

ment les laissez-passer des femmes et des personnes à charge des membres de la Chambre des communes et du Sénat.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, d'une certaine façon, c'est malheureux que ces derniers postes importants des crédits du ministère des Transports nous arrivent si tard. Je dois dire cependant, en toute justice pour le ministre, qu'il a déjà eu quatre, sinon cinq jours sur ces crédits. S'il a fallu y consacrer tant de temps, c'est à cause de l'importance de certains des nouveaux postes. Pour ce qui est de la première partie de l'annonce du ministre, celle qui a trait aux administrateurs du National-Canadien, je n'ai qu'une chose à dire. Elle vient après un délai d'un an. Regardez le calendrier. Si vous reculez d'un an, vous verrez qu'à cette époque la durée des fonctions de la plupart prenait fin. Pourquoi le gouvernement a-t-il attendu un an? Je ne saurais le dire. Tout ce que je puis dire, c'est que l'administration du chemin de fer doit en avoir souffert comme l'administration de toute autre société en aurait souffert dans les mêmes circonstances.

Monsieur le président, sauf erreur, nous en sommes maintenant au crédit 429, l'administration des services de l'air. Avant d'aller plus loin, j'ai une question à poser au ministre. Pour quelle raison a-t-il fait une annonce portant sur les nouveaux services aériens internationaux du Pacifique-Canadien? Si je comprends bien, il a fait une telle annonce alors que la Chambre n'était pas en session. Toutefois, il n'avait alors donné aucune raison. Nombre d'éditoriaux ont vivement regretté qu'une annonce soit faite pendant l'interruption de la session et le ministre des Transports n'a pas motivé cette décision. Je lui demande s'il peut nous donner le motif de cette décision.

L'hon. M. Balcer: Monsieur le président, je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte d'expliquer cette décision du gouvernement. Le gouvernement avait bien des raisons de désigner les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien comme l'un des transporteurs aériens entre le Canada et le Royaume-Uni. Je veux tout d'abord rappeler au comité que le service en question va de l'Ouest du Canada au Royaume-Uni en passant par le Nord de notre pays.

La convention aérienne internationale conclue entre le Royaume-Uni et le Canada stipule que le Canada désignera un transporteur ou plus pour ce service outre-mer entre notre pays et le Royaume-Uni. L'une des principales raisons pour lesquelles ce sont les Lignes aériennes du Pacifique qui ont été choisies, c'est qu'actuellement beaucoup de Canadiens

des provinces de l'Ouest et spécialement de Colombie-Britannique et de l'Alberta voulant se rendre outre-mer aiment mieux, du point de vue financier et du point de vue temps, voyager avec les lignes aériennes des États-Unis partant de Seattle. C'est que ces lignes assurent le service direct de Seattle à Londres. Beaucoup de Canadiens les ont empruntées car il n'existait pas de service direct par des transporteurs canadiens à partir de nos deux provinces situées à l'extrémité ouest jusqu'au Royaume-Uni. Grâce à ce nouveau service, les transporteurs canadiens employant un personnel canadien pourront concurrencer les lignes aériennes des États-Unis partant de Seattle et du nord-ouest des États-Unis en direction du Royaume-Uni.

Il y a une autre raison pour laquelle le gouvernement du Canada a décidé de donner aux lignes aériennes du Pacifique-Canadien l'occasion de desservir le public sur ce trajet. C'est le fait que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien assurent actuellement le service entre l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les îles Fiji, Hawaï, le Canada et outre-mer. Malheureusement parce que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne pouvaient pas desservir le Royaume-Uni, tout le trafic de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des autres îles du Pacifique empruntait exclusivement les lignes aériennes Qantas. Ces gens traversaient les États-Unis et allaient directement à Londres. Les lignes aériennes canadiennes ne desservaient pas cette région du Commonwealth et ne pouvaient alors assurer un service capable de faire concurrence à Qantas.

Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont été les premières sur ce parcours, et c'est une autre raison qui a motivé la décision du gouvernement. Elles s'étaient créées une clientèle dans les provinces de l'Ouest du Canada, où elles ont leur siège social et donnent du travail à près de 3,000 personnes. Nous croyons sincèrement que cela permettra aux transporteurs canadiens non pas tellement de se faire concurrence entre eux, mais de faire concurrence aux autres lignes aériennes du monde.

A examiner la statistique et à observer ce qui se passe dans nos aéroports internationaux, il n'est pas un Canadien qui ne puisse se rendre compte du nombre extraordinaire de nos citoyens qui franchissent l'Atlantique chaque jour dans des appareils étrangers. Voilà une magnifique occasion qui s'offre à nos appareils de s'emparer du marché canadien du transport outre-mer. La grande majorité des passagers qui empruntent ce parcours des lignes aériennes du Pacifique-Canadien sont ceux qui n'auraient pas voulu voyager dans d'autres appareils canadiens.

[L'hon. M. Balcer.]