

Canadien National et Air Canada

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Le député de Central Nova (M. MacKay).

M. MacKay: Monsieur l'Orateur, je céderai volontiers la parole au député de Crowfoot. J'ignore s'il veut prendre la parole le premier. S'il le veut et avec la permission de Votre Honneur, je le laisserai volontiers parler le premier.

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Si la Chambre y consent, la présidence veut bien donner la parole au député de Crowfoot (M. Horner).

M. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, il est bien entendu que le député de Central Nova pourra toujours prendre la parole à la troisième lecture.

Une voix: Non.

M. Horner (Crowfoot): Je ne crois pas que ce soit ce que veut dire monsieur l'Orateur. Est-ce que je me trompe en disant que si je prends la parole maintenant pour profiter de l'offre généreuse...

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Dans ce cas, la présidence devrait plutôt accorder la parole au député de Central Nova.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je pensais qu'il vous faudrait un peu plus de temps pour reprendre votre souffle après ces élections.

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur l'Orateur, j'aimerais signaler au ministre des Finances (M. Turner) que je porte mon complet noir à cause du grave problème qui accable ma province.

M. Foster: C'est un grave problème pour les conservateurs.

M. MacKay: C'est un grave problème pour la province. De toute façon, je m'excuse auprès de Votre Honneur pour la confusion momentanée à propos de la question de savoir si je me rendais ou non à l'avis du député de Crowfoot (M. Horner). A cause de l'histoire embrouillée de la loi, on pouvait s'attendre à de la confusion, même à cette étape-ci.

Le bill C-5 a pendant bien des mois été très utile aux députés de l'opposition qui ont pu s'en servir pour montrer l'ineptie et l'incompétence générale du gouvernement à l'égard de questions de routine comme le financement de nos deux principales sociétés de la Couronne. Je n'ai pas l'intention, comme certains députés d'en face l'ont laissé entendre, de faire obstruction à cette étape-ci, mais je tiens à faire quelques remarques appropriées. Jusqu'ici, le débat a au moins servi à montrer la curieuse hésitation, non seulement de ceux qui établissent les lignes de conduite des sociétés de la Couronne, mais aussi de la direction d'Air Canada et du CN, pour ce qui est d'être franc et honnête avec les députés de tous les partis qui tentent de découvrir quelles sont les lignes directrices des sociétés et ce que font leurs cadres.

Certains députés trouvent qu'il est malheureux que notre mandat ne comprenne pas le droit de faire comparaître devant notre comité des représentants du Canadien Pacifique. Je suis bien d'accord avec eux. Je remarque notamment que les gains du Canadien Pacifique ont considérablement augmenté l'année dernière. Voici ce qu'en dit un article de journal:

La compagnie a dit que des gains records pour la Canadian Pacific Investments, une hausse importante des recettes du Soo Line Railroad et une augmentation marginale du revenu de CP Telecommunications ont «plus que suffi à compenser les faibles gains du rail, du transport

[M. Benjamin.]

routier et du transport par conteneurs, attribuables, à divers degrés, aux conséquences de la grève des membres des syndicats associés des employés sédentaires des chemins de fer.»

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons dit qu'il serait avantageux que le Canadien National reprenne son rôle premier, qui est de transporter des marchandises et des gens à bas prix et d'une manière efficace, et qu'il oublie certaines activités plus ésotériques comme la construction d'hôtels, les projets d'aéronautique et les tractations financières avec Air Canada. Je pense qu'il n'est que juste de dire qu'il serait bon que le ministre des Transports (M. Marchand) envisage sérieusement d'encourager ou d'ordonner au Canadien Pacifique d'abandonner dans une certaine mesure les autres activités qui la détournent de son rôle premier qui est le transport efficace des marchandises et des personnes. Il me semble que cette réticence à dévoiler exactement les activités des chemins de fer et d'Air Canada se retrouve également dans d'autres domaines en plus de celui de la gestion.

● (1650)

Par exemple, en novembre dernier, on publia une étude indiquant que les frais de transport du charbon de l'Alberta jusqu'en Ontario étaient très inférieurs à ceux cités par nos deux principales compagnies ferroviaires. Le ministre des Transports et Communications de l'Ontario informa l'assemblée législative que l'étude dénotait des coûts capitalisés par train-bloc—j'ignore si c'est le terme juste—d'au moins 35 p. 100 inférieurs à ceux déclarés par le CN et le CP. Surpris, le ministre déclara que la houille de l'Alberta était sensiblement plus concurrentielle en Ontario qu'on le pensait précédemment. Il ajouta que si le CN et le CP ne dévoilaient pas le coût de leurs trains-blocs, il insisterait auprès du ministre des Transports (M. Marchand) pour qu'il enquête. Pour autant que je sache, les renseignements en question n'ont pas encore été dévoilés. Les responsables gouvernementaux et les Canadiens les attendent toujours. C'est symptomatique de l'absence de tout contrôle par le ministre des Transports sur les chemins de fer et autres transporteurs.

Depuis la présentation de ce bill, le ministre nous a très franchement avoué ne posséder ni le pouvoir ni les politiques d'ensemble lui permettant d'accomplir sa tâche. S'il estime vraiment manquer de pouvoir, opinion que le président de la Commission des transports ne semble pas partager, que le gouvernement nous présente rapidement des amendements à cette mesure. Je ne vois aucune raison pour que la majorité des députés ne les appuient pas.

Quant à l'aspect financier du bill C-5, j'aimerais souligner combien, depuis quelques années, le gouvernement semble peu donner l'exemple. Quand il a comparu devant le comité, le ministre des Finances (M. Turner) a lui-même abordé en quelque sorte la question de savoir s'il serait souhaitable de séparer le financement d'Air Canada de celui du CN. Il a déclaré que bien qu'il ne fût pas lui-même suffisamment en faveur de cette éventualité, il pouvait affirmer au comité que la question n'avait pas été soulevée au cabinet sous une forme concrète. Il a ajouté: «Je ne pourrais pas vous dire en quoi consiste la discussion sur la politique. Tout ce que je puis vous dire, c'est que, si l'on présentait une proposition raisonnable à l'effet de diviser la structure financière, ce serait à mon avis une bonne idée». Eh! bien, voilà qui semble être une affirmation directe de la part du ministre, une déclaration sur laquelle je suis d'accord.