

Telle était la conclusion du rapport que nous a fait parvenir la Commission des transports aériens.

**M. Green:** Je me permettrai de poser une question. Le rapport de la Commission des transports aériens sera-t-il mis à la disposition des députés?

**Le très hon. M. St-Laurent:** Oui. On l'a rendu public. Il a été annexé au communiqué de presse dès que le décret du conseil a été rendu. Je parle du communiqué de presse qui contenait le décret du conseil ainsi que le rapport sur lequel se fondait celui-ci.

**M. Green:** A-t-il été déposé?

**Le très hon. M. St-Laurent:** Non; on ne l'a pas déposé.

**M. Green:** Est-il possible de le faire?

**Le très hon. M. St-Laurent:** Oui, c'est possible. Je crois qu'il a été photocopié. Si les députés souhaitent le voir imprimer, on pourra le faire, mais nous sommes en mesure de mettre presque immédiatement à leur disposition un exemplaire photocopié. Le rapport se termine par ces mots: "Cela signifierait une modification importante de la ligne de conduite du Gouvernement". Avant de procéder à un changement dans la ligne de conduite du Gouvernement, nous étudions soigneusement toutes les données; c'est ce que que nous avons fait. Nous avons, pendant deux jours, écouté les fonctionnaires et les conseillers des deux compagnies de transports aériens, puis étudié les observations formulées. On a pu constater qu'il n'y avait jamais eu pénurie de moyens de transport aérien par rapport aux cargaisons offertes.

Évidemment, on a indiqué que s'il avait existé un service aérien de nuit régulier entre Montréal et Vancouver et vice-versa, il y aurait eu de plus nombreuses offres de marchandises à transporter qu'il n'y en a eu. Air-Canada nous a exposé la façon dont elle avait résolu de s'acquitter du service de transport aérien des marchandises. Nous avons été mis au courant de ce qu'a signalé la société au sujet de ce qui s'est fait dans d'autres pays. On nous a soumis le rapport des témoignages entendus par la Commission de l'aéronautique civile des États-Unis qui, il y a quatre ans, sauf erreur, a accordé des permis à quatre importantes sociétés pour le transport des marchandises. L'une était l'*American Air Lines*; une autre, la *Slick Air Lines*; une autre, la *Tiger Air Lines* et il y en avait une autre moins importante que ces trois-là. C'étaient ces trois-là qui avaient transporté le plus de marchandises et il s'agissait du rapport des témoignages entendus lors de la demande des sociétés *Slick* et *Tiger*,

sociétés de transport de marchandises uniquement, dont les services se limitaient au transport des marchandises. La demande a tout d'abord suscité l'opposition de l'*American Air Lines*, sous prétexte qu'elle pouvait assurer le transport des marchandises en même temps que des voyageurs à un prix plus bas que les transporteurs de marchandises uniquement, parce que la majeure partie de ses frais généraux se trouvaient couverts par son commerce de transport des voyageurs.

Les dirigeants des Lignes aériennes Trans-Canada nous ont fait part de leurs plans. A cause du retard dans la livraison du nouvel appareil à voyageurs qui a été commandé, la société était en retard d'environ six mois dans l'application de son programme. Ils ont commandé huit *Constellation*, qui serviront surtout au transport des passagers, ce qui, je crois, libérera quinze *North Star*. Certains de ces derniers appareils seront transformés en aérobus et d'autres, en avions destinés uniquement au transport des marchandises. La société aurait un avantage sur ceux qui utilisent de nouveaux avions, en ce sens que les *North Star* sont complètement dépréciés et pourraient être transformés en appareils destinés uniquement au transport des marchandises, tout comme elle en a déjà transformé, qu'elle avait empruntés du Corps d'aviation, au coût d'environ \$175,000 chacun. Ainsi donc, le capital immobilisé dans ces *North Star* transformés en appareils destinés uniquement au transport des marchandises n'aurait été que de \$175,000 ou à peu près l'unité. Cela lui aurait permis d'établir des taux plus faibles que si elle avait utilisé de nouveaux appareils destinés uniquement au transport des marchandises. On a contesté l'exactitude de ce chiffre et il y a eu beaucoup de contestation au sujet de la quantité virtuelle de marchandises en vue de l'établissement d'un service ne comportant que le transport des marchandises.

Nous n'avons pas jugé sage, pour l'instant, de créer dans les services aériens une situation du genre de celle qui s'est produite dans les services ferroviaires assujétis à la concurrence et établis au début du siècle. Nous avons jugé qu'il n'avait pas encore été démontré que cette modification importante du programme ministériel, en ce qui concerne les services aériens transcontinentaux au Canada, procurerait des avantages réels au public canadien.

Cette décision a été prise d'après les faits tels qu'ils nous semblent et la seule opinion que nous avons exprimée, c'est qu'en ce moment il ne serait pas dans l'intérêt public d'accorder la licence qu'on a demandée. La situation peut se modifier et il se peut que lorsque ces constellations auront été livrées