

nombre de lettres des employés du siège social de Montréal. J'ai reçu copie d'une, sinon de plusieurs lettres qui lui ont été adressées. Je suis certain que le premier ministre les a remises au ministre des Transports. C'est une raison de plus de nous expliquer en détail la situation de ces employés.

J'aborde maintenant la question des services de l'air. Je m'étonne que le gouvernement n'ait fait aucune déclaration au sujet de son programme d'action à cet égard. Je pense que la dernière déclaration en ce sens remonte à de nombreuses années. Il est certain que le présent gouvernement n'en a fait aucune, sauf pour répondre à des questions posées au ministre des Transports et à d'autres. A mon sens, ce n'est pas convenable. A cause de l'importance des services de l'air pour tout pays, il faudrait examiner soigneusement la situation au sujet (1) des transporteurs internationaux; (2) des transporteurs nationaux et transcontinentaux; et (3) des transporteurs régionaux. Nous n'avons obtenu aucune déclaration à propos de la pensée du gouvernement. Je pense que le ministre devrait nous en parler.

J'aimerais dire quelques mots des accords aériens bilatéraux. Il en existe un certain nombre que le Canada a conclus avec d'autres pays. Depuis l'arrivée au pouvoir du présent gouvernement, ces accords ont trahi les intérêts du Canada. Ils nous sont préjudiciables parce que le Canada a cédé quelques-uns de ses droits souverains—les droits à la cinquième liberté—à des compagnies étrangères, alors que lui-même ne jouissait pas de ces droits dans les pays étrangers en question. Dans un cas, le Canada a renoncé à un droit très important sur son propre territoire pour pouvoir jouir, en échange, du droit dans un pays étranger.

Le cabinet est ou a été saisi d'une demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien relative à certains services aériens internationaux. La justice et l'équité commandent que le comité soit mis au courant de cette demande et de la décision que le gouvernement a prise. Le gouvernement va devoir agir. Quelles sont les demandes des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en ce qui concerne les services internationaux? Air-Canada a-t-elle demandé la même chose? Qu'est-ce que le gouvernement a décidé? Est-il encore en train d'examiner ces requêtes?

Suivant l'article 15, je crois, de la loi sur l'aéronautique, c'est le gouverneur en conseil qui règle les demandes de cette nature, quand le requérant exploite des transports autres que par aéronefs. Quelle est la position des compagnies à propos des

services transcontinentaux? Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont-elles présenté des requêtes concernant certains services? Ces requêtes seront-elles réglées par le cabinet ou seront-elles transmises à la Commission des transports aériens qui en décidera?

A mon sens, l'organisme tout désigné pour s'occuper de ces demandes, c'est la Commission des transports aériens. C'est un organisme de caractère technique et qui dispose de tous les moyens nécessaires. Cette commission a tenu des audiences publiques d'un bout à l'autre du pays. Justement, l'an dernier, lors de l'étude des crédits du prédécesseur du ministre, on a dit que la Commission des transports aériens faisait une tournée d'audiences régionales au Canada, d'abord dans l'Est et ensuite dans l'Ouest. On a dit que des décisions seraient prises. Le comité a le droit de savoir quelles sont ces décisions.

Il y a aussi la question des exploitants régionaux. Dois-je dire au ministre que certains sont en très mauvaise posture financière et doivent être aidés? Peut-être même que tous devraient l'être. Je connais certains cas, particulièrement dans la province de Québec, où, sans aide, l'exploitant devra abandonner.

Le très hon. M. Diefenbaker: L'honorable député peut-il nous dire lequel?

L'hon. M. Chevrier: Si. Mais le premier ministre me permettra d'attendre un peu. J'y viens dans un moment. En guise d'introduction à ma déclaration, je voulais citer un article paru dans le *Citizen* d'Ottawa à la suite de ce que le ministre avait dit à l'Association des industries et transports aériens réunie à Québec l'an dernier. Le ministre venait tout juste d'être nommé alors. Il s'est trouvé à la réunion dans une situation délicate c'est vrai, mais les témoignages de sympathie et de compréhension ne lui ont pas été ménagés. L'article paru dans le *Citizen* du 5 novembre 1960 était intitulé: «Les transporteurs aériens sont sur les dents». J'en détache le passage suivant:

On ne cachait pas que les membres de l'IATA étaient mécontents de ce que M. Balcer s'était porté à la défense de la politique controversée de relâchement des contrôles. Si leur indignation ne s'est pas exprimée plus ouvertement, c'est qu'on a eu égard au fait que le nouveau ministre venait juste de prendre son poste.

Puis-je ajouter, partant de là, qu'en 1958, comme le ministre l'a appris, l'aviation employait directement environ 40,000 personnes et, indirectement, 65,000, ce qui en faisait le troisième employeur du Canada. En 1960, année pour laquelle j'ai les derniers chiffres, la situation avait beaucoup empiré. En 1958, la valeur brute de la production s'élevait à