

dans l'Est et un autre dans l'Ouest. J'ignore ce qu'on décidera. Nous prévoyons simplement la désignation de deux autres administrateurs, dont l'un doit faire partie du conseil d'administration du chemin de fer. Aux termes du bill, la majorité du conseil d'administration doit se composer d'administrateurs du chemin de fer. La disposition prévoyant qu'il y aura neuf administrateurs signifie qu'on désignera à ce poste un autre membre du conseil d'administration du chemin de fer, tandis que le neuvième sera désigné par le Gouvernement.

**M. Green:** Je me rends compte de la difficulté signalée par le ministre en ce qui concerne la désignation d'administrateurs habitant des régions éloignées. Cependant, pour ce qui est d'Air-Canada, il serait utile que le conseil d'administration comptât un habitant du littoral de l'Ouest. Il pourrait être ici du jour au lendemain. Il ne faut pas oublier que la situation est bien différente là-bas. C'est parce que nous avons à cœur le succès d'Air-Canada que nous aimerions qu'un de ses administrateurs fût du littoral de l'Ouest.

**Le très hon. M. Howe:** Nous tiendrons compte de cette demande comme des autres émanant d'ailleurs au Canada.

**M. Green:** Le ministre peut-il nous dire combien d'administrateurs font actuellement partie des personnels de l'État?

**Le très hon. M. Howe:** Nul ne l'est directement. Quatre des administrateurs, font partie du conseil d'administration du National-Canadien. Un autre était jadis fonctionnaire, mais il est actuellement à la retraite et, sauf erreur, n'a pas d'autre occupation, que celle d'administrateur d'Air-Canada.

**M. Macdonnell (Greenwood):** Peut-on dire par conséquent qu'il n'y a pas en réalité d'administrateurs de l'extérieur? Est-ce bien exact à l'heure actuelle? Tous ces messieurs sont-ils administrateurs du National-Canadien, ou fonctionnaires retraités ou non?

**Le très hon. M. Howe:** Non, ce n'est pas exact. Aujourd'hui, le conseil d'administration comprend 7 membres, dont quatre sont administrateurs du National-Canadien. L'un est un ancien fonctionnaire et les deux autres n'ont aucune attache avec le gouvernement.

**M. Knowles:** Je me demande si le ministre ne pourrait saisir l'occasion de nous dire si le Gouvernement a modifié sa ligne de conduite en ce qui concerne le rôle assigné par le Gouvernement à Air-Canada? Je songe surtout au discours prononcé le 17 mars 1944 par le ministre; il s'y était assez longuement

étendu sur la ligne de conduite du Gouvernement en matière d'aviation civile, à l'intérieur de nos frontières et sur le plan international. Le ministre avait rappelé à cette occasion une déclaration de l'ancien premier ministre, M. King, faite le 2 avril 1943. A cette époque M. King avait dit, comme on le voit à la page 1815 du hansard de cette date:

...les Lignes aériennes Trans-Canada continueront d'exploiter tous les réseaux transcontinentaux, et tels autres services ayant le caractère d'une ligne principale que le Gouvernement pourra désigner de temps à autre. On ne permettra pas la concurrence entre services aériens desservant la même route, qu'il s'agisse de concurrence entre un service étatisé et un service possédé par des particuliers ou entre deux services possédés par des particuliers.

Le 17 mars 1944, le ministre du Commerce a indiqué, prenant alors la parole en sa qualité de ministre des Munitions et des Approvisionnements, qu'on se conformerait encore à la ligne de conduite énoncée le 2 avril 1943 par M. King. Au cours du très intéressant discours qu'il a prononcé ce jour-là, il a mentionné les difficultés qu'avait rencontrées notre pays, à la suite de certaines erreurs commises, au début, dans l'aménagement de nos voies ferrées; il a fait ressortir qu'à son avis, le meilleur genre de service aérien que pourrait avoir le Canada ne devrait s'inspirer ni du principe de la concurrence ni du souci des bénéfices. Il a, dis-je, confirmé l'attitude qu'avait indiquée l'ancien premier ministre, en précisant que le Gouvernement se proposait de faire relever d'Air-Canada tous les services ayant le caractère d'une ligne principale.

Le ministre a signalé par la même occasion qu'en 1936 ou 1937, le Pacifique-Canadien et les *Canadian Airways Limited* avaient reçu l'offre de se joindre à l'époque, mais qu'ils avaient refusé. Inutile d'entrer dans le détail du discours, car je suis certain que le ministre s'en souvient aussi bien que moi. J'ai voulu savoir si un changement s'était produit dans la ligne de conduite en question à la suite de la demande présentée par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en vue d'être autorisées à exploiter une ligne principale de transport de marchandises à travers le Canada, requête qu'a récemment étudiée la Commission des transports aériens.

Sauf erreur, même si la Commission des transports aériens accueillait favorablement cette demande, il faudrait encore que le Gouvernement étudie la question. A mon sens, cela découle de la ligne de conduite précisée en 1943 et 1944. Il n'est pas nécessaire d'aborder en ce moment d'autres aspects du programme; mais je me demande si le ministre nous dirait quelle est l'attitude du Gouvernement au sujet des lignes aériennes principales au Canada.

[Le très hon. M. Howe.]