

Air Canada

ans, Air Canada a enregistré un déficit de 19 millions en desservant le circuit le plus lucratif du Canada: Toronto-Ottawa-Montréal. Il est inconcevable qu'une compagnie puisse afficher un tel déficit sur ce circuit, surnommé le triangle d'or.

Ces pertes substantielles s'expliquent en partie par la lourdeur de l'appareil bureaucratique des sociétés de la Couronne. L'une des grandes différences entre Northwest Airlines et Air Canada est que cette dernière a deux fois plus d'employés. La même chose vaut pour les compagnies pétrolières et les chemins de fer. Récemment, j'ai rencontré des employés du Canadien Pacifique qui m'ont dit qu'il y a huit fois plus de cadres supérieurs au Canadien National qu'au Canadien Pacifique.

Il y a dans ce projet de loi une faille qui constitue une menace directe pour l'industrie privée du camionnage, et cela préoccupe mes commettants, et les habitants de ma province et de toutes les régions du Canada. Je note, par ailleurs, que le ministre des Transports a dit qu'Air Canada devait être gérée à la manière d'une entreprise et selon des directives—il s'agit je suppose de ses instructions personnelles et de celles de la direction d'Air Canada. C'est là ce que dit le ministre, mais le fait est que, si l'on compare Air Canada à d'autres grandes lignes aériennes de même importance, on se rend compte, dans tous les cas, que la société fait un bénéfice moins élevé ou est même déficitaire, alors que les autres sont rentables.

● (1430)

A mon avis, c'est sous le même angle que nous devrions considérer les assurances que le ministre donne aux camionneurs canadiens, car, même s'il affirme que la société Air Canada doit être gérée à la manière d'une entreprise, le fait est que ce n'est pas vrai. Et même s'il nous assure que la société ne va pas faire concurrence aux entreprises de camionnage, tant que la loi ne sera pas modifiée sur ce point, je ne suis pas convaincu que les bureaucrates vont s'en tenir à cela. S'ils voient qu'il y a un marché dans ce domaine, s'ils constatent des pertes dans un autre secteur des transports aériens ou dans tout autre secteur contrôlé par cette société de la Couronne et s'ils se rendent compte qu'il y a un marché lucratif dans le secteur du camionnage, je pense que les bureaucrates vont subir des pressions pour s'immiscer dans ce domaine.

C'est ce qui va en fait, j'en suis certain, entraîner des pressions et nous ne devons pas oublier que même aujourd'hui, sans le bill C-17, le Canadien National a la plus grosse flotte de camions de tout le Canada. Il faudrait imposer certaines restrictions à la taille et à l'ampleur que va prendre ce secteur d'activité.

Le bill permettrait de concurrencer directement l'industrie du camionnage et c'est une position inacceptable. Je suis bien d'accord avec les motions nos 1 et 2 présentées par mon honorable ami de Vegreville, surtout la motion n° 1 qui

[M. Malone.]

limiterait le camionnage du CN dans la mesure nécessaire au transport aérien et ferroviaire. Elle dit en fait que le CN ne peut exploiter une flotte de camions qu'en rapport avec le trafic-marchandises aérien et ferroviaire. Mais il devrait se limiter à cela et ne pas pouvoir se lancer directement dans le camionnage comme tel d'un bout à l'autre du pays, entrer dans le marché privé, ce qui, soit dit en passant, est une des situations dans lesquelles nous nous retrouvons.

Les gens peuvent se former en une petite entreprise familiale et devenir une grosse entreprise, même aujourd'hui avec les plus grandes occasions qui s'offrent dans l'industrie du camionnage. Et, au cours de l'été très important qui s'en vient, de cette décennie très importante qui nous attend, une des choses que nous allons certes remarquer est une augmentation des services de camionnage. En effet, il n'y aura pas que le projet du pipe-line dans le Nord; quoi qu'il s'y passera après le débat qui aura lieu le mois prochain, je suis certain que cela va entraîner une augmentation marquée dépassant le secteur du pétrole et du gaz dans le Nord. Je n'aimerais pas penser que cela se fera sans un groupe de jeunes camionneurs du secteur privé, dynamiques, sortant des écoles et désireux de conduire un camion, de se lancer dans les affaires à leur propre compte et avec leurs propres moyens, sans menace d'ingérence du gouvernement qui irait directement contre eux.

En terminant, j'espère donc que le ministre fera comprendre à ses collègues que la Chambre n'est pas tellement divisée sur ce bill. Ce que nous voulons essentiellement, c'est une garantie dans le bill et, si le ministre pensait comme nous, il dirait que nous accordons à l'industrie privée du camionnage la confiance qu'elle mérite. Son commerce serait alors garanti par la loi, et non par une seule promesse.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Je regrette d'interrompre le député, mais son temps est écoulé. Le député de Timiskaming (M. Peters) a la parole.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, il y a longtemps que l'on envisage ces changements à Air Canada et ils donnent aux députés l'occasion—à un moment tardif de la session, malheureusement—de faire connaître leurs vues sur la direction que nous voudrions voir adopter par Air Canada. Air Canada est en effet une ramification, une filiale du CN et elle a été gérée quasiment comme une filiale de ce dernier. Durant les années où elle se trouvait sous la protection du Canadien National, la société a enregistré une croissance considérable passant du stade de petit organisme qu'elle était au début à celui d'une compagnie aérienne internationale assez importante et relativement efficace. Mais elle éprouve certaines difficultés et, dans ce bill, il semble que nous créons les mêmes problèmes que lorsque nous avons institué le Canadien National en accordant peu d'attention au problème de la concurrence dans chacun des secteurs où elle se livre à ses activités.