

*CN et Air Canada*

vers les pays en bordure de l'océan Pacifique. Nous ne pouvons obtenir un mot du ministre ni du gouvernement sous ce rapport.

Il me semble qu'il serait logique de laisser Air Canada prendre les routes des Philippines et de l'Inde dans les deux sens, ou, si vous le préférez, dans une seule direction tout autour du globe. Le gouvernement actuel et son prédécesseur aux mêmes nuances politiques, de droite et d'extrême droite, ont continuellement entravé nos sociétés publiques en leur imposant des politiques qui leur rendent le succès impossible. Nous avons continué de reprendre à Air Canada certaines de ses meilleures lignes pour les donner à CP Air, ou à des transporteurs régionaux qui ont des hommes de confiance du gouvernement au sein de leurs conseils d'administration. Air Canada en subit les conséquences et le public se plaint de son utilité.

Je souhaite que notre gouvernement, ou un autre, laisse une place nette à une société publique qui fonctionnerait dans des conditions de libre concurrence avec les transporteurs privés qui ne relèvent que des conseils d'administration. J'aimerais voir ce genre de combat. J'espérais que le ministre des Transports serait prêt à s'engager dans un combat de ce genre. Depuis 1967, notre politique nationale en matière de transport est contraire à la société publique et chaque fois que le Canadien National ou Air Canada ont réussi, ou ont été sur le point de réussir, il semble qu'on leur ait dit: Eh bien, les amis, cela suffit; laissez-cela à quelqu'un d'autre, comme le Canadien Pacifique, Trans Air, Québec Air ou Nordair. Ces compagnies ne fonctionnaient pas lorsqu'elles auraient pu avoir les lignes par elles-mêmes, mais elles sont venues par la suite pour avoir la crème.

C'est exactement ce dont parle le bill à l'étude. Nous pouvons poser des questions en comité sur les aéroports, les horaires ou les abandons de voies secondaires mais tant que nous n'aurons pas une politique nationale de transport qui permette aux transporteurs de fonctionner comme ils le pourraient et le devraient, les motifs de nos plaintes ne sont pas les conséquences du fait que nous ne sommes pas partis sur des bases satisfaisantes dans ce domaine. Depuis la Confédération, l'ensemble de l'économie de notre pays et, en particulier, les Canadiens isolés, ou presque, de par leur situation géographique, ont dû payer un prix trop élevé, tant sur le plan individuel qu'au sein d'une entreprise de transport, soit en efforts personnels soit en marchandises, à d'autres régions canadiennes.

Lorsque c'est une société privée qui s'occupe de transport, elle doit fonctionner dans le but de faire des bénéfices. S'il s'agit d'une société publique, elle doit fonctionner tout d'abord en fonction de la rentabilité, et la question du service occupe la deuxième place. Les sociétés privées doivent faire un bénéfice. C'est la seule raison pour laquelle elles existent. Si les entreprises appartiennent à des capitaux publics et doivent fonctionner en fonction de la rentabilité, elles ne peuvent pas offrir des services satisfaisants dans un pays avec un climat et une géographie comme le nôtre. Il est faux de croire que nous pouvons conserver un système national de transport par air et par chemin de fer dans le seul but de la rentabilité. A mon avis, cela a résulté en un service inefficace pour le public et un système de transport discriminatoire qui ne répond pas aux besoins de l'économie canadienne ni à ceux des individus. Étant donné les parcours lucratifs, notre réseau aérien à capital public a été empêché de faire mieux. On a déjà accordé de nouveaux parcours, surtout des parcours internationaux, à des transporteurs privés—ce qui veut dire en fait la CP Air.

[M. Benjamin.]

● (2150) Je ne suis ici que depuis cinq ans. Beaucoup des députés

sont à la Chambre depuis 20 ou 25 ans. Nous avons répété maintes et maintes fois que nous avons besoin d'une politique nationale des transports qui soit élaborée au Canada, et qui tienne compte de notre géographie et de notre climat. La loi nationale sur les transports de 1967 a besoin d'une révision draconienne, qui reconnaisse qu'il est essentiel d'assurer des services de transports—et je souligne le mot «services»—chemin de fer, avion, pipelines, etc., que ces services soient ou non économiques ou lucratifs. Ce qu'il nous faut, c'est une politique nationale des transports qui tienne compte de la géographie de notre pays, comme je l'ai dit, une politique des transports qui répartisse dans la mesure du possible, les frais de transport des marchandises et des voyageurs.

Il faut que cette politique régisse les tarifs de communications, les tarifs de fret répartis ou subventionnés, les tarifs des transports par exprès, des télécommunications et des services de voyageurs. D'autres pays, des pays du Nord, font ainsi depuis des décennies. Nous, nous efforçons de faire fonctionner un réseau de transport des années 1890 que nous avons emprunté à nos voisins américains et qui fonctionnerait mieux à 1,000 milles au sud de chez nous. Et là encore, le grand réseau de l'entreprise privée américaine menace depuis dix ans de s'éteindre. Il y a maintenant un réseau qui est administré par le gouvernement, et qui appartient, du moins en ce qui concerne les services de voyageurs, à une corporation de sept grosses sociétés de chemins de fer américaines, mais même ce réseau-là ne réussit pas, parce qu'on s'y est pris par des demi-mesures.

Il faut que nous considérions les transports comme un service public essentiel et que nous agissions en fonction de cela, car ce sont les services publics qui travaillent le mieux pour le public, puisqu'ils servent les intérêts de celui-ci plutôt que les exigences ou que les avantages des conseils d'administration, des actionnaires, voir même des députés au Parlement. Si nous ne voulons pas d'une loi nationale des transports issue de cette idée centrale et de cette détermination, nous allons continuer à suivre notre direction actuelle, en perdant trois ou quatre mille milles de voie ferrée dans les Prairies. Nous perdrons au moins 500 ou 600 agences dans tout le Canada. Nous perdrons notre réseau de transport aérien à capital public, qui est actuellement viable, mais qui sera continuellement rongé. Nous verrons nos réseaux de transport public s'adapter aux intérêts des centres commerciaux et des tours de bureaux, alors que nos trains seront en retard et nos aéroports ne pourront pas absorber le volume de nos bagages. Il découle de tout cela la nécessité de l'appartenance à l'État des moyens de transport ferroviaires et aériens ainsi que des pipe-lines. Bien d'autres pays très favorables à la libre entreprise ont pris cette initiative depuis des années et nous pouvons apprendre quelque chose en étudiant leurs réseaux de transport.

La deuxième question que j'aimerais entendre traiter par le ministre des Finances (M. Turner) avant la fin du débat sur la deuxième lecture, c'est un engagement ou une promesse éventuelle de prise en charge par le gouvernement des quelque 1,900 millions de dollars de l'ancienne dette du CN en contrepartie d'une valeur équivalente d'actions du réseau Canadien National, de telle sorte que ce réseau appartienne intégralement à la population du Canada par le truchement du Parlement. Par la suite, il n'y aurait plus de dettes au titre d'intérêts s'élevant à 20