

pourrait contenir le bill pour nous assurer qu'il en sera ainsi.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettra-t-il de répéter ce que j'ai dit hier à ce sujet? J'ai l'intention de proposer un amendement, lorsque nous en serons rendus à l'endroit approprié dans le bill, stipulant que tous les avantages relatifs aux taux ou aux routes, dont bénéficient maintenant les ports de l'Atlantique en vertu d'une loi quelconque en vigueur actuellement, demeureront en vigueur, en dépit de quoi que ce soit dans le bill actuel. Naturellement, ce ne sont pas exactement les mots qui figureront dans l'amendement, mais le sens est là.

M. Forrestall: Je remercie le ministre de sa déclaration. Je l'avais acceptée hier, dans l'espoir que le ministre irait peut-être un peu plus loin et préciserait surtout la politique relative à la parité des taux portuaires.

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne croit-il pas que nous devons permettre aux spécialistes, généreusement rémunérés, de nous faire des propositions en mars prochain au sujet des améliorations d'ordre générale dans la région atlantique? Nous leur permettrions de la sorte de gagner leur traitement au lieu d'anticiper sur leurs conclusions.

M. Forrestall: Du tout, monsieur le président. Je ne suis pas du tout sûr de ce qu'ils vont faire et, comme habitant d'une circonscription des provinces Maritimes où se trouve le port d'Halifax, je n'ai pas du tout l'intention d'accepter chat en poche. J'ai bien plus confiance dans ce que le ministre sera en mesure de nous dire à la Chambre des communes au cours des deux ou trois prochaines semaines. Je serais plutôt porté à accepter cela, tout en espérant que l'étude spéciale en cours tiendra compte des directives responsables du ministre. Somme toute, ce sera bientôt Noël et le ministre pourrait peut-être nous dire que la question lui tient à cœur et qu'il y accorde sa meilleure, sa plus sincère et sa plus charitable attention.

Monsieur le président, en majeure partie, le bill vise le transport ferroviaire. Je ferai, à une étape ultérieure, quelques commentaires au sujet des aménagements du port d'Halifax mais, en ce moment, je voudrais dire quelque mots des témoignages déposés au comité ayant trait à la vaste portée du bill.

Je dis au ministre qu'il est regrettable, non seulement pour moi, mais j'en suis sûr, pour nombre de députés, qu'on n'ait pas encouragé, ou au moins invité—peut-être faute de temps—les divers secteurs de notre industrie des transports aériens à présenter des mémoires et des documents lors des audiences du comité. Je veux parler de nos principales lignes aériennes qui assurent le service inté-

rieur et international, de nos lignes aériennes régionales, mais surtout je veux parler du domaine de l'aviation en général—des compagnies d'avions-taxis.

• (5.10 p.m.)

Si vous voulez examiner, monsieur le président, certaines données statistiques nationales portant sur les transporteurs aériens de la classe 4, vous constateriez qu'ils jouent un rôle important au Canada et que leur absence imposerait des privations terribles aux habitants de vastes secteurs de notre territoire, surtout dans les régions rurales et septentrionales.

Il me semble que pour un bill de cette envergure, qui tend à remanier les structures administratives quant à tous les moyens de transport au pays, non seulement le comité aurait-il pu, mais il aurait dû consacrer deux ou trois audiences aux fins d'explorer les points de vue de nos principales entreprises de transport et aussi de nos plus petites entreprises régionales et de nos compagnies d'avions-taxis.

Par exemple, monsieur le président, la politique interne qui appartient encore à la Commission des transports aériens, souffre depuis longtemps des changements, des innovations, des amendements et Dieu sait quoi encore, qui sont apportés sans exposé public de la politique suivie, qu'il est non seulement regrettable, mais déplorable, qu'on n'ait pas, ces dernières semaines, donné à l'industrie des transports aériens l'occasion de faire connaître sa position. Le gouvernement aurait dû, à mon avis, en prendre l'initiative et aurait dû inviter, voire encourager, les représentants de cette industrie à témoigner devant le comité. Que cette omission n'empêche pas toutefois le ministre de poursuivre l'étude de la question au débat de la nouvelle année.

La plupart d'entre nous ont accueilli favorablement le mémoire du ministre sur la politique aérienne régionale. Ce mémoire nous a été très utile pour nous orienter. Mais tout cela n'est qu'un des aspects de la politique aérienne; il y en a encore deux, peut-être même trois, qui méritent qu'on leur consacre la même attention. Il me semble que c'était le moment où jamais.

Ainsi, par exemple, nous devrions examiner si nos aéroports, nos pistes, nos installations pour le ravitaillement en essence des avions, le nombre de places pour les passagers et les distances des aéroports aux centres urbains sont satisfaisants. Les difficultés persistent dans le domaine de la circulation aérienne. Ce sont tous les aspects du vol proprement dit qui ont été oubliés, en ce sens qu'aucun représentant de ces secteurs de l'industrie ne participait aux audiences du comité dont les travaux

[M. Forrestall.]