

462 millions. Elle était descendue à 327 millions en 1960 et les listes d'employés n'en comptaient plus que 28,516. On a admis et, en fait, on a même déclaré à Québec que la situation devait encore s'aggraver en 1960.

Le premier ministre m'a demandé à quelle ligne aérienne je faisais allusion. Je m'appuie sur un article paru dans *L'Écho du Bas Saint-Laurent*. On y lit que la concurrence d'autres lignes aériennes, mais notamment d'Air-Canada, menace Québécois. L'article étaye cette assertion sur bien des raisons, mais je me contenterai d'en citer un alinéa. C'est à mon avis, un excellent article, et le ministre en a peut-être pris connaissance. Dû à la plume de M. Jean-Paul Légaré, il s'intitule «La concurrence d'Air-Canada menace la survie de Québécois».

(Texte)

La Compagnie Québécois a conquis de haute lutte le droit de sillonner le ciel québécois. Elle évolue dans ce réseau aérien comme dans son aire naturelle. Il n'y a donc aucune raison valable pour que Air-Canada continue de doubler le service de Québécois entre Montréal et Sept-Îles. Nous savons de bonne part que si Québécois avait le monopole de son réseau aérien, elle pourrait donner un service de premier ordre et prospérer. Par ailleurs, si Air-Canada maintient l'état de concurrence, cette compagnie d'État continuera à encourir des déficits et, ce qui est plus grave, menacera la survie de Québécois, entreprise privée.

(Traduction)

Je ne songe pas, évidemment, à appliquer aux autres sociétés le même raisonnement qu'à Air-Canada. Comme il s'agit d'un secteur régional, je pense que la situation est tout à fait différente en ce qui concerne les deux principaux transporteurs du pays, Air-Canada et CPA; toutefois, j'espère que le gouvernement étudie les recommandations de son propre rapport, du rapport Wheatcroft, et j'ose croire que le ministre a examiné les conclusions auxquelles en est arrivé le distingué commissaire qui, à la demande du gouvernement, a fait une étude complète de tout ce domaine. Il était évident, vu ce rapport, qu'il ne devrait pas y avoir de concurrence dans certains secteurs, et que, si jamais la concurrence était permise, elle ne serait admise que graduellement. Puis, on a parlé d'une période de cinq ans et d'une période de dix ans. Je ne me souviens plus de la date à laquelle a été publiée le rapport Wheatcroft, mais je crois que ça fait trois ou quatre ans.

Cependant, étant donné le déficit d'Air-Canada, qui s'élevait à 2 millions et demi de dollars en 1960, et le déficit de la CPA, qui a été de 4 millions ou plus pour la même période, le gouvernement devrait y aller bien prudemment, à mon avis, avant de prendre, soit dans le domaine international, soit dans le domaine national et transatlantique, une

décision qui affaiblirait l'une ou l'autre de ces grandes entreprises.

C'est plus facile à dire qu'à faire. J'admets sans hésiter qu'il est facile de faire une déclaration générale de principe en matière de services aériens; toutefois, quand vient le moment de réaliser ces théories, c'est une tout autre histoire. Voilà pourquoi je dis qu'il ne s'agit pas d'une question politique. C'est une question d'ordre technique qui devrait être étudiée au fond et à la lumière des réalités; et il y a un organisme chargé de cette responsabilité aux termes de la loi sur l'aéronautique, c'est-à-dire la Commission des Transports aériens.

L'hon. M. Balcer: C'est précisément ce qu'elle fait.

L'hon. M. Chevrier: Pourquoi donc le cabinet tient-il des audiences? Pourquoi le cabinet a-t-il institué un sous-comité et entendu les instances des présidents d'Air-Canada et de la CPA?

L'hon. M. Balcer: Cela n'avait rien à voir au programme national.

L'hon. M. Chevrier: Je parle des deux, le programme international et le programme transcontinental. Je suis heureux d'entendre le ministre nous dire que la Commission des transports aériens s'en occupe à l'heure actuelle.

L'hon. M. Balcer: Pourrais-je poser une question à l'honorable représentant? Pourrait-il me citer une seule fois où l'on a tenu une audience publique devant la Commission des transports aériens au sujet de l'assignation d'une route internationale?

L'hon. M. Chevrier: Il me semble que des audiences publiques ont eu lieu, au moins dans un cas. Je puis me tromper, mais il me semble qu'il y en a eu à propos de la requête présentée il y a quelques années au sujet du transport des marchandises. La Commission des transports aériens a tenu une audience publique dans ce cas.

L'hon. M. Balcer: Qui a été suivie par une réunion du comité du cabinet.

L'hon. M. Chevrier: Pardon?

L'hon. M. Balcer: Cette affaire n'a-t-elle pas été, en fait, examinée par un comité du cabinet?

L'hon. M. Chevrier: C'est vrai, mais pas avant que la Commission des transports aériens ait procédé à une étude complète et présenté ses recommandations au cabinet. Voilà pourquoi j'ai dit, il y a quelques instants, que d'après la loi sur l'aéronautique, c'est le gouverneur en conseil qui règle un certain