

rapport préparé conjointement par mon ministère et la Commission des transports aériens. Je viens de rédiger une lettre que je suis sur le point d'envoyer au chef du syndicat afin de lui expliquer la situation exacte. Je pourrais la résumer brièvement, monsieur l'Orateur, en disant que la Commission des transports aériens n'a pas accordé... Au fait, si la Chambre me le permettait, il serait préférable de répondre à la Chambre en donnant lecture de ce mémoire, afin que les députés connaissent la situation.

Des voix: D'accord.

M. Woolliams: Écoutons le mémoire.

L'hon. M. Churchill: Pourquoi ne l'avez-vous pas lu à l'appel des motions? Quelle longueur a-t-il?

L'hon. M. Pickersgill: Il représente environ une page. Le député de Bow-River a dit que, d'après lui, la question était d'urgence nationale, et je crois que nous la considérons tous comme très importante. (*Applaudissements*)

J'espère donc, monsieur l'Orateur, que la Chambre me permettra de lire le mémoire au lieu d'essayer de le paraphraser. Si j'ai bien compris, la Chambre y a consenti.

Des voix: Lisez-le.

L'hon. M. Pickersgill: J'espère avoir l'autorisation de la Chambre, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Starr: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. J'accepte que le ministre donne lecture de ce rapport très important, mais je me demande si vous voudriez noter le temps pris par la lecture du mémoire et l'ajouter à la fin de la période des questions. On devrait nous rendre le temps pris par la lecture du mémoire par le ministre.

M. l'Orateur: J'espère que cela ne sera pas nécessaire et que les questions seront finies bien avant que n'expirent les 40 minutes accordées à cette fin.

L'hon. M. Pickersgill: J'aurais probablement pris plus de temps autrement, monsieur l'Orateur. (*Exclamations*)

M. Nielsen: Lisez-le.

L'hon. M. Pickersgill: Il s'agit d'un mémoire au ministre:

Les services aériens nolisés sur les routes
d'Air Canada

Voici quels sont les faits au sujet du télégramme qu'a adressé au premier ministre le vice-président

général de l'Association internationale des machinistes sur l'exploitation de services nolisés de transport aérien sur les routes d'Air Canada.

Le gouvernement n'a pas donné d'autorisation spéciale, et la Commission des transports aériens ou le ministère des Transports n'ont pas émis de nouveaux certificats d'exploitation pour permettre ces vols puisque la chose n'était pas requise. Les vols en question s'effectuent en vertu de l'autorisation déjà accordée par les permis et certificats d'exploitation obtenus par les transporteurs à la suite de demandes et audiences auprès de la Commission des transports aériens dans les années passées.

Ces transporteurs sont autorisés à effectuer des vols nolisés d'un endroit à un autre conformément aux exigences de leurs permis et certificats d'exploitation. La Commission des transports aériens a pour politique d'interdire les vols sur les routes déjà desservies régulièrement par un autre transporteur. Dans des circonstances normales, cela signifierait qu'ils ne pourraient desservir les mêmes parcours qu'Air Canada. Toutefois, l'arrêt des services d'Air Canada par suite de la grève a rendu inapplicable la règle en question.

Je me permets d'insister ici sur le fait qu'il s'agissait d'une règle établie par la Commission et non pas d'un article de la loi.

Il est ainsi devenu possible aux transporteurs nolisés d'établir des envolées entre les points desservis par Air Canada, puisque la règle s'applique seulement aux cas où les services sont réellement fournis par la compagnie selon un horaire fixe.

La seule modification à la situation est le fait que la Commission des transports aériens a autorisé les autres compagnies en question, en conformité des conditions de leurs permis, d'utiliser les taux de transport par unités aussi bien que ceux du transport en vrac nolisé. L'interdiction de leurs envolées actuelles aurait signifié une intervention de la Commission des transports aériens ou du ministère des Transports pour enlever aux transporteurs en question les permis et les droits qu'ils détiennent depuis longtemps.

La Commission des transports aériens et le ministère surveillent tous deux étroitement la situation pour s'assurer que les envolées en cause s'accomplissent en conformité des permis et certificats d'exploitation qui ont été délivrés.

Le mémoire porte la signature de M. J. R. Belcher, président suppléant de la Commission des transports aériens et celle de M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports.

L'hon. M. Fulton: Monsieur l'Orateur, une question complémentaire. Le ministre ou son collègue, le ministre du Travail (M. Nicholson), auraient-ils l'obligeance d'éclaircir le point suivant, évoqué par les rapports selon lesquels le syndicat recourra aux piquets de grève si les avions nolisés effectuaient des vols dans les régions normalement desservies par Air Canada, comme nous le donnent à penser les nouvelles de presse. Je le répète, j'ai peine à y croire. L'un des deux ministres pourrait-il nous donner des précisions à ce sujet? Y a-t-il déjà des piquets de grève ou ne s'agit-il que d'une menace?