

questions par des réponses railleuses. Jeudi dernier, j'ai voulu proposer une motion qui priait le ministre des Transports d'en appeler des récentes hausses du tarif-marchandises. Malheureusement, comme il était à prévoir, les ministériels m'ont refusé le consentement unanime pour présenter la motion. Je comprends mal comment les députés libéraux des provinces de l'Atlantique peuvent prendre cette attitude vu le mécontentement qu'expriment de plus en plus les principaux journaux, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et les hommes d'affaires de la région. A un moment pareil, ne pourraient-ils pas oublier la politique partisane? Je dois toutefois dire que le ministre des Transports n'était pas à la Chambre cette fois-là; je ne peux donc pas lui faire les mêmes reproches qu'à ses collègues, car je sais que les intérêts des Maritimes lui tiennent à cœur. Dommage qu'il ne soit pas à la Chambre aujourd'hui non plus, mais quelqu'un pourra peut-être lui transmettre la requête.

M. McGrath: Pourquoi n'est-il pas ici?

M. Thomas (Moncton): Le ministre devrait intercéder auprès des autorités des chemins de fer afin de les dissuader de mettre en vigueur le 1^{er} mars les augmentations prévues ainsi que toute autre augmentation dont il est rumeur jusqu'à ce que son ministère annonce la nouvelle politique qui nous est promise depuis quatre ans. Si les chemins de fer ne veulent pas entendre raison, je demande au ministre de se prévaloir du droit d'appel prévu à l'article 16 de la loi sur les chemins de fer, qui stipule que lorsqu'une personne a lieu de croire que l'établissement d'un taux par un transporteur peut nuire à l'intérêt public, elle peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel. Le ministre devrait avoir le personnel voulu pour produire toutes les statistiques et chiffres nécessaires pour justifier un appel de ce genre. Évidemment, il est impossible à un citoyen ordinaire de posséder ces chiffres. Puisque le ministre dispose de ces renseignements, j'espère qu'il va reconnaître son devoir à l'égard des gens des Maritimes et prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute nouvelle augmentation des tarifs.

Je sais ce que vont répondre les compagnies de chemins de fer: «Nous ne pouvons pas faire ces frais; nous avons un déficit de 25 ou 29 millions de dollars.» Mais je signalerai qu'en 1969 le Canadien National a réalisé son bénéfice d'exploitation le plus élevé depuis les années de guerre, et que l'exploitation a été profitable chaque année depuis la guerre, exception faite de trois d'entre elles. Ce qui déforme les faits, c'est que le gros des pertes qu'accusent les livres du Canadien National provient des intérêts payables sur les dettes accumulées depuis des années, en réalité depuis le début des opérations de la compagnie. Souvent, le public ne sait pas cela. Loin de moi le désir de jeter des pierres au Canadien National. J'habite une ville Canadien National et je me rends compte des efforts de la compagnie pour améliorer ses services, pour moderniser et perfectionner le transport des marchandises. La compagnie transporte même un plus gros volume de marchandises avec un équipement moindre—encore que plus moderne—qu'auparavant. Cependant, malgré ces efforts elle ne parvient pas à réaliser un bénéfice net lorsqu'elle doit payer 74 millions de dollars d'intérêts sur des dettes contractées depuis de nombreuses années. C'est pourquoi

[M. Thomas (Moncton).]

nous, de l'opposition, tant les membres de notre groupe que ceux du Nouveau parti démocratique, avons demandé que le comité permanent soit saisi de la question de la répartition de la dette d'établissement du CN, de façon qu'on puisse trouver une solution pratique, après quoi la société pourrait fonctionner au jour le jour. Je réitère cette demande.

Je voudrais maintenant dire un mot des services aériens et d'Air Canada. Je sais que le sujet dont je vais parler préoccupe au plus haut point les compagnies aériennes du monde entier. L'an dernier, toutes ces compagnies ont subi de lourdes pertes en raison d'une expansion accrue, de revenus plus faibles et d'une clientèle plus rare. Je n'exposerai pas dans les détails les raisons de ces pertes. On a proposé beaucoup de solutions. Certains diront qu'il faut réduire le prix des billets et augmenter le nombre des voyageurs. Ils citent en exemple le cas des lignes aériennes islandaises, qui ne font pas partie de l'Association internationale du transport aérien, et qui fixent elles-mêmes leurs prix. Cette compagnie a réussi à remplir ses jets entre New York et Nassau, alors que ceux d'autres compagnies volaient à moitié pleins. C'est là une solution. Je ne prétends pas que ce soit la seule. Maintenant que plus de gens voyagent et que les lignes aériennes peuvent transporter plus de passagers, les pertes peuvent être réduites.

• (3.50 p.m.)

Avant de terminer mes observations, je voudrais signaler qu'il ne semble y avoir que doute et incertitude au Canada quant à l'avenir d'Air Canada. Nous avons été témoins de la vague d'indignation et du choc causés il y a deux ou trois semaines lorsque la société Air Canada a annoncé le licenciement d'environ 415 employés, dont certains ayant 25 ou 30 ans de service ont reçu deux semaines d'avis. Air Canada justifie sa façon d'agir en invoquant le même vieux prétexte d'avoir à couper les dépenses parce que le trafic est en baisse. Mais combien de coupures peut-on faire avant de commencer à réduire le service, monsieur l'Orateur? Si le service se détériore, le trafic baisse de plus en plus. D'après moi, c'est la politique du service-voyageurs du CN qui est en train de se répéter. On prétexte le nombre insuffisant de voyageurs pour réduire le service. Or, comme le service réduit attire moins de clients, on vient nous dire ensuite que puisque personne n'utilise le service, il faut l'abandonner.

Voilà le genre de choses qui préoccupent les Canadiens aujourd'hui. Ils craignent qu'Air Canada n'adopte la politique que pratique le CN depuis 15 ou 20 ans. A plusieurs reprises, nous avons posé au gouvernement des questions quant à la définition d'une politique concernant les avions-cargos. Nous avons demandé au ministre quelle était sa politique en matière d'avions-cargos de seconde et de troisième classe. Pour autant que je sache, on s'est borné à nous répondre que cette question était à l'étude. Dans ma région, à Moncton, qui est le point terminus pour les marchandises des Maritimes, on se fait beaucoup de mauvais sang, non pas parce que les services ont été réduits—bien que cela tracasse les gens, cela va sans dire—mais parce que les compagnies aériennes ont déçu le public et sapé son moral. Selon certaines rumeurs, Air Canada, suivant de très près l'exemple donné par le CN, s'approprierait à supprimer tous les services peu lucratifs. Suivant certaines rumeurs, Air Canada passerait la main