

*Air Canada*

● (1220)

L'industrie du camionnage craint que le bill ne protège pas et ne fait pas valoir suffisamment les avantages économiques que le pays pourrait retirer de la concurrence entre les modes de transport et que, dans ce cas, Air Canada pourrait avoir l'intention ou être persuadée à un moment donné de se lancer dans le transport terrestre comme le camionnage de location dans les endroits qui sont actuellement desservis par le fret aérien. Le fret aérien est certes la responsabilité première de la société dans le domaine du transport des marchandises. Le fait qu'Air Canada ait procédé à une réorganisation visant à donner une plus grande responsabilité et une plus grande autonomie à cette division du fret montre l'importance qu'Air Canada attache au transport des marchandises et, je pourrais ajouter, fait ressortir les préoccupations qu'ont exprimées les camionneurs.

Le président d'Air Canada a indiqué au comité qu'il était optimiste au sujet de l'avenir du fret aérien. Il a souligné que la division du fret aérien allait bien et que, pour cette raison, la société était en train de créer un service distinct et séparé. Les camionneurs croient que le camionnage va livrer de plus en plus une concurrence directe au fret aérien comme tel et qu'à cause de l'incidence des coûts et des services sur certains trajets, la société Air Canada pourrait vouloir à tout prix se lancer dans le camionnage de location pour conserver ce qu'elle considère être sa juste part de fret et protéger son emprise sur ce secteur de ses activités.

Les assurances qu'a données le président d'Air Canada que du fret aérien authentique passerait aux camionneurs ne sont pas bien fondées. Ils croient, et j'ai tendance à être d'accord, que le besoin d'un service de fret rapide au Canada augmentera en égard aux marchandises de grande valeur. Mais cela ne veut pas nécessairement dire, à en juger par les cinq dernières années, que ce service se fera surtout par air. Comme je l'ai déjà dit, nous avons des exemples patents d'au moins une entreprise de camionnage qui offre un service rapide régulier entre Toronto et Vancouver et, en termes de temps et coût, il est plus avantageux que le fret aérien. A cause de ce genre de concurrence, si la ligne aérienne est déterminée à exploiter le secteur du fret aérien, elle pourrait très bien en arriver à se servir de camions sur bien des liaisons interurbaines.

A mon avis, rien dans le bill C-17 n'interdit à proprement parler ou ne limite même la capacité d'Air Canada de se lancer dans le camionnage de location soit en remplaçant son service de fret aérien par des camions lui appartenant directement soit en acquérant de tels services des compagnies existantes de camionnage de location. J'estime qu'il n'y a aucune raison valable pour que les sociétés de la Couronne s'occupant de transport par chemin de fer ou par air se lancent dans le transport par camion sous contrat, activité qui concurrencerait, pour ainsi dire, le rôle premier dévolu à la société.

J'insiste sur le fait que le camionnage sous contrat s'est avéré un mode de transport où l'entreprise privée est parvenue avec beaucoup de succès à fournir un service satisfaisant et une concurrence efficace dans pratiquement toutes les régions. Le camionnage remplit très bien son rôle en fournissant des services dans tous les endroits malgré des obstacles énormes, malgré des problèmes au niveau des différences de lois et de règlements entre les provinces et enfin en dépit du climat et des réalités géographiques de notre pays.

[M. Mazankowski.]

Le ministre des Transports (M. Lang) a déclaré que des limites et des clauses de sauvegarde existent dans les dispositions 6(1)b) et 6(4) de la loi. Quelles que soient les intentions actuelles du ministre et de ses fonctionnaires ou même les assurances que peut donner la direction d'Air Canada, les prétendues garanties contenues dans la loi sont vagues et, je pense, sans valeur, si l'on songe à l'expérience du CN. Je veux consacrer un moment à ce sujet, car il me semble tout à fait pertinent par rapport à la question que nous débattons actuellement. Depuis 1952, le CN a fait l'acquisition de filiales dans le domaine du transport par camion ou elle en a établies, ce qui fait de cette société l'une des plus grandes entreprises de camionnage par contrat dans notre pays. L'article 27 de la loi sur les chemins de fer nationaux limite le droit de ces derniers à se livrer des activités de transport automobile dans la mesure où elles risquent d'être effectués conjointement avec des services ferroviaires ou même dans le but de les remplacer. Si nous étudions cependant les activités de camionnage du CN actuellement, nous nous rendons compte que son réseau de camionnage sous contrat se juxtapose à ses activités de transport ferroviaire transcontinental sur les lignes principales. On peut donc dire que l'esprit et l'objectif visé de la loi n'ont pas réellement été appliqués. A mon avis, ce n'était de toute évidence pas l'intention du législateur ni l'esprit de l'article 27, ce qui me permet de dire que l'on a sans aucun doute contourné la loi, et je partage les préoccupations des camionneurs qui soutiennent que les garanties offertes dans ce bill ne sont pas plus sérieuses que celles qui existaient déjà dans la loi sur les chemins de fer nationaux.

L'article 31 de la loi sur les chemins de fer nationaux stipule que le CN peut faire l'acquisition de toute société ou toute compagnie se livrant à des activités se rattachant au fonctionnement d'un chemin de fer, ou des opérations qui, de l'avis du conseil d'administration peuvent être faites dans l'intérêt du CN avec l'approbation du gouverneur en conseil. Le CN a ainsi pu trouver suffisamment de latitude dans la loi pour se lancer dans le camionnage. Quand les camionneurs ont contesté les pouvoirs du CN, ils ont été déboutés par le tribunal. La cour d'appel du Québec a constaté, notamment, que l'approbation de ces dépenses par le gouverneur en conseil, et la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) primaient sur toute limitation législative prévue à l'article 27 de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada. Le fait que le gouverneur en conseil ait donné son approbation, rendait les audiences publiques provinciales inutiles. Si le gouverneur en conseil considérait qu'il était dans l'intérêt public d'approuver un tel achat, les commissions provinciales n'avaient qu'à se conformer et les auditions devenaient inutiles et n'offraient aucun élément de protection.

On assume que l'approbation du gouverneur en conseil est toujours faite dans l'intérêt public. Il s'ensuit donc que les organismes provinciaux de réglementation considèrent l'achat comme un fait accompli. Comme je l'ai déjà dit, même si le ministre des Transports et le président d'Air Canada ne veulent pas qu'un tel incident se reproduise, ces promesses, à mon avis, n'ont de valeur qu'à court terme. Si l'on veut vraiment fournir cette garantie, si le ministre est sincère—et je crois qu'il l'est—je ne vois pas pourquoi cette protection ne serait pas expressément prévue par la loi. On a l'habitude de changer les ministres de place, et l'interprétation que le ministre donne