

persuader le Sénat de voter en faveur de l'imposition par décret du conseil. Ces monopolisateurs deviennent chaque jour plus forts et plus arrogants. Notre groupe estime, qu'en plus de l'exemple fourni par l'expérience de la Grande-Bretagne et d'autres pays, le moment est venu pour le Canada d'insérer dans sa constitution les droits de l'homme et les libertés fondamentales que nous cherchons à préserver et à accroître. Dans toute société et dans tout pays, sans égard aux déclarations de droits et aux articles insérés dans les constitutions, le maintien de la liberté dépend, en dernière analyse, de l'esprit de la population, de son éternelle vigilance et de sa compréhension.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dois dire que nous attendrons avec impatience le rapport du comité qui doit étudier cette très importante mesure. Nous profiterons alors de l'occasion pour dire ce que nous pensons du rapport de ce comité.

L'hon. George H. Hees (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je me lève pour éclaircir une question qui a été soulevée ce matin par l'honorable député de Laurier (M. Chevrier) qui a accusé mon ministère d'avoir fait quelque chose irrégulièrement en vertu d'un décret du conseil. L'honorable député a prétendu que j'étais responsable d'avoir mal agi en ce qu'un décret du conseil a été adopté, en vertu de la loi sur l'aéronautique, pour passer outre à une décision de la Commission des transports aériens. C'est mal comprendre tout à fait les faits et la loi. Il est faux de dire que ce décret du conseil a été adopté afin qu'il ne soit plus nécessaire de prouver qu'il y a commodité et nécessité du public.

En réalité, le gouvernement précédent, en 1954, sur la recommandation de la Commission des transports aériens et sous l'empire de la loi sur l'aéronautique, a supprimé cette obligation pour la Commission des transports aériens de constater qu'il y a commodité et nécessité du public à l'égard de toutes les catégories de services, sauf les services exploités selon un horaire fixe. J'invite l'honorable député à se reporter au décret C.P. 1954-2032, au paragraphe 1 de l'article 6 des Règlements des services commerciaux aériens, qui a substitué la constatation d'intérêt public pour tous les services, sauf les services de la catégorie 1 exploités selon un horaire fixe. L'autre modification, C.P. 1960-65, a été effectivement apportée en janvier sur la recommandation de la Commission des transports aériens et a réaffirmé cette attitude, à savoir qu'il y avait lieu d'établir que l'intérêt public et non pas la nécessité publique l'exigeait, mais a supprimé ces conditions pour les services d'appareils nolisés des catégories

B et C, appareils moyens et légers, de sorte que la commission, sur sa propre recommandation, n'était pas obligée, à l'égard de ces catégories de services, d'établir qu'il y avait nécessité ou intérêt public; c'est-à-dire, il n'est plus nécessaire de motiver les besoins à l'égard de ces catégories de licence, catégorie 4, groupes B et C. Sur la recommandation de la Commission des transports aériens, ce changement a été apporté en bonne et due forme, sous l'empire de l'article 13 de la loi sur l'aéronautique. Cela s'est accompli au moment où j'ai annoncé que le gouvernement se montrerait plus généreux en accordant les licences du groupe B, comme on l'avait déjà fait dans le cas du groupe C.

Quant à l'insinuation que le ministre se serait ingéré dans les affaires de la Commission des transports aériens, je la réfute entièrement. J'ai pleinement confiance dans cette commission. J'ai l'intention, et la coutume, de permettre à la Commission des transports aériens d'exécuter, sans que j'intervienne, ses fonctions judiciaires en vertu de la loi sur l'aéronautique pour appliquer la politique du gouvernement dans le domaine de l'aviation.

Le paragraphe 1 de l'article 15 de la Loi sur l'aéronautique prévoit, cependant, que la commission devra obtenir l'approbation préalable du ministre avant de délivrer un permis de service aérien commercial; d'autre part les paragraphes 9 et 11 du même article stipulent que toute entreprise de transport aérien a le droit d'en appeler au ministre contre les décisions de la commission. Cette clause dérogatoire qui accorde pareille autorité au ministre a été insérée dans la loi sur l'aéronautique par le gouvernement précédent, probablement à une fin déterminée. D'ailleurs, je suppose que la raison était la même que celle qui se trouve à la base des dispositions statutaires accordant le droit d'en appeler au gouverneur en conseil à l'égard de certaines décisions prises par la Commission des transports.

J'estime que le ministre doit laisser la Commission des transports aériens libre de remplir ses fonctions judiciaires et réglementaires mais le Parlement, sur la demande de l'ancien gouvernement, a inséré dans la loi sur l'aéronautique ces dispositions qui autorisent le ministre et le gouvernement, si d'après eux l'intérêt national l'exige, à exercer des pouvoirs spéciaux dans le domaine de l'octroi de permis conformément à la procédure judiciaire normale et à la loi.

L'hon. M. Chevrier: Puis-je demander au ministre s'il était à la Chambre l'autre jour quand, répondant à ma question, le premier ministre (M. Diefenbaker) a déclaré que si on a agi ainsi, il verrait, ou du moins il l'a