

semblé vouloir nous laisser l'impression que l'activité aérienne en ce pays pourrait être trop considérable, du moins pour nos moyens. Vraiment, à mon sens il a fait preuve d'un complexe d'infériorité. Il a souligné le danger qu'il y aurait de laisser les sociétés de chemins de fer s'intéresser au transport aérien. J'en ai été étonné, puisque c'était contredire de façon flagrante les paroles qu'il a prononcées lors de la création des Lignes aériennes Trans-Canada. Voici le hansard du 25 mars 1937, où le ministre traite de ce même sujet. Je cite ses paroles consignées à la page 2292 :

A mon avis, il n'est que raisonnable de faire participer les chemins de fer à l'expansion du transport aérien. D'abord, c'est leur domaine, et le transport ferroviaire et le transport aérien ont des problèmes communs. Par exemple, les deux ont des bureaux pour la vente des billets; il faut aux deux des services de sollicitation pour obtenir la clientèle des voyageurs et des personnes qui ont des colis à faire transporter en grande vitesse. Les problèmes de contentieux des deux se ressemblent plus ou moins, et un personnel versé dans le contentieux du transport ferroviaire serait utile dans celui du transport aérien. Je pourrais indiquer plusieurs autres points où les services font plus ou moins double emploi.

L'année suivante, il a piloté le bill qui est devenu la Loi des transports, en vertu de laquelle on a institué la Commission canadienne des transports. Un des points saillants de cette loi, c'est qu'elle accordait à l'organisme connu autrefois sous le nom de Commission des chemins de fer la juridiction dans le domaine des lignes aériennes. On trouve le passage suivant dans le paragraphe 2 de l'article 3.

La Commission devra remplir les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi et par la Loi des chemins de fer aux fins de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les voituriers s'occupant de transport par chemins de fer, par navires et aéronefs, et la Commission devra donner à la présente loi ainsi qu'à la Loi des chemins de fer telle juste interprétation qui lui permette d'atteindre le plus efficacement les fins ci-haut mentionnées.

En d'autres termes, on jugeait, à cette date, qu'il serait sage de confier les transports aériens à une compagnie de transport, et je sou mets à l'attention du comité le fait que rien dans l'intervalle n'a modifié la situation qui existait alors. Un autre signe d'hésitation, c'est que le ministre a insisté sur le danger que pourraient présenter des lignes tributaires ou des lignes neuves trop fortes. Voici ce qu'il disait le 17 mars dernier, comme en fait foi le hansard :

Le Gouvernement croit que les opérations des lignes tributaires et des lignes neuves du nord doivent conserver des proportions assez restreintes.

Evidemment, le ministre ne désire plus que la Commission des transports soit chargée des

[M. Green.]

lignes aériennes, car il veut établir ce que l'on appelle une commission de transports aériens. Tout porte à croire que le ministre redoute sa propre Commission des transports. Puis il propose d'enlever aux Chemins de fer Nationaux du Canada tout intérêt dans les lignes aériennes. Autant que je sache, ils ont exploité les Lignes aériennes Trans-Canada avec beaucoup de succès, mais maintenant ils devront abandonner la partie. Il propose également d'abolir les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Voici ce qu'il a dit et que je trouve à la page 1676 des Débats :

On leur demandera de se défaire des lignes qu'ils possèdent, pour que, dans l'année qui suivra la fin de la guerre d'Europe, le transport aérien soit totalement séparé du transport de surface.

Dans plusieurs passages de son discours, le ministre a manifesté de la rancune envers le Pacifique-Canadien. A parler franchement, un esprit vindicatif ne peut servir de base à une politique saine et stable. Il y a eu trop de manifestation de cet esprit dans l'exposé du ministre. Il a dit par exemple que le Pacifique-Canadien n'a pas voulu entrer dans l'entreprise, lors de la constitution des Lignes aériennes Trans-Canada. Il a dit que cette compagnie obtient plus de matériel que les Lignes Trans-Canada, mais il n'a pas expliqué que la raison probable de cet état de choses, c'est que les avions du Pacifique-Canadien ont fait bien plus d'envolées dans le Yukon et dans le bassin du Mackenzie, aidant ainsi les Américains dans la construction de la grande route de l'Alaska et l'exécution de l'entreprise de Canol. Selon lui, le Pacifique-Canadien a obtenu des avions de l'armée américaine pour l'accomplissement de ces travaux. Il a paru fort marri et rancunier de ce que cette compagnie ait pu se procurer des avions. Il a ajouté qu'elle mène une trop forte concurrence et menace les Lignes aériennes Trans-Canada. Il y a une Loi des transports et il existe une Commission des transports chargée d'empêcher de pareilles choses. Tout ce que le ministre avait à faire, c'était certes de veiller à ce que la Commission remplisse ses fonctions. Il y a dans cette affaire une atmosphère de rancune que je désapprouve fort.

Le programme aérien annoncé par le ministre, l'autre jour, comprend le monopole d'Etat général au pays, sauf pour ce qui est des petites entreprises. Tout ce qui ressemble à une véritable ligne aérienne exploitée par une société ne doit pas avoir l'autorisation de vivre, sous l'empire de ce programme. Je le répète donc, notre programme de l'air au pays devient mesquin et dictatorial. Je ne crois pas que la population l'approuve, quand elle en saisira la portée.