et qu'elle peut facilement induire en erreur. On s'inquiète surtout du fait que lorsqu'on parle de fret aérien nous savons qu'il existe des marchandises désignées qui ne sont jamais transportées par avion. Ce qui nous inquiète sur ce point, c'est que grâce à ces imprécisions, Air Canada pourrait facilement utiliser des camions sur des parcours interurbains actuellement desservis par des transporteurs aériens sous prétexte que c'est une activité accessoire à l'ensemble des activités de la société au niveau national.

● (1230)

L'amendement que nous avons proposé servira uniquement à confirmer ce que le ministre nous a assuré à la Chambre et au comité quand il a affirmé que les activités de camionnage d'Air Canada seraient secondaires ou restreintes à ce qui est nécessaire à l'exploitation de la société. Je répète que cette assurance du ministre doit figurer nettement dans le projet de loi. Nous craignons les empiètements d'Air Canada si l'amendement est rejeté, car dans ses déclarations, M. Taylor envisage un très brillant avenir pour le transport des marchandises, mais il prend bien soin de ne pas dire si ces marchandises seront transportées par avion ou camion.

Nous n'avons absolument rien à redire à ce que Air Canada livre des marchandises d'une très grande valeur par camion dans son service de transport aérien, mais je m'oppose à ce qu'Air Canada s'engage dans le camionnage interurbain et dans des entreprises de location. En qualité de société de la Couronne créée par le Parlement pour servir à une fin particulière alors qu'elle est en mesure de s'y soustraire facilement face à la concurrence, Air Canada vole les contribuables et achète la concurrence d'un autre mode de transport, afin de se lancer dans des affaires pour lesquelles le Parlement ne lui a donné aucun mandat précis.

Lorsqu'une société de la Couronne décide qu'il y va de son intérêt d'empiéter sur un terrain qui dépasse la portée de la loi qui l'institue, l'affaire est d'abord amorcée avec les cadres de Transport Canada chargés de l'administration aérienne sur une base quotidienne; or l'appui venant de cette source équivaut neuf fois sur dix à une approbation de principe en conformité de l'article 6(4) qui stipule: «La société ne peut, sans l'autorisation du gouverneur en conseil.» Suivent les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être donnée par décret du conseil.

Ce qui nous inquiète le plus, c'est l'évolution que prendront les transports au cours de la prochaine décennie. Les coûts qui montent à un rythme rapide peuvent toucher un mode de transport plus qu'un autre et si la qualité des services est semblable, comme dans bien des cas entre les services assurés par air et les services assurés par camion, le service qui coûte le

### *Air Canada*

moins cher devient beaucoup plus attrayant. Si les coûts du carburant augmentent, le transport par air sera plus touché que le transport par camion, ce qui favorisera beaucoup ce dernier. Toute société de la Couronne, comme toute compagnie, a tendance à s'orienter vers des domaines nouveaux et plus attrayants plutôt que de déperir. Le CN en est le parfait exemple. La différence, c'est que les sociétés de la Couronne ne sont pas en butte aux mêmes compressions que les entreprises privées, quelles que soient les limites de leur mandat. A mon avis, Air Canada ne devrait pas pouvoir impliquer le gouvernement fédéral davantage en investissant directement dans le camionnage de location, de façon à continuer d'exploiter son entreprise de transport de marchandises. Le bill devrait contenir pour le moins quelque chose de plus que la procédure de révision prévue à l'article 6(4). Telle est en fait la portée de ma deuxième motion, pour le cas où la motion n° 1 serait rejetée. Tout au moins, je trouve logique qu'une procédure de révision efficace figure dans ce bill, de façon que la société prévienne suffisamment à l'avance de son intention de se porter acquéreur d'entreprises de camionnage existantes ou d'en créer de nouvelles.

S'il est une chose qui inquiète encore plus le camionnage, domaine d'activité en grande partie réservé à l'entreprise privée, ce sont les implications de l'article 6(2) du bill, envisagées à la lumière du bill C-33, la nouvelle loi sur les transports. En effet, les articles 3(1) et 3(2) de cette loi accordent notamment au ministre des pouvoirs discrétionnaires très étendus, à tel point qu'il pourrait presque dicter quel mode de transport acheminera tel ou tel produit vers une destination donnée. Ce genre de pouvoirs extraordinaires a de quoi effrayer. Ainsi, le ministre peut s'enquérir de la nature des rapports qui existent entre les différents modes de transport aussi bien à l'intérieur du Canada qu'à destination ou en provenance du Canada. Le ministre a le pouvoir de prendre les mesures nécessaires pour coordonner l'exploitation, le développement, la réglementation et le contrôle des divers moyens de transport. C'est ce que stipule l'alinéa 3(3)b). L'alinéa 3(1)c) stipule par ailleurs ceci:

. . . et il est en outre déclaré que la réalisation de cet objet des transports suppose l'intégration des moyens les plus appropriés de chaque service et que c'est aux gouvernements qu'il incombe de veiller au maintien d'un bon système de transport.

Il s'agit là de pouvoirs très vastes pour réaliser l'intégration des divers modes de transport. En vertu des dispositions projetées de la loi nationale sur les transports, le ministre aura le pouvoir d'émettre des directives à l'endroit de la Commission canadienne des transports, c'est-à-dire l'organisme de réglementation, de sorte que la Commission canadienne des transports est en fait supprimée en vertu des dispositions du bill C-33. Il s'agit là à mon avis d'un excès de zèle dans la destruction qui dépasse tout ce qu'il m'a été donné de voir jusqu'ici à la Chambre. Si, en fait, le gouverneur en conseil approuve que cet organisme fasse l'acquisition d'une entreprise de camionnage, alors l'article 27 de la loi nationale sur les transports, qui prévoit une procédure de révision, perd effectivement tout effet, privant ainsi les camionneurs lésés de tout recours efficace. On se doit sûrement de prévoir des dispositions minimales de révision au cas où cet achat aurait lieu ou une nouvelle entreprise serait créée.