

avait demandé le député de Laurier, c'est celui de la concurrence des lignes aériennes. J'étayerais peut-être mieux mon argument en citant un article paru dans le *Star*, de Montréal, le 6 mai 1961, sous le titre: «Le coût de la ligne aérienne fait craindre une situation analogue à celle du National-Canadien». L'article dit ensuite:

La crainte de provoquer une autre situation comme celle du National-Canadien est devenue le point noir dans l'étude que fait le gouvernement de son programme d'aviation, apprend-on aujourd'hui de source très fiable.

Ces craintes se sont accentuées, prétend encore la même source, du fait que le gouvernement, estime, d'après certaines données, qu'une augmentation trop rapide de la concurrence aérienne pourrait bien faire monter les pertes du pays relativement à sa compagnie d'aviation à environ 40 millions de dollars par an. Les pertes combinées d'Air-Canada et de la *Canadian Pacific Air Lines*, étaient, l'année dernière, de 7 millions de dollars.

Je me permettrai d'escamoter l'exposé général pour en venir au dernier alinéa qui a trait à la requête que je voudrais soumettre au ministre et dont voici le texte:

Le point de vue du premier ministre à l'égard de ces problèmes, qui est considéré comme essentiel, ne semble pas connu de ses collègues du Cabinet. M. Howard Green, ministre des Affaires extérieures, est généralement regardé comme le principal soutien de McConachie au sein du cabinet. On estime, d'autre part, que M. Fleming, ministre des Finances, M. Fulton, ministre de la Justice, M. Hees, ministre du Commerce, et M. Balcer, ministre des Transports, s'opposent tous énergiquement à ce qu'on donne suite, à l'heure actuelle, à la demande formulée par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien.

Ce dernier alinéa est pure conjecture. Si je le mentionne, c'est seulement que, dans cette sorte de situation qu'aggravent encore les rumeurs ou les conjectures, nous avons droit à un exposé du ministre sur cette question. Je le défie de se déclarer ouvertement en faveur de la libre entreprise, comme on le fera à la tribune lors des prochaines élections. Il me semble que le point de vue de la libre entreprise exigerait qu'on accorde tout ce qu'il veut au Pacifique-Canadien. Si l'on se fait l'avocat de la libre entreprise, il faut ouvrir toutes grandes les portes à la concurrence. Je me permettrai de souligner que ce n'est pas là notre avis. Il me semble que, dans la lutte entre la libre entreprise et le socialisme, c'est bien ce qu'il faudrait faire. Je m'attends qu'avant la fin de la présente discussion, nous entendrons le ministre nous exposer l'attitude adoptée par le gouvernement à l'égard de cette question de la libre entreprise.

Un autre point que le ministre n'a pas beaucoup traité, c'est le problème que pose la Voie Maritime du Saint-Laurent du fait qu'elle ne rapporte pas autant qu'on avait prévu. Le ministre sait que, dans certaines régions du Canada, et surtout dans celles de

Welland et du Niagara, on a encore la très forte impression que les droits de péage établis pour la Voie maritime, à l'heure actuelle, nuisent à l'exploitation du canal. On demande toujours que ces droits de péage soient supprimés en ce qui concerne le Canada. Au fond, si l'on supprime ces droits de péage, le gouvernement garantirait seul un service dont il ne toucherait aucun revenu de la part des usagers particuliers.

Dans un sens, j'imagine que c'est un déni d'intervention gouvernementale ou d'économie mixte. Autrement dit, nous voulons que le ministre explique ce que sont au juste les vues du gouvernement. Encore une fois, comme c'est arrivé si souvent dans l'histoire du Canada, le gouvernement a pris l'initiative de fournir un service; or, ce service ne donne pas les recettes qu'on en attendait, de sorte que c'est nous, contribuables, qui garantissons l'entreprise. Quelle est la façon logique de nous y prendre pour assurer un service comme celui-là? Je pense qu'il vaudrait mieux oublier les péages, pour considérer que des services comme le canal du Saint-Laurent sont essentiels pour assurer au Canada un trafic dont il avait besoin dès avant la Confédération pour continuer à améliorer sa situation, et reconnaître ensuite qu'il s'agit là d'un service fondamental qui doit tout simplement être assuré.

Laissant de côté la question des canaux, je vais parler de ce qui sera, je pense, un aspect des plus coûteux des services de transport aériens. D'après les graphiques qui paraissent au dos du rapport annuel du ministère, les députés remarqueront, je pense, le rythme d'augmentation des dépenses des services aériens et ils verront que rien n'indique que cette hausse soit sur le point de cesser. Le coût est énorme. Cette affaire a des répercussions, mais le ministre n'en a pas parlé, autant que je sache. Je le renvoie à un article du *Financial Post* du 29 avril dernier, qui s'institule: «Les lignes aériennes accumulent les plaintes au sujet des prix des services du ministère des Transports».

Le ministre sait que le ministère des Transports a du mal à se faire rembourser par les lignes aériennes étrangères pour les services que nous leur fournissons. Ces services coûtent terriblement cher. Quand on considère les services météorologiques et des télécommunications et qu'on songe à l'ampleur qu'ils vont prendre à mesure qu'avance l'ère des avions à réaction, on est porté à se demander où est ici la doctrine qui préfère la libre entreprise au socialisme. Comment peut-on professer une telle doctrine et continuer quand même à assurer ces services et ces extensions de services extrêmement coûteux