

M. le président: Avant que le ministre réponde, je ne voudrais pas que le débat prenne trop d'ampleur. Je suppose que le député a pensé que les mots "augmenter les pouvoirs de la corporation" que contient le projet de résolution lui fournissaient l'occasion de s'informer des changements possibles de programme. Mais il semble que le projet de résolution soit restreint à la gestion et à l'augmentation du conseil d'administration.

M. Knowles: Admettons que le droit que j'ai d'agir ainsi est peut-être imprécis; mais en admettant cela, vous pourriez permettre au ministre de répondre.

M. le président: Je veux bien, pourvu que nous ne passions pas le reste de l'après-midi à étudier la ligne de conduite relative aux Lignes aériennes Trans-Canada. Le ministre nous dira si le projet de résolution permet cela, car, pour ma part, je ne sais pas exactement ce qu'il comporte.

Le très hon. M. Howe: Je me trouve dans une situation difficile à cet égard, vu que le programme relatif aux lignes aériennes ne relève plus de moi. Ainsi que le sait mon honorable ami, la Commission des transports aériens s'occupe maintenant de la gestion du programme aérien et elle fait rapport à mon collègue, le ministre des Transports.

Je suis encore le ministre auquel est comptable la société de la Couronne connue sous le nom de Lignes aériennes Trans-Canada, mais il y a pour l'instant séparation des intérêts. Autant que je sache, la politique ministérielle n'est pas modifiée. La Commission des transports aériens étudie promptement les problèmes du programme aérien. Par exemple, on demandait l'établissement d'un service dans la vallée de l'Okanagan et ce service, en un sens, fait concurrence à Air-Canada. D'autre part, Air-Canada n'a pas le matériel voulu pour assurer un service comme celui-là. Il s'agissait de savoir s'il fallait permettre aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien d'assurer ce service, même si elles pouvaient transporter des passagers entre Vancouver et Calgary.

Le député reconnaîtra, je crois, que cette question vaut la peine d'être étudiée, et il appartenait à la Commission des transports aériens de décider si elle était conforme à la politique ministérielle. La question a fait l'objet d'un examen et l'on a décidé que cette ligne ne venait pas à l'encontre de la politique ministérielle.

La demande relative au service transcontinental de transport de marchandises n'a trait qu'aux articles expédiés entre Toronto, Le Pas et Edmonton. Après avoir reçu un rapport de la Commission des transports aériens, le Gouvernement décidera si la mesure déroge à la ligne de conduite qu'il s'est

tracée. Je crois comprendre que la Commission des transports aériens étudie la situation et qu'elle n'a pas encore présenté de rapport au Gouvernement. Mais la ligne de conduite énoncée par M. King, et dont l'honorable député vient de lire l'exposé, est toujours, à ma connaissance, celle que suit le Gouvernement.

M. Hees: Monsieur le président, l'idée d'ajouter ces deux nouveaux membres au conseil d'administration d'Air-Canada me semble excellente. J'aurais cependant une brève recommandation à leur soumettre ainsi qu'aux autres administrateurs. Quand je suis allé aux États-Unis, récemment, j'ai eu l'occasion de faire plusieurs voyages par avion. J'ai appris alors que les sociétés d'aviation américaines ont institué une classe touriste dont le prix n'est qu'environ les deux tiers du prix des envolées régulières de première classe.

J'ai voyagé par avion de Chicago à Los-Angeles en première classe, ce qui m'a coûté \$114. A mon arrivée, j'ai appris l'existence de cette classe touriste et c'est ainsi que j'ai fait le voyage de retour qui ne m'a coûté que \$76, soit les deux tiers du billet de première classe. Les avions de classe touriste sont exactement semblables à ceux de première classe. Leur horaire est le même. Le service à bord est presque le même, il y a le même nombre d'hôteses. La seule différence est qu'on ne sert pas de repas. Ce n'est pas là un grand inconvénient, étant donné qu'on peut facilement emporter une boîte à provisions et prendre ainsi des repas tout aussi bons que ceux qu'on sert d'ordinaire à bord des avions.

La seule autre différence est que les sièges sont quelque peu plus étroits. Il y a d'ailleurs cinq rangées de sièges au lieu de quatre. J'ai passé près de neuf heures dans l'avion et j'étais tout aussi à l'aise dans un fauteuil de la classe touriste que dans un fauteuil de première. Ces fauteuils sont aussi à bascule et je ne vois pas la différence entre les deux.

Pendant que j'y étais, je me suis renseigné sur les voyages en classe touriste; les fonctionnaires de la ligne aérienne m'ont appris que les voyages de la classe touriste étaient d'un rendement aussi satisfaisant que ceux des voyages en première. Cela est attribuable à la rangée supplémentaire de banquettes que l'on mettrait à la place des marchandises, sauf erreur, au nombre de celles que contient ordinairement un gros avion américain; ce sont ces places supplémentaires qui assurent un meilleur rendement. De plus, les avions transportant les voyageurs de la classe touriste sont généralement remplis, parce que les taux sont bien plus bas.