

Canada; il appartient aux Canadiens et a, pour principal objectif, de bien les servir; b) Air Canada s'efforcera fondamentalement à au moins rentrer dans ses frais et préférentiellement à faire des bénéfices; c) il ne devrait pas faire de bénéfices en offrant aux Canadiens des services inférieurs à ce qu'ils pourraient espérer trouver en circonstances comparables à l'étranger; et d) il ne sera pas tenu de faire des bénéfices sur chacun de ses parcours mais seulement sur l'ensemble de son exploitation.

**M. McGrath:** a) entre en conflit avec d)

**L'hon. M. Jamieson:** Je ne suis pas sûr d'être d'accord avec l'honorable représentant. J'ai dit que a) Air Canada est le premier transporteur, c'est-à-dire le premier, pris dans son ensemble, et je lui signale—qu'il me pardonne si je ne me suis pas exprimé clairement dans ma réponse—que je fais ici abstraction du domaine international car pour couvrir le sujet pleinement je devrais ajouter que les trajets internationaux sont aussi très importants dans le sens qu'à mon avis ils rendent a) et d) compatibles. Ces points sont compatibles, car j'espère que nous aurons des routes transocéaniques qui nous permettront de maintenir ces routes nationales non rentables. D'ailleurs, j'espère que j'ai donné assez de précisions pour indiquer au moins qu'il s'agit des grandes lignes de la politique, et que c'est en essayant d'en dire plus qu'il devient difficile de l'exposer clairement. Je saurais gré aux députés d'en face de me dire s'il est opportun que le gouvernement ou un de ses ministres aille au-delà de ce que j'ai exposé quant aux instructions à donner à l'une quelconque de ces sociétés.

**M. Benjamin:** Il s'agit d'une façade.

**L'hon. M. Jamieson:** Peut-être, lorsqu'il prendra ensuite la parole, le député expliquera pourquoi il s'agit d'une façade.

J'ajouterai qu'un troisième élément majeur en ce qui concerne l'ensemble des transports qu'a mentionné le député de Moncton (M. Thomas) est la question du Canadien Pacifique qui possède des services aériens et ferroviaires. Ici, excepté les restrictions normales, il s'agit de sociétés privées qui sont entièrement libres d'agir comme elles l'entendent. Bien entendu, cela complique énormément les choses lorsqu'il s'agit d'essayer de déterminer la position de l'une par rapport à l'autre. C'est pour cette raison, qu'au début j'ai insisté sur le fait qu'Air Canada est le transporteur principal et nous avons l'intention de continuer à le considérer sous ce jour.

Je regrette que le temps passe si vite, mais je voulais traiter brièvement de la question du transport régional dans son ensemble avant d'aborder la question des transporteurs régionaux dans les provinces atlantiques; franchement, je ne vois pas très bien ce que mon honorable ami n'arrive toujours pas à comprendre au sujet de notre prétendue politique aérienne régionale. Cette politique aérienne régionale, c'est moi-même qui l'ai annoncée au mois d'août 1968. Elle est très précise, de sorte que je puis en tracer les grandes lignes à l'honorable député. Le

[L'hon. M. Jamieson.]

Canada compte cinq transporteurs aériens régionaux reconnus de l'Ouest à l'Est. Je ne m'attarderai pas à les décrire les uns après les autres, mon honorable ami les connaît. Chacun d'eux dispose d'une zone géographique où il peut exercer son activité, à la condition de pouvoir avoir accès à un vaste marché métropolitain.

Afin d'être plus précis, je dois nommer certaines lignes aériennes. Par exemple, la Pacific Western dessert Vancouver ainsi qu'Edmonton et Calgary, et on voit donc qu'elle est raisonnablement bien partagée puisqu'elle dessert de grands centres. Transair, dont le siège social est à Winnipeg, a accès à l'agglomération de Toronto. A la Nordair, on a attribué quelques circuits comprenant entre autres routes, l'accès à Ottawa ainsi qu'à une ou deux routes qui traversent la frontière, de sorte que son exploitation est raisonnablement viable; l'Eastern Provincial Airways et Quebecair ont toutes deux accès à l'agglomération de Montréal. Donc, nous avons cherché à définir des régions géographiques dans lesquelles les lignes aériennes puissent assurer des services aériens dans une région tout en ayant accès à quelque centre important. Dans l'ensemble, les transporteurs régionaux ont fait, au cours des deux dernières années, une percée importante en fonction de leur force économique et de la rentabilité de leurs circuits d'exploitation; d'ailleurs, ils disposent tous, sans exception, je pense, d'avions à réaction. Mon ami de Terre-Neuve conviendra, j'en suis certain, que l'Eastern Provincial Airways n'a cessé d'améliorer ses services qui sont maintenant comparables à tout ce qu'on peut trouver ailleurs.

**Une voix:** Donnez-leur plus de routes.

**L'hon. M. Jamieson:** Si nous leur accordions des parcours supplémentaires, ce serait au détriment d'Air Canada, par exemple, car il faut se souvenir qu'Air Canada, en tant qu'organisme indépendant, a aussi le droit de veiller à ce que ses parcours soient viables. Par conséquent, il incombe à la Commission canadienne des transports, lorsque se pose la question de concurrence, d'indiquer à quelle société on doit attribuer un parcours donné. Encore une fois, j'aimerais disposer du temps nécessaire pour faire un exposé très circonstancié de la question, mais je constate que le temps qui m'est attribué touche à sa fin et je voudrais maintenant parler des transports dans les provinces de l'Atlantique.

Aucun sujet n'a été autant débattu et, l'on peut dire aussi, plus défendu et critiqué que l'ensemble de la question des transports dans les provinces de l'Atlantique. Mardi dernier, j'ai rencontré les membres de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique à Saint-Jean (Terre-Neuve). Je pense que le premier paragraphe du communiqué publié par la commission après notre réunion résume en quelques lignes ce qui en réalité constitue le point de vue dominant et de plus en plus adopté dans les provinces de l'Atlantique quant à ce que devrait être la politique des transports dans ces provinces. Dans ce communiqué, on réclame que le ministre, moi-même en l'occurrence...