

ve, je la trouve dans les chiffres présentés au comité des chemins de fer et de la marine marchande, alors que, pour la première fois, la société Air-Canada accusait un déficit de près de \$200,000 l'année dernière et que pour cette année, d'après le *Financial Post*, le déficit des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien excédait 2 millions de dollars. A la lumière de ce qui se passe partout dans le monde, comment peut-on espérer que ces deux sociétés aient une exploitation profitable quand on retire un trafic à l'une pour le donner à l'autre?

Au moins, le gouvernement aurait pu permettre à la Commission des transports aériens de s'occuper de cette situation; il a préféré s'en occuper lui-même et je ne sais pas dans quelle mesure on a étudié la question. Aux États-Unis, les lignes aériennes se fusionnent. Mais je sais que, chaque année, le gouvernement retire du trafic à Air-Canada. Il a commencé par certains services régionaux. Puis il a coupé une ligne transcontinentale d'Air-Canada et, maintenant, il enlève encore plus de trafic à la société de la Couronne, la société des contribuables.

Quelles en seront les répercussions? Il ne peut y en avoir que d'une sorte, tôt ou tard la situation sera si mauvaise que ni l'une ni l'autre ne pourra continuer et je déteste penser au jour où cela arrivera.

L'hon. M. Balcer: Avant que nous passions à l'autre crédit, je voudrais rectifier les choses. Le député de Laurier dit toutes sortes de choses que je voudrais mettre au point. Premièrement, il dit que la ligne de l'Ouest du Canada, desservant Edmonton et Gander en direction du Royaume-Uni, est plus longue que celle qui dessert Winnipeg, Toronto et Montréal. Il lui suffira de regarder la carte pour voir qu'il se trompe.

Le député affirme aussi que nous n'avons pas obtenu l'approbation du Royaume-Uni avant de prendre notre décision. En fait, la convention aérienne ne dit pas que nous devrions obtenir l'approbation du Royaume-Uni avant de désigner un transporteur pour le service Royaume-Uni-Canada.

L'hon. M. Chevrier: Je vous l'ai demandé à la Chambre et vous avez répondu que c'était nécessaire.

L'hon. M. Balcer: Non, je ne l'ai pas dit.

L'hon. M. Chevrier: Si.

L'hon. M. Balcer: Le député a déclaré de plus que le Royaume-Uni n'a pas été avisé d'avance de notre communication. De fait, nous avons fait part de nos intentions au Royaume-Uni. Nous l'avons avisé de nos projets, comme c'était normal. Puis le député a parlé de rapports présentés au comité qui

[L'hon. M. Chevrier.]

a examiné les affaires du National-Canadien et de la ligne aérienne d'État. S'il consulte les conclusions de ce comité, il verra que le comité a déclaré dans son rapport qu'aucun témoignage n'a été présenté pour prouver que le déficit d'Air-Canada était attribuable à la concurrence.

Selon le député, la Commission des transports aériens aurait dû étudier cette question. Or, rien dans la loi ni dans le règlement ne décrète qu'il faut que la Commission des transports aériens étudie les lignes d'outre-mer. J'admets que quand nous offrons un permis intérieur à une ligne aérienne pour n'importe quel parcours, la Commission a le pouvoir de décider quelle ligne doit l'obtenir, et ainsi de suite. Quant à prétendre que le gouvernement essaierait de détruire Air-Canada, rien ne peut être plus faux. L'octroi de la ligne septentrionale de l'ouest du Canada au Royaume-Uni ne touchera que de 1 à 3½ p. 100 des revenus bruts d'Air-Canada.

Le rythme annuel de croissance d'Air-Canada s'établit à un pourcentage beaucoup plus élevé que cela, soit de 10 à 15 p. 100 de plus. Ce qui veut dire que les conséquences pour Air-Canada seront négligeables, bien qu'il y en aura, évidemment.

Ce que cherchent à obtenir les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien—et ce qu'elles obtiendront effectivement—c'est le trafic provenant du Nord-Ouest des États-Unis, celui de la région de Spokane allant à Calgary, celui d'Australie, de la Nouvelle-Zélande et d'autres îles du Pacifique, ainsi que celui de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, destiné à Amsterdam.

Ce qui est ridicule, c'est que les appareils partant de l'Ouest du Canada ont dû voler à travers la fumée et le brouillard de Londres jusqu'à Amsterdam, où les passagers devaient s'embarquer dans un transport étranger pour revenir à Londres. Cet état de choses absurde sera corrigé de la manière suivante. Je suis persuadé que les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne nuiront pas à Air-Canada et, connaissant la direction, les équipages et le personnel d'Air-Canada, je suis convaincu qu'ils continueront à collaborer avec les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, en vue de soutenir la concurrence mondiale, et que nos deux sociétés aériennes auront tôt fait de combler leur déficit, attribuable surtout à la substitution de gros appareils réactés aux avions à hélices de type classique.

L'hon. M. Chevrier: Je n'entrerai pas dans les détails. J'ai dit ce que je voulais dire, et rien de ce qu'a affirmé le ministre ne m'a convaincu. Le ministre sait qu'en vertu de la loi sur l'aéronautique, c'est au cabinet qu'il appartient de trancher pareille question