

Je passe maintenant au service de trafic-voyageurs à horaire fixe entre le littoral du Pacifique et l'Orient. Il importe également de signaler que le déséquilibre dans ce secteur provient surtout du fait qu'aucune compagnie canadienne n'a le droit de faire escale au Royaume-Uni sur la ligne transpolaire Vancouver-Europe, sous prétexte que la plus grande source de revenus pour les services-voyageurs est la ligne Australie-Nouvelle-Zélande-Hong-Kong-Royaume-Uni. Qantas, par contre, jouit des droits pour la route Orient-San Francisco-New-York-Londres, ainsi que du droit de prendre des voyageurs entre Vancouver et San Francisco. Cela place les compagnies canadiennes dans une posture vraiment défavorable en face de la concurrence.

L'Association canadienne des pilotes aériens a affirmé en se fondant sur plusieurs années d'association et de participation actives à l'industrie canadienne de l'aviation, que les compagnies étrangères reçoivent plus que leur quote-part du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises aériens en notre pays. Je suis heureux de présenter les recommandations de l'Association. Celle-ci espère que ses propositions aideront le ministre dans son étude du problème.

Il y a du vrai dans cette citation: «Une récession est en grande partie un état d'esprit.» C'est pourquoi il y a lieu de réclamer une campagne vigoureuse, au palier national, pour inciter les voyageurs et expéditeurs canadiens à encourager leurs propres lignes aériennes. Certains membres de l'Association internationale du transport aérien, et même certains qui n'en sont pas membres, offrent des rabais spéciaux à leurs propres nationaux. On recommande que des rabais spéciaux soient accordés à des citoyens canadiens par des compagnies canadiennes de transport afin d'empêcher qu'à prix égal notre argent s'en aille à d'autres compagnies faisant le transport entre New-York et l'Europe et les Antilles.

Il faudrait étudier aussi à fond la question du transport des marchandises par avion. C'est bien connu que la majorité des actions des grandes compagnies canadiennes de transport appartiennent aux chemins de fer canadiens. Par conséquent, il est compréhensible qu'une réserve considérable aille nécessairement dominer toute décision que prendront ces compagnies avant de s'engager activement dans le marché du transport des marchandises par avion, au détriment de leurs principaux actionnaires. Cependant, nous prétendons, en toute déférence, que c'est ce préjugé qui permet aux compagnies aériennes étrangères de

transporter environ 68 p. 100 des marchandises et du courrier canadiens sur la route de l'Atlantique Nord.

Même si beaucoup de marchandises sont transportées à destination dans le Nord canadien jusqu'au-delà de l'Arctique, dans l'ensemble on n'affecte à ce service que des avions-cargos absolument dépassés, désuets et souvent délabrés datant d'un quart de siècle, alors que le meilleur avion-cargo du monde, c'est-à-dire le CL-44 à queue battante, attend désespérément qu'on place les commandes suffisantes à l'usine de Montréal.

Il convient de réfléchir à la possibilité d'équiper ou de rééquiper de CL-44 les compagnies de transport aérien du Canada, qui ont un service international et extérieur, afin de régénérer l'industrie canadienne du transport aérien et de stimuler la construction d'avions au Canada. Je soumettrai, avec tout le respect qui s'impose, l'idée suivante: Même si pareille initiative devait s'appuyer sur des prêts de l'État, elle pourrait peut-être, en récupérant la part qui revient à notre pays sur le marché mondial du transport des marchandises, aussi réduire le déficit annuel que doit maintenant assumer le gouvernement.

Il y a lieu de signaler que les deux principales lignes aériennes du Canada luttent l'une contre l'autre sous le régime dit de la concurrence commerciale équitable, et que leurs porteparole respectifs se sont bien plus préoccupés de leurs griefs personnels que de l'administration de leurs lignes aériennes. En l'occurrence, n'y aurait-il pas lieu d'étudier sérieusement l'à-propos d'affilier nos compagnies canadiennes de transport aérien?

Nous prétendons, avec tout le respect qui s'impose, qu'une affiliation, sur le plan fonctionnel et économique, entre les deux principales compagnies de transport du Canada, serait beaucoup plus avantageuse à l'économie canadienne que la mise en commun convenue entre un transporteur canadien et la BOAC. Les compagnies canadiennes de transport ne peuvent se payer le luxe de se nuire entre elles.

A mon avis, pareille affiliation sur le plan fonctionnel et économique, en comparaison de l'affiliation canado-britannique, permettrait de fusionner les routes de façon à compenser les fluctuations saisonnières des recettes, parce que les routes nord-sud et est-ouest se feraient alors contrepoids. On estime que pareille fusion n'aurait que des avantages, non seulement pour les compagnies de transport, mais pour l'économie du Canada dans son ensemble.

Il me semble aussi que le service unilatéral de sociétés étrangères, avec des points