

par ce moyen et le reste par camion, abaissant ainsi le coût des frais de camionnage de \$25,000 par mois pour le bien de tous les intéressés. On pourrait sans doute prouver par des données techniques très compliquées que la chose est ridicule, mais elle ne l'est pas du tout. Si le Trésor doit verser un montant mensuel de \$25,000 sous forme de subvention pour le maintien de ce service, une certaine partie du courrier pourrait certes être expédiée par avion et cette ligne pourrait le transporter, pour que le public ait, au moins, une petite compensation.

Je ne vais pas insister là-dessus. Cela montre néanmoins que le ministre des Finances accorde maintenant à d'autres affaires qu'à celles du Conseil du Trésor la surveillance ininterrompue de 18 heures par jour dont il se vantait en 1957.

J'aimerais formuler une observation d'ordre général. Je répète que je ne blâme pas le ministre actuel, mais son prédécesseur. A mon avis, le ministre actuel tente de son mieux de réparer l'inextricable gâchis que son prédécesseur a commis dans l'industrie des services aériens, par suite de la fausse théorie de la concurrence qu'on a diffusée à la veille des élections de 1957. Les difficultés qu'éprouvent les petites lignes aériennes, telles les sociétés Pacific Western, Québécois et autres, proviennent presque toutes du fait qu'on a abandonné la ligne de conduite de Mackenzie King et de C. D. Howe, annoncée en 1944, qui a donné de si magnifiques résultats jusqu'à ce que le prédécesseur du ministre y mette la hache lors de son séjour à la direction du ministère des Transports. D'après des sources bien informées, il a accompli ce travail de sape en dépit de l'opinion de la Commission des transports aériens et des fonctionnaires jouissant d'une longue expérience au sein du ministère. A mon avis—je ne parle qu'en mon propre nom, bien entendu—il s'est inspiré de motifs qui ne ressortissent qu'au sectarisme, comme on les désigne d'habitude, et qui n'ont rien à voir avec le bien-être public. J'espère que le ministre réussira, coûte que coûte, à nettoyer une partie de ce gâchis. Pour ce déblaiement, \$300,000 n'est qu'un montant infime.

L'hon. M. Balcer: Monsieur le président, je suis content que le député ait dit, dans son discours, qu'il exprimait son opinion personnelle; je puis lui assurer que la plupart des Canadiens ne la partagent pas. Je tiens à lui dire aussi qu'au moment où je suis devenu ministre des Transports...

L'hon. M. Martin: Cela comprend-il l'hommage rendu au ministre par le député?

L'hon. M. Balcer: C'est là seulement qu'il pouvait être sûr de ce qu'il disait. Tout le reste était très faible. Je trouve injuste de

[L'hon. M. Pickersgill.]

parler ainsi de mon prédécesseur car, lorsqu'il est arrivé au ministère en 1957, il s'est attaqué à sa tâche avec toute la vigueur qu'on lui connaît, et il en avait besoin pour débrouiller tout le désordre qui s'y était accumulé depuis 22 ans.

L'hon. M. Pickersgill: Je veux faire une autre remarque, très brève, en réponse au ministre. Le ministre défend bravement son prédécesseur; c'est tout à son honneur, mais permettez-moi d'ajouter ceci. Je suis d'accord avec le ministre sur une chose: son prédécesseur n'a pas fait autant de bêtises au ministère des Transports qu'il n'en a commises à Accra où il est allé en qualité de ministre du Commerce.

M. Fisher: L'honorable député de Bonaville-Twillington a critiqué de façon générale la politique de la Commission des transports aériens. Pour ma part, j'aurais aimé que le ministre nous donne plus de précisions sur les mesures prises par le présent gouvernement et surtout par le prédécesseur du ministre actuel, qui ont forcé les sociétés aériennes à se faire concurrence à l'intérieur du pays, de telle sorte que ces sociétés ont subi des déficits considérables. Aujourd'hui, au lieu d'une société nationale qui marche bien et d'un certain nombre de sociétés régionales qui autrefois semblaient bien aller, toutes sont déficitaires. Qu'on me permette maintenant de relever les propos tenus par le ministre hier soir, quand il a dit:

...la Commission des transports aériens a fait une étude complète de toutes les opérations de transports régionales d'un bout à l'autre du pays, à commencer par les provinces de l'Est.

Quel est le but de toutes ces études régionales? Le ministre a déclaré qu'elles ne concernent pas les aéroports. Soit dit en passant, je suis très heureux d'apprendre qu'il y a maintenant quatre ou cinq aéroports qui font des profits, compte tenu des frais d'exploitation et de dépréciation. Sauf erreur, il y a deux ans, il n'y en avait qu'un dans cette situation-là.

Quel objectif la Commission des transports aériens vise-t-elle par ces études? Que cherche-t-elle? Par exemple, se contente-t-elle d'évaluer la situation actuelle à l'égard des services dans l'Est ontarien, à Kingston, et de voir s'il faut accorder une subvention, ou bien cherche-t-elle à connaître les besoins de toutes ces régions pour cette année et d'ici un an ou deux?

Si le ministre veut que je mette des points sur les «i», je lui demande ce qui en est du Nord-Ouest de l'Ontario. A-t-on fait une étude de cette région? En quoi le service fourni par une ligne américaine, de Duluth à Minneapolis, à la tête des Lacs, se rattache-t-il à la question d'ensemble? Est-il compris