

totalité attribuable, ainsi que l'indiquent les détails du crédit, à la poste aérienne. En effet, le budget de 1940-1941 comporte à cette fin un montant de \$4,460,651, contre \$2,250,835 l'année précédente.

De l'examen de ce crédit considérable, il ressort que les Lignes aériennes Trans-Canada retirent du ministère des Postes la majeure partie de leurs recettes.

Les précieux services rendus au Dominion par les Lignes aériennes Trans-Canada constituent un sujet de satisfaction pour tous les Canadiens, j'en suis sûr. Au cours des deux ou trois dernières années, alors que, encore à leurs débuts, elles avaient à faire face à des problèmes ardues, elles ont assuré au Canada un double service aérien dont le grand succès leur donne droit à nos félicitations.

Ce double service comprend le transport des voyageurs—l'élément qui saisit l'imagination populaire—et le transport des dépêches. Pour ce dernier service, la Chambre a voté l'an dernier \$2,250,000, outre le montant du déficit de l'année. Bien entendu, il faut s'attendre qu'une entreprise nouvelle comme celle-là accuse un déficit les premières années. Toutefois, il est inquiétant de constater que le tarif payé par le ministère des Postes pour le transport du courrier aérien dépasse de beaucoup celui que le ministère lui-même estime rationnel. Pour prouver cette assertion, je me fonde sur les remarques du fonctionnaire chargé des services de la poste aérienne, à l'effet qu'il ne savait pas si le tarif devrait être de 35 ou de 50c. par mille aérien, bien qu'en même temps il sût que le contrat intervenu entre le ministère des Postes et les lignes aériennes Trans-Canada, comportait, sauf erreur, un tarif de 60c. Interrogé davantage, il a avoué à l'un des membres du comité permanent chargé de faire enquête en la matière, que la conjecture de l'honorable député était peut-être aussi juste que celle du fonctionnaire des Postes sur qui retombe la responsabilité de faire observer les termes et les conditions du contrat que je viens de mentionner.

Je veux signaler au nouveau ministre des Postes que dans le ministère qu'il dirige, il est intervenu un contrat, en vigueur jusqu'au 31 décembre de l'année courante, entre le ministère et le réseau aérien Trans-Canada, en vertu duquel le transport de la poste doit s'effectuer au tarif de 60c. le mille. Il faut naturellement faire honneur à ce contrat. Mais on m'informe qu'aux Etats-Unis où le trafic est plus considérable et le courrier plus volumineux, où les avions sont peut-être un peu moins luxueux, le tarif est de 19½c.—disons 20c. pour faciliter nos calculs. Nous payons trois fois ce montant. Je veux bien que le tarif applicable aux régions faiblement peuplées du Canada soit un peu plus élevé. Mais

[M. Harris (Danforth).]

une fois le contrat expiré, il faudra songer à reviser le tarif, trois fois plus élevé, que les fonctionnaires n'ont pas voulu reconnaître au comité. Je demande au ministre des Postes d'examiner cette question très sérieusement, pour plusieurs raisons.

D'abord, nous savons que 69.5 p. 100 de tous les revenus des lignes aériennes Trans-Canada ne devraient pas sortir du ministère des Postes. Quand la compagnie Trans-Canada soumet son rapport à la fin de l'année civile, affirmant que ses recettes ont suffi pour payer la dépréciation et l'intérêt, et qu'elle accuse un petit profit en plus, cela peut bien être un énoncé des faits révélés par sa comptabilité. Mais de quelle façon a-t-elle obtenu ces recettes? Elle les a obtenues grâce à un contrat très avantageux intervenu avec un autre département ministériel, le ministère des Postes.

J'ai fait remarquer en cette enceinte il y a une quinzaine de jours qu'il est malheureux que nous n'ayons pas eu un ministre des Postes qui n'eût à surveiller que les affaires de son ministère. Les ministres qui en avaient la surveillance temporaire, dirigeaient d'autres ministères, ils avaient beaucoup à faire et, après tout, ce ne sont que des hommes. Je me réjouis maintenant de ce que nous ayons un ministre des Postes pour surveiller et diriger le ministère, et je lui demande de ne pas permettre à son ministère d'accepter de marché aussi onéreux que celui dont j'ai fait mention, une fois que le traité actuel aura expiré. Il demande un crédit de \$4,460,651 pour le service du courrier aérien, alors que l'an dernier les frais d'exploitation de tout ce service n'étaient que de \$2,250,835.

Nous savons tous deux, comme le sait le ministre des Transports lui-même, qu'il y aurait lieu de modifier les horaires afin de donner un meilleur service dans tout le Canada. Mais soyons francs avec le public canadien et disons-lui que les Lignes aériennes Trans-Canada, si elles donnent un bon service, accusent en même temps un déficit. Mais voici ce que je tiens à dire au Gouvernement: "Ne soutirez pas de la caisse du ministère des Postes une somme de \$4,450,000 qui servira à subventionner les Lignes aériennes Trans-Canada". Or, c'est précisément ce qu'il fait. Le Gouvernement ne devrait pas subventionner ainsi ces lignes pour publier ensuite un bilan accusant un surplus d'exploitation, compte tenu des intérêts et de la dépréciation. Voici ce que dit le rapport: Fondé sur la supposition qu'un second parcours trans-canadien pourra être inauguré au printemps et que ce service s'étendra jusqu'à Windsor—je désire en féliciter le Gouvernement; j'ai lu le nouvel horaire dans les journaux d'aujourd'hui—de même que jusqu'à New-York et Buffalo l'été, le budget de la