

ces de la compagnie ont oscillé entre une perte de 6 millions et un surplus de 49 millions. L'intérêt total du CN pour 1969 se chiffre par 95.6 millions de dollars. Ce montant comprend l'intérêt sur la dette flottante, dont la plus grande partie est constituée par le passif non consolidé à la caisse de retraite du CN. Je ne suis pas comptable, mais il me semble ridicule de voter chaque année des crédits au CN pour compenser des déficits alors qu'une forte partie, voire même la totalité, du déficit annuel peut être imputée à l'intérêt que le CN doit au gouvernement canadien. Cela revient à dire que nous votons des crédits pour nous rembourser.

Une façon de sortir de ce dilemme serait que les Canadiens, par le truchement de leur gouvernement qui est le principal actionnaire et le principal créancier de la compagnie, ne songent plus à percevoir des intérêts ou des dividendes jusqu'à ce que la situation financière du CN lui permette de réaliser des bénéfices sur l'investissement de la population. Il y a sûrement d'autres rendements découlant de placements qui sont aussi sinon plus importants qu'un rendement financier. Le meilleur rendement que les Canadiens peuvent tirer de leurs placements dans le CN est un réseau ferroviaire national, efficace et étendu, fournissant un service maximum aux Canadiens. Je prétends qu'un profit de ce genre est supérieur à tout profit financier.

Il est évident que tant que nous accorderons une plus grande importance au rendement financier qu'au rendement sous forme de service public, nous empêchons notre réseau ferroviaire national de fonctionner de la façon nécessaire et voulue. Tant que nous nous obstinerons à dire que le prélèvement et la perception des intérêts sont plus importants que l'amélioration des services ferroviaires, ceux du CN ainsi que sa situation financière continueront à se détériorer. Nous ne pouvons pas conserver au CN cette structure financière et compter maintenir et améliorer les services de notre réseau de transport ferroviaire car on ne peut pas gagner sur les deux tableaux.

Pour sortir du dilemme il faudrait notamment que le gouvernement modifie son attitude du tout au tout et transforme radicalement notre politique nationale des transports. Le gouvernement et tous ses prédécesseurs ont toujours appliqué dans ce domaine, des politiques qui se fondent sur le mythe de l'entreprise privée caractérisée par la concurrence et les bénéfices. Je soutiens que c'est la cause de nos difficultés en matière de transports, et ce qui les perpétue et les complique.

Par la nature même de leur exploitation les chemins de fer sont une entreprise publique essentielle et non une entreprise privée concurrentielle. Ce sont par conséquent des services publics qui doivent donc être de propriété publique. Leur objectif doit être de servir la population au plus bas prix possible, les bénéfices ayant une importance bien secondaire. Il est illogique de fonder une politique nationale des transports sur l'entreprise privée à but lucratif et sur le principe de la libre concurrence, surtout dans le domaine des transports ferroviaires et aériens. C'est une aberration économique que de mettre en concurrence plusieurs services publics. Si l'on prétend que les politiques actuelles du gouvernement en matière de transport par rail et par air soit économiquement logiques, il serait non moins logique de dire que les services d'égout et d'adduction d'eau doivent se faire concurrence, de même que la voirie urbaine et routière.

Comme aucune personne sensée ne soutiendrait un tel argument, il est grand temps d'abandonner les principes de la libre entreprise et de la concurrence dans nos politiques de transports ferroviaire et aérien. L'application de ces principes dans le domaine du transport par air met actuellement en question les capacités et la viabilité d'Air Canada.

• (3.40 p.m.)

On aurait pu penser que nous aurions tiré un enseignement du gâchis où nous ont entraîné nos chemins de fer depuis 80 ans. Mais non, nous avons continué dans la même voie. Je prédis que dans les années à venir, Air Canada nous causera les mêmes problèmes que le CN en ce moment.

Partout dans le monde, les lignes aériennes éprouvent des difficultés financières, et c'est surtout parce que trop d'entre elles se disputent la même clientèle. Pour cette raison, et aussi à cause du financement élevé qu'exigent les avions, elles ne peuvent pas toutes survivre, ou si elles doivent survivre, l'État devra leur accorder de généreuses subventions. Je reconnais que nous engageons Air Canada dans la même voie que le Canadien National et les chemins de fer avant lui. Pour que la CP Air ait sa part du trafic aérien de voyageurs le plus lucratif au Canada, le service transcontinental, et qu'on lui offre des trajets où les besoins du trafic peuvent être satisfaits par une seule ligne viable et efficace, c'est dire que les deux compagnies aériennes ne pourront guère faire de bonnes affaires. En confiant de plus en plus de parcours à une multitude de lignes privées et régionales, on nuit à Air Canada.

En voici un exemple ridicule: on a donné à TransAir l'un des dix parcours les plus lucratifs, autrefois desservi par Air Canada. Cela nuit à Air Canada mais cela aide aussi certains amis du gouvernement, notamment l'ancien chef du cabinet d'un ministre et un candidat libéral défait lors d'une récente élection complémentaire, et en aidera sûrement d'autres. Air Canada était fortement subventionné par le gouvernement alors qu'elle pataugeait, essayant d'assurer des services aériens aux provinces sans grand succès. Les services TransAir sont maintenant réduits à tel point qu'ils ne comptent pour ainsi dire plus, même si une ligne part de Toronto en passant par Thunder Bay et Sault-Sainte-Marie. Cette multiplicité de sociétés, toutes fortement financées...

M. Osler: Monsieur l'Orateur, j'aimerais soulever la question de privilège...

M. l'Orateur: Le député de Winnipeg-Sud-Centre demande la parole pour soulever la question de privilège.

M. Osler: Monsieur l'Orateur, comme membre du parti mêlé à l'élection partielle dont il vient d'être question, je tiens à bien préciser que le candidat dont on a parlé sans le nommer n'avait aucun intérêt dans TransAir avant l'élection. Je ne vois pas pourquoi on établit un lien entre les deux questions.

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. C'est un point à débattre et non une question de privilège.

M. McCleave: Monsieur l'Orateur, il a été payé d'abord pour voler ensuite.