

Ma foi, si je savais quand il sera possible de dissiper les doutes qu'on nourrissait dans ce cas, la question serait déjà réglée. Je n'ai pas eu préavis de la question du député. Je ne m'en plains d'ailleurs pas. Je le dis simplement pour expliquer pourquoi je n'ai pas récemment consulté le dossier. C'est donc pourquoi je ne puis dire avec certitude où en est l'affaire, mais je l'examinerai immédiatement.

M. Hamilton (York-Ouest): Je me demande, monsieur le président, si le ministre pourrait nous faire connaître la méthode employée pour déterminer parmi les candidats, ceux qui effectueront le transport par avion des immigrants. Était-ce d'après le prix du passage par personne ou d'après l'affrètement de l'avion?

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député ne s'en rend peut-être pas compte, mais les négociations n'ont pas eu lieu entre le Gouvernement du Canada et les lignes aériennes. Nous faisons partie de la commission intergouvernementale pour la migration européenne et, après avoir communiqué avec les lignes aériennes canadiennes pour constater de nouveau ce que nous savions déjà, à savoir qu'elles ne pouvaient entreprendre de nous procurer tous les appareils nécessaires à un pont aérien de cette envergure, nous avons conclu qu'il valait mieux laisser cette commission d'expérience l'organiser pour nous. Elle a fait des appels d'offres, auprès de toutes les compagnies d'aviation possibles; nous avons exigé qu'elle demande des soumissions de toutes les lignes aériennes du Canada et de toutes celles du Royaume-Uni qui devaient constituer la plus grande partie du pont aérien.

Les offres ont été établies, sauf erreur, conformément aux possibilités de chaque compagnie et il y en a eu diverses sortes. Le montant que nous exigeons des passagers est uniforme, quel que puisse être l'avion, parce que nous tâchons d'établir un service destiné aux seuls immigrants; ce n'est pas une entreprise commerciale dans le sens ordinaire du mot, et tout ce qui intéressait en particulier le Gouvernement c'était un taux permettant d'acquitter le coût.

Nous avons également cru nécessaire de maintenir l'affrètement des appareils de la *Maritime Central Air Line* à Vienne, parce que nous avons besoin de ce service et que, en tout cas, il y est prévu pour elle des conditions quelque peu meilleures que ne lui en aurait valu le pont aérien. Au début, nous n'avons pu intéresser à soumissionner d'autres entreprises canadiennes possédant des appareils et de l'expérience. Le Pacifique-Canadien était intéressé au début, mais

[L'hon. M. Pickersgill.]

il a ensuite décidé que l'affaire ne l'intéressait pas. Nous avons réussi enfin à conclure une entente avec la C.P.A. à propos du transport des Hongrois. Je suis heureux de dire cela, parce que ces moyens de transport sont absolument nécessaires.

M. Hamilton (York-Ouest): Le ministre n'a pas encore répondu à ma question. Dans le cas de ce transport par voie des airs, l'État paie-t-il pour chaque personne transportée ou pour tout l'appareil?

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, nous versons au comité intergouvernemental des réfugiés tant par siège, que ce siège soit occupé ou non. On a calculé ce tarif d'après tous les affrètements et établi le prix d'après cela. Je pourrais sans doute savoir quels montants seront versés aux sociétés de transport aérien. Nous ne leur versons rien; c'est au comité intergouvernemental des réfugiés que nous versons ce que nous devons.

M. Hamilton (York-Ouest): Je pense que la question n'est pas sans importance, car, au moment de l'annonce primitive du ministre, on disait que les soumissions reçues des sociétés canadiennes n'étaient sûrement pas inférieures. D'après l'article publié dans le *Globe and Mail* de ce matin, un DC-4 des *Flying Tiger Airlines* a atterri à Vancouver avec à son bord 46 Hongrois et 29 Britanniques, soit un total de 75 passagers. Le nombre normal de places dans un DC-4,—le nombre qui serait jugé satisfaisant par les autorités canadiennes qui s'occupent d'octroyer les permis,—se situe entre 64 et 68.

Si ces soumissions portaient sur les avions plutôt que sur le nombre des passagers et si les sociétés d'aviation concurrentes logent 75 personnes dans un avion, nous avons là un état de choses que le service canadien des permis, je le répète, ne jugerait pas très satisfaisant. Il est évident que les sociétés canadiennes qui ont établi leurs soumissions en fonction du nombre ordinaire de places, soit de 64 à 68, ne pouvaient faire des prix aussi bas que ceux de leurs concurrents. J'espère que ce n'est pas ainsi que les choses vont se passer à l'avenir. J'ai entendu dire qu'on songeait à transporter jusqu'à 80 personnes dans ces avions. Si les choses en viennent là, le transport aérien se fera comme à l'époque où les immigrants nous arrivaient entassés sur les entreponts des navires.

Du point de vue de la sécurité, nous pourrions, je crois, soulever la même objection. Je ne pense pas, certes, que le gouvernement canadien, quel que soit son désir de faire entrer ces gens au pays, veuille s'engager dans un programme de transport aérien sous l'empire duquel ces personnes seraient entassées dans les avions comme des bestiaux.