Air Canada

nombre de sociétés qui influe sur la question de savoir si nous aurons une société où les gens seront libres et capables de se lancer en affaires; il faut également tenir compte de l'expansion que peuvent prendre diverses entreprises, comme les sociétés de la Couronne.

Un élément évident du bill C-17, c'est qu'il offre un vaste éventail permettant à cette société de la Couronne, le Canadien National ou Air Canada, de participer à un nombre considérable d'entreprises créées au Canada par le secteur privé. Comme le député de Vegreville (M. Mazankowski) l'a signalé, l'industrie du camionnage devra vraisemblablement faire face à une concurrence croissante. Le ministre lui a répondu qu'il pouvait lui donner certaines assurances, en tant que ministre, que des règlements seraient établis visant la concurrence dans le domaine du camionnage. Toutefois, je dis qu'il nous faut beaucoup plus que des assurances d'un ministre ou du gouvernement du jour si l'on veut être en mesure de prédire l'avenir de cette industrie. Celle-ci doit connaître les règles du jeu, qui devraient être incorporées dans la loi. Le bill à l'étude n'établit pas les règles du jeu.

L'an dernier, Air Canada a connu un déficit d'exploitation de 20 millions de dollars. Comparons cette situation à celle de Northwest Airlines des États-Unis, dont le capital social est à peu près égal à celui d'Air Canada, qui possède à peu près le même nombre d'avions et qui parcourt à peu près les mêmes distances tous les ans. Au cours de la même période, Air Canada a perdu 20 millions de dollars, tandis que Northwest Airlines a réalisé des bénéfices de plus de 100 millions de dollars. D'autre part—et c'est là la différence qui existe entre les deux—Air Canada, société de la Couronne, avait presque le double du personnel de Northwest Airlines, société privée. Voilà un renseignement important qu'il ne faut pas oublier alors que nous avons à l'heure actuelle une industrie de camionnage très efficace qui appartient à l'entreprise privée et dessert tout le Canada. En vertu des dispositions du bill à l'étude, le CN, qui assure généralement un service de messageries uniquement entre la gare et les entrepôts et vice versa ou entre les avions, pourrait très facilement devenir une entreprise régulière de transport routier.

● (1420)

Cette situation consterne et effraie tous les Canadiens. Ce ne serait pas une autre société de la Couronne, mais engloberait une autre entreprise. A l'heure actuelle, plus de 1,000 entreprises qui sont propriétés de la Couronne exercent leur activité au Canada. Nous devons accepter que certaines de ces entreprises s'accaparent d'une part toujours plus grande de domaines qui étaient naguère le fief de l'entreprise privée.

A l'heure actuelle, le CN exploite une compagnie aérienne, Air Canada, des hôtels, des navires, des centres de loisirs, un chemin de fer et des centres d'achat. Ses domaines d'activité pour le compte du secteur public ne cessent de croître. Il y a quinzaine d'années, les dépenses publiques du Canada accaparaient 28 p. 100 du produit national brut. Aujourd'hui, elles en accaparent 42 p. 100.

Presque tous les économistes s'accordent à dire que le secteur privé crée la richesse et, au mieux, le secteur public la redistribue. L'analyse de ce qui s'est produit ces dernières années permet de constater que le secteur public consomme une proportion croissante du produit national brut. En une quinzaine d'années, cette proportion est passée de 28 à 42 p.

100. Illustrez la situation par un graphique en forme de gâteau, marquez ce que le secteur public s'approprie, et manifestement il ne reste pas grand-chose pour le secteur privé.

C'est ce qui explique nos problèmes de balance des paiements, de productivité et du chômage. Aussi, par certains côtés, une mesure législative du genre de celle que nous étudions aujourd'hui influe sur cette situation, car elle prévoit l'expansion des sociétés de la Couronne en leur permettant de s'introduire de plus en plus dans les champs d'activité autrefois occupés par le secteur privé. Si l'intervention de l'État dans la prospection pétrolière et gazière peut se justifier, elle n'aurait certainement pas dû se manifester par la création de Petro-Canada, à la suite de l'adoption d'un bill spécial par la Chambre.

Il s'agissait dans ce bill de stimuler la prospection afin de découvrir des combustibles à base d'hydrocarbures. On y parlait également de créer des stations-service pour l'entretien des automobiles, dans le cadre des prérogatives d'une société de la Couronne. Nous n'en sommes pas encore là, mais ce bill est une nouvelle preuve de l'ingérence du gouvernement dans le secteur privé. Voulons-nous que nos voitures soit entretenues par les dirigeants du ministère des Postes? Les Postes réalisaient des bénéfices il y a 15 ans, alors que l'année dernière, elles ont accusé un déficit de 700 millions de dollars. Si la Chambre a été saisie de ces deux amendements au bill C-17, c'est en partie pour mettre le holà à la boulimie dont les sociétés de la Couronne sont atteintes.

Le secteur du camionnage voudrait pouvoir exposer ses griefs à une tribune et être rassuré sur son avenir. Une société privée de camionnage ne peut pas faire affaire d'un bout à l'autre du pays si le gouvernement canadien ne se met pas de la partie. Rares sont ceux qui reconnaissent que le Canadien National est la plus grosse compagnie de transport du Canada actuellement. En dépit des assurances du ministre, la société de transport, en tant que filiale d'Air Canada, peut faire concurrence directement aux dernières personnes à l'esprit entreprenant.

Un jeune qui commence peut acheter un camion pour mener sa propre entreprise. Le gouvernement est inexcusable s'il laisse des échappatoires dans son projet de loi, en permettant à la plus grosse entreprise de camionnage de grossir davantage et de faire directement concurrence à l'entreprise privée. Le ministre des Transports (M. Lang) nous assure que tant qu'il n'y aura rien de plus que cela, les gens qui achètent des flottes de camions pour s'introduire sur le marché n'auront vraiment pas de quoi se plaindre. Leur objectif est de desservir le pays et de développer leur affaire. Le ministre ne leur a offert que la promesse qu'il ne laissera pas Air Canada s'accroître démesurément, mais la loi le permet.

Cette loi peut être source de restrictions en termes de croissance et par conséquent, cet amendement doit être débattu. Si le gouvernement se lance dans l'industrie du camionnage, il faut que nous examinions la situation dans toutes les sociétés de la Couronne. Nous devons étudier le service postal et ses 700 millions de déficit l'an dernier; nous devons étudier Air Canada, qui a un déficit de 20 millions comparativement à Northwest Airlines, société privée qui enregistre des bénéfices de l'ordre de 100 millions quand on sait que les deux compagnies ont le même genre d'entrées de capitaux, le même nombre d'avions et le même kilométrage aérien. Il y a deux