

des affaires de la Commission des transports aériens, celui qui entend la déposition en fait un résumé qu'il soumet par écrit ou verbalement à la Commission. C'est en se fondant sur ces renseignements qu'une décision favorable ou défavorable est prise.

Qu'arrivera-t-il? Le projet de loi prévoit la création de divers comités et sous-comités de la Commission canadienne des transports. L'un de ces comités s'occupera des affaires qui ont trait au transport aérien à travers le pays. Une disposition du projet de loi prescrit que le président de la Commission des transports aériens, peu importe qui il sera lorsque la loi entrera en vigueur, présidera ce sous-comité. Il sera subordonné, ainsi que tous les autres comités, au président de la Commission, qui sera en fait l'autorité suprême de tous les modes de transport relevant du gouvernement du Canada.

Ce sont des responsabilités et des pouvoirs terribles à confier à une personne. Le Parlement canadien ne saurait abdiquer ce contrôle administratif, car les députés ont été légitimement élus pour y représenter le peuple. Pareille mesure législative évoque immédiatement à mon esprit le mot de lord Hewart: néo-despotisme. Tel sera inévitablement le rôle de la Commission dans les affaires de transport du pays.

Il semble toutefois que le projet de loi renferme une certaine procédure d'appel. Un simple appel au ministre, comme c'est actuellement le cas dans le cours normal de l'activité de la Commission des transports aériens, est insuffisant, en dépit du fait que, dans sa bienveillance habituelle, le ministre les examine probablement tous avec l'impartialité que tout le monde lui reconnaît. Quel est l'effet général du projet de loi sur les transports aériens? Je le répète, le rapport du comité n'en a rien dit, à l'exception des deux pages du mémoire présenté par le Pacifique-Canadien.

• (6.40 p.m.)

L'annonce d'une politique sur les transporteurs aériens régionaux faite à la Chambre par le ministre le 20 octobre couvre tous les aspects du transport par air, à l'exception d'un seul. Cette politique concerne les deux principaux transporteurs canadiens. Elle s'occupe brièvement des avions commerciaux frétés, mais ne dit rien de l'aviation en général; malgré les récentes modifications de la loi sur l'aéronautique, le nouveau despotisme menace encore un secteur de l'aviation qui a rendu possible les services aériens dans notre pays, et a même mis le Canada à l'avant-garde de l'aviation dans le monde entier.

Je parle de l'article 93 du projet de loi. S'il est adopté tel quel, tout propriétaire d'un avion, qui désire le prêter, devra d'abord obtenir l'approbation de la Commission canadienne des transports ou du sous-comité de l'air. C'est une restriction fort regrettable. Je ne dis pas cela parce que j'y suis intéressé à titre personnel. Beaucoup de gens dans l'aviation achètent un avion. S'ils sont en mesure de le faire, c'est parce qu'ils peuvent compter sur la possibilité de fréter leur avion sans équipement.

Nombre de transporteurs aériens frustrés, je sais, n'ont acheté des avions que pour les louer à bail à des transporteurs aériens munis de permis. Or, lorsqu'une disposition générale du genre de l'amendement qu'on propose d'apporter à la loi sur l'aéronautique est adoptée, on englobe toutes les petites gens qui possèdent leur propre avion.

Le ministre s'est toujours fait un devoir—il l'a certes démontré comme titulaire des Transports, et je n'ai aucune raison de croire qu'il en fut jamais autrement—de protéger à tout prix les lignes aériennes de l'État, et Air Canada, aux dépens de l'expansion de l'aviation canadienne. Il n'ignore pas, j'en suis sûr, les éditoriaux qui commentent ses politiques antérieures et actuelles. En 1964, en énonçant une partie de sa politique en matière de transport aérien, il a déclaré que, sur le plan national, toute nouvelle concurrence ne devait pas compromettre ni gêner sérieusement la rentabilité des principaux itinéraires nationaux d'Air Canada, qui constituent la cheville ouvrière de son réseau national. Autrement dit, la concurrence ne devait pas créer d'embarras financiers à Air Canada.

Le ministre opine du bonnet. Mais comme de nombreux éditorialistes, je ne suis pas d'accord avec le ministre. Je lui ferai observer qu'il va à l'encontre du véritable libéralisme en adoptant pareille doctrine, qui est la négation même du principe de la libre concurrence. Seuls pourront survivre les services aériens capables de soutenir la concurrence d'une manière efficace et rentable, et c'est ce qu'une multitude d'éditoriaux signalent.

Le ministre affirme que la politique visant les services régionaux doit assurer un rôle raisonnable aux transporteurs aériens régionaux, de manière qu'ils puissent, dans une mesure raisonnable, exercer leur activité sans subventions gouvernementales. Il emploie le mot «raisonnable» à deux reprises, ce qui indique à quel point il est convaincu qu'une