

suis sûr de bien les interpréter en disant qu'il a déclaré que la politique gouvernementale en matière de transport reposait sur la loi nationale des transports, et que l'application de cette politique et les décisions qui découlaient de la loi relevaient de la Commission canadienne des Transports. Il a poursuivi en disant que ceux qui n'étaient pas d'accord avec les décisions de cette Commission pouvaient en appeler.

C'est à ce moment que je l'ai interrompu, assez plaisamment, comme je l'ai dit, en lui rétorquant que tout cela était assez inutile puisque le président de la Commission était son ami. Il a répondu, à bon escient, que son amitié avec le président de la Commission canadienne des Transports ne s'étendait pas à leurs fonctions officielles. Je suis disposé à accepter cette mise au point de la situation et l'assurance qu'il n'intervient pas dans les décisions, mais à l'instar de beaucoup de gens à l'intérieur comme à l'extérieur du Parlement, je ne saurais dire que ma confiance envers le président de la Commission canadienne des Transports égale celle que j'éprouve pour le ministre.

Avant de créer la Commission canadienne des transports, nous avions la Commission des transports du Canada. A mesure que je lisais leurs recommandations, je me suis mis à penser que les membres de cette commission gaspillaient leur argent en loyer pendant leur séjour à Ottawa, et qu'ils devraient avoir leurs bureaux dans les locaux du CP, car, à ma connaissance, ils n'ont jamais pris une décision qui aille à l'encontre des intérêts de cette société. Mais je tiens à dire que la Commission des transports du Canada était un organisme éminent, comparé à la Commission canadienne des transports sous la présidence de M. Pickersgill.

J'aimerais donner quelques exemples du genre de décisions que prend la commission sous la direction de son président actuel. Depuis que la Commission canadienne des transports est entrée en fonction, durant le mandat du ministre actuel, elle a adopté pour politique de rabaisser Air Canada pour donner de l'importance aux transporteurs aériens régionaux. J'ai cherché à savoir quels transporteurs aériens régionaux avaient pu obtenir leur part du gâteau. Je viens de Winnipeg, et bien que je fasse parfois preuve d'un certain esprit de clocher, je ne peux pas dire que l'expansion de la Transair ne m'a pas réjoui. Mais il serait malhonnête de ma part de faire semblant de croire que ce n'est que par pure coïncidence que les activités de la Transair se sont développées si rapidement depuis la création de la Commission canadienne des transports sous la présidence de M. Pickersgill, sachant que le président de la Transair, M. Rod McIsaac, était auparavant, et est peut-être encore, le principal mobilisateur de fonds du parti libéral au Manitoba, et que le vice-président de la Transair, M. Morrison, était le chef de cabinet de M. Pickersgill, à l'époque où ce dernier était ministre des Transports.

• (2120)

Je ne crois pas que ç'ait été une pure coïncidence; je ne crois pas non plus que ç'ait été une coïncidence qui a permis à la Transair de commander de gros Boeing 737 si coûteux alors que son activité à l'époque ne justifiait pas l'achat de ces avions. Bien sûr, la Transair avait présenté une demande en vue d'un trajet plus long de Winnipeg à Regina à Saskatoon, et de Winnipeg à la tête des lacs à Dryden à Sault-Sainte-Marie et à Toronto, ainsi qu'un trajet par avion à réaction de Winnipeg à la tête des lacs à Toronto. Il fallait vraiment avoir beaucoup de confiance pour acheter ces avions avant que la Commission cana-

dienne des transports n'eût entendu les demandes et pris une décision. Je ne pense pas que ç'ait été une coïncidence. La compagnie devait savoir à l'avance à quoi s'en tenir.

Voyons ce qui se produit dans le cas de cette merveilleuse société canadienne qui n'a qu'un but, celui de servir la population—la Compagnie de téléphone Bell. Je ne peux me souvenir d'un seul cas où elle ait présenté une demande en vue d'une augmentation de son tarif et où la Commission canadienne des transports ait refusé. Il est vrai que Bell Canada n'obtient pas toujours tout ce qu'elle demande; mais je connais beaucoup mieux les syndicats ouvriers que les sociétés, et il me semble que lorsque Bell Canada demande une augmentation de son tarif, elle s'y prend exactement comme la plupart des syndicats. Elle demande deux fois ou deux fois et demie ce qu'elle s'attend à obtenir, et espère en arriver à une assez bonne augmentation. C'est précisément ce qu'a fait Bell Canada tous les ans, bien que ses bénéfices aient été importants, et augmentent d'année en année. La Bell demande une augmentation au moins une fois par an, et on lui en accorde une au moins une fois par an, par suite de l'amabilité et de l'impartialité du président de la Commission canadienne des transports.

M. Deachman: Dans ce cas, pourquoi n'achetez-vous pas un paquet d'actions pour vous enrichir?

M. Orlikow: Le député de Vancouver-Quadra (M. Deachman) dit que je devrais acheter un paquet d'actions et m'enrichir. Si j'avais autant d'argent que lui, je le ferais sans doute.

Des voix: Oh, oh!

M. Orlikow: Examinons l'évolution des services voyageurs depuis que la Commission canadienne des transports s'est chargée de la présumée surveillance des services ferroviaires. Les services voyageurs ont été réduits dans presque toutes les régions du pays. Il est vrai que la Commission n'a pas encore accédé à toutes les demandes du CP, mais si elles les accueillait, le service voyageurs du CP n'existerait plus. Je suppose qu'il faut remercier le ciel des moindres bienfaits.

J'ai déjà mentionné l'exemple le plus éclatant de cette réduction des services, savoir le service entre Ottawa et Montréal. Le même phénomène se produit en plus petit dans chaque partie du pays. Les membres du comité des transports viennent de rentrer d'audiences dans le sud de l'Ontario sur la réduction des services dans cette région du pays. Nous avons une réduction du nombre des convois, la suppression des wagons-restaurants et des wagons-lits, tout cela avec l'autorisation de la CCT. Naturellement les sociétés ferroviaires exprimeront à la CCT leur désir de discontinuer ces services parce qu'il n'y a plus de voyageurs. Naturellement, elles n'en ont aucun. Elles ont tout fait pour les décourager.

La situation à l'égard du service-voyageurs est analogue à celle qui existe à l'égard du service-marchandises. Les députés de la région atlantique, la région la plus désavantagée du Canada, ont parlé à maintes reprises au fil des années, comme ils l'ont encore fait aujourd'hui, des hausses inexorables du tarif-marchandises dans les provinces atlantiques. Il s'ensuit une baisse du niveau de vie dans ces régions à cause de la diminution des services et des emplois et parce que les provinces atlantiques peuvent difficilement soutenir la concurrence en ce qui concerne les emplois et la production de biens, parce que le transport des matières premières nécessaires à la fabrication et