

Monsieur le président, j'ai donné quelques-unes des raisons qui ont motivé cette décision. Évidemment, je n'ignore pas qu'Air-Canada va enregistrer un déficit cette année, mais j'ajoute que presque toutes les grandes sociétés de transport aérien du monde traversent présentement une période difficile. Ce n'est pas à cause de la diminution du trafic sur les longs parcours, mais c'est que toutes les lignes aériennes ont dû remplacer leurs avions à hélices par de gros appareils réactés, qui sont très dispendieux. Nous sommes précisément dans cette période de transition nous-mêmes. J'ai la ferme conviction que nos deux excellentes compagnies aériennes auront bientôt traversé cette période transitoire et comblé le déficit de l'année courante.

Air-Canada fournit un excellent service sur tous ses parcours et peut soutenir la concurrence de n'importe quelle société aérienne du monde. Je dois ajouter que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, qui sont beaucoup moins importantes, fournissent également un très bon service. Ces deux sociétés comptent les meilleurs équipages qui soient. Elles sont très bien équipées et elles sont toutes deux déterminées à soutenir la concurrence des autres sociétés aériennes du monde. Même si les parcours transatlantiques sont très achalandés, j'estime que ces deux compagnies sont suffisamment bien équipées et qu'elles ont la détermination et la compétence voulues pour faire face à la concurrence. En définitive, la décision du gouvernement se révélera avantageuse, et je suis convaincu qu'elle ne nuira en rien à Air-Canada, qui appartient d'ailleurs à l'État.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, la réponse du ministre ne me convainc guère, et voici pourquoi. Tout d'abord, on aurait dû annoncer cette décision si importante au cours de la session et non à la fin. Nous n'avons eu aucune occasion de discuter de cette affaire à la Chambre, si ce n'est à la veille de la prorogation. En second lieu, je ne suis pas du tout convaincu que, comme le prétend le ministre, les Canadiens de l'Ouest préfèrent se rendre à Londres à bord des appareils du Pacifique-Canadien. J'estime que, par suite de la décision du gouvernement, ils n'emprunteront pas ces appareils. En raison du parcours actuel de cette société, il leur faudrait passer par Gander. Ce point est clairement établi dans l'accord bilatéral. Ainsi donc, les Canadiens de l'Ouest ne pourront pas voyager plus rapidement par les lignes aériennes du Pacifique-Canadien qu'ils ne le peuvent maintenant par Air-Canada. Alors ce raisonnement ne vaut plus rien.

L'hon. M. Balcer: Le député me permet-il une question?

L'hon. M. Chevrier: Vous pourrez parler tant que vous voudrez tantôt. (*Exclamations*)

L'hon. M. Balcer: Le député ne parviendra pas à me faire croire que le trajet Winnipeg-Montréal est plus court que le trajet Edmonton-Gander.

L'hon. M. Chevrier: Je ne crois pas pouvoir convaincre le ministre de quoi que ce soit, car je suis persuadé que le ministre et le gouvernement ne cherchent qu'à détruire Air-Canada.

L'hon. M. Fleming: C'est un mensonge éhonté.

L'hon. M. Chevrier: Le ministre des Finances dit que c'est un mensonge éhonté. C'est tout ce qu'il a pu répliquer à tout ce qui a été dit de ce côté-ci. D'après lui, tout est faux ou malicieux.

Au moins, l'ancien ministre des Transports, même s'il parlait de concurrence lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, n'a pas toujours donné suite à ses propos.

En outre, que faut-il penser des conditions d'approbation de cette ligne? A-t-elle été obtenue, cette approbation? Le ministre a fait l'annonce sans consulter le Royaume-Uni, si bien qu'aujourd'hui les deux gouvernements s'échangent des aide-mémoire. Est-ce là une façon de procéder pour une affaire d'une telle importance—annoncer une décision sans s'assurer du consentement de l'autre partie, comme la chose s'imposait aux termes de l'accord bilatéral?

Je ne suis pas le seul de cet avis. La décision a provoqué partout au Canada bien des éditoriaux. J'ai parlé tout à l'heure du *Star* de Montréal du 17 août. Il constatait enfin que le ministre n'avait même pas tenté d'expliquer les motifs de la décision. Ensuite, longtemps après la décision, il fait cette annonce à la Chambre. Le *Financial Post* du 23 septembre 1961, dans un article intitulé «Les merveilles de la concurrence», disait qu'Air-Canada, qui appartient à l'État, aussi bien que les lignes du Pacifique-Canadien, appartenant à l'entreprise privée, s'en allaient lentement mais sûrement à la ruine. Cette dernière a perdu 4.7 millions l'an passé, sa plus grosse perte depuis cinq ans, tandis qu'Air-Canada perdait 2.6 millions, son premier déficit depuis 10 ans. Je me demande ce qu'en aurait pensé le regretté C. D. Howe, après l'établissement de cette grande compagnie aérienne de l'État, propriété des contribuables du Canada, Air-Canada. Il a retenu les services de M. Symington pour la diriger durant de nombreuses années et son successeur fut M. McGregor. Vrai comme je suis là, je suis certain qu'il n'y a pas de place pour deux services aériens transcontinentaux dans ce pays. La preu-