

et mis en service, l'augmentation du nombre des passagers sera si grande que l'on utilisera pour assurer la liaison par aérobuses entre l'Atlantique et le Pacifique plus d'appareils qu'on ne le prévoit actuellement.

Il ne fait aucun doute qu'on peut retirer plus d'un avion à transporter des passagers et le courrier qu'à transporter des marchandises. Si cela se produit, on pourra peut-être alors utiliser de nouveaux appareils réservés exclusivement au transport des marchandises, mais à l'heure actuelle le trafic ne nous semble pas tel qu'il puisse vraisemblablement, maintenant ou dans un avenir prochain, rendre la concurrence apte à améliorer les conditions existantes ni rendre possibles des tarifs plus raisonnables que ceux qui sont en vigueur.

Conformément à leur programme, les lignes aériennes trans-Canada nous ont déclaré qu'elles ont recommandé et obtenu une diminution du tarif-marchandise en 1952 et qu'afin d'encourager le trafic elles ont soumis à la Commission des transports aériens, peu de temps après la présentation de leur demande, une proposition en vue de baisser encore les prix de 30 à 35 p. 100. La Commission n'a pas étudié la demande, mais elle l'examinera sans doute immédiatement. Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont estimé que le meilleur moyen de stimuler les offres de marchandises à transporter par la voie des airs consistait à réduire les taux.

Eût-on seulement indiqué que des transports par air s'effectuaient pour lesquels Air-Canada n'avait pas de matériel, la décision du Gouvernement ou l'opinion exprimée par lui en vertu de la loi aurait fort bien pu être différente. Nous croyons à la concurrence lorsque la concurrence est susceptible de donner les résultats qu'on en attend normalement,—soit de fournir un stimulant de bon aloi et d'assurer un meilleur service. Mais nous n'avons pas cru étant donné les circonstances existantes que la concurrence aurait pu produire de tels effets si ledit service avait été exploité à des fins d'utilité publique.

Les témoignages présentés à la Commission des transports aériens nous ont impressionnés. La Commission a entendu le professeur William John Waynes, doyen de la faculté des arts et des sciences de l'université du Manitoba. Il a cité des passages extraits de déclarations faites en cette enceinte par le ministre du Commerce (M. Howe) alors qu'il était le ministre tenu de rendre compte au Parlement de l'exploitation des lignes aériennes trans-Canada. Ce spécialiste a cité des extraits du rapport de la Commission Duff sur la concurrence entre les chemins de

[Le très hon. M. St-Laurent.]

fer établis sans tenir compte du volume suffisant ou insuffisant des marchandises à transporter et il a conclu en des termes qui n'ont pas laissé de m'impressionner:

La concurrence n'a d'utilité qu'en fonction de ses résultats. Si elle assure plus d'efficacité, la diminution des frais et des prix ainsi qu'un meilleur service, c'est alors un principe admirable à défendre. Toutefois, si elle se traduit par une surexpansion de services expansibles et s'accompagne d'une division du marché entre les transporteurs concurrents elle finira par imposer de lourds fardeaux aux transporteurs, aux expéditeurs et aux contribuables également.

Je pense que c'est là un exposé très concis et convaincant d'idées économiques assez justes au sujet des transporteurs publics. Si la concurrence est capable d'améliorer les services, d'accroître l'efficacité et de réduire les frais et les prix, tant mieux; toutefois, si elle est de nature à entraîner la surexpansion et une division du marché et, par voie de conséquence, à alourdir le fardeau des transporteurs, des expéditeurs et des contribuables, je pense qu'elle n'est pas conforme à l'intérêt public. Pour nous conformer aux exigences de la loi, nous avons dû nous prononcer sur la question de savoir s'il était conforme à l'intérêt public en ce moment d'octroyer le permis et nous avons exprimé l'avis qu'il n'en était pas ainsi. Les derniers mots du rapport présenté à Son Excellence et approuvés par lui sont les suivants:

Le comité recommande donc que la Commission des transports aériens soit informée que le Gouverneur en conseil n'est pas d'avis en ce moment qu'il serait dans l'intérêt public d'octroyer le permis demandé par les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien pour exploiter ledit service aérien.

J'ai parlé, il y a un instant, sans en avoir alors le texte sous les yeux, des derniers mots du rapport que nous avons reçu de la Commission des transports aériens. Voici quelles sont les trois dernières lignes du rapport en question:

La demande des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien entraînerait un changement important de ligne de conduite et pour ces raisons la Commission soumet le présent rapport à l'examen du Gouvernement.

Voilà tout ce qui en est et je ne crois pas que cela puisse donner lieu en ce moment à une discussion sur les pouvoirs d'urgence qui ont fait l'objet de débats prolongés et sincères, j'en suis sûr, mais énergiques, au cours de sessions antérieures du parlement canadien. Il s'agit ici d'une décision *ad hoc* fondée sur une série de faits actuels à l'égard d'une demande d'établissement d'un service concurrent de transport exigeant une charte. L'opinion qu'on a exprimée c'est qu'il ne serait pas, en ce moment, dans l'intérêt public d'établir ce service concurrent. L'avenir n'est nullement engagé. J'ai pensé, pour ma part,