

serait impossible de transporter tous les honorables députés s'ils se décidaient à partir le même jour. Si une proportion importante de voyageurs par avion étaient transportés gratuitement, le public s'en plaindrait sans doute. Au fait, même les employés d'Air-Canada ne peuvent voyager par la voie des airs si les places sont requises par des voyageurs ordinaires. Le président d'Air-Canada est venu l'autre jour. Il désirait se rendre à Winnipeg en vitesse. Ne pouvant obtenir une place sans déranger un autre voyageur, il a pris le train.

M. WRIGHT: Je ne propose pas qu'on nous laisse toutes les latitudes; je demande simplement que les honorables députés demeurant à plus de cinq cents milles d'Ottawa aient droit à un nombre restreint de voyages, disons un ou deux par session. Il me semble qu'il y a lieu de leur accorder certains avantages dans ce domaine.

M. CASE: Comme l'honorable préopinant, j'avais déjà songé qu'il faudrait accorder certains privilèges de ce genre aux honorables députés des provinces autres qu'Ontario et Québec. Nous ne devrions pas faire preuve d'égoïsme sur ce point. Leur situation est plus difficile que la nôtre. Je sais quel bien je retire d'une visite à ma circonscription et j'estime qu'ils sont tout aussi désireux que nous de s'y rendre à l'occasion. L'article 11a contient-il quelque disposition qu'on puisse interpréter comme s'opposant à la concurrence?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. CASE: Le ministre dit non. Cependant, on croirait, à la lecture du bill, que la détermination des tarifs est entièrement abandonnée à la Commission.

L'hon. M. HOWE: Oui, en effet. La Commission peut déterminer les tarifs, mais ces derniers s'appliquent à tous.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (exception).

M. HAZEN: Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer pourquoi on a inséré cet article? L'article 12 (3) de la loi primitive prescrit que:

La commission ne doit pas délivrer de permis de ce genre à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

La commodité et les besoins du public sont donc les facteurs essentiels. Cet article confère à la Commission le pouvoir de délivrer des permis lorsque la commodité et la nécessité ne sont pas des facteurs essentiels. Pourquoi a-t-on inséré cet article, ou, inversement, pourquoi laisse-t-on subsister l'arti-

[L'hon. M. Howe.]

cle de la loi primitive que je viens de citer? Pourquoi ne confère-t-on pas simplement à la Commission le pouvoir de délivrer des permis comme bon lui semblera?

L'hon. M. HOWE: Dans le cas des services exploités en vertu d'une charte, il est très difficile d'établir le degré de commodité et de nécessité. En outre, un service établi dans une certaine ville pourra avoir à transporter des gens qui désirent voyager en avion simplement par plaisir et, en pareil cas, il est très difficile de déterminer le degré de commodité et de nécessité. L'objet de cet article est de laisser à la Commission une certaine latitude lorsque la commodité et la nécessité ne peuvent être démontrées à propos d'un service qui de prime abord, semblerait en mesure de subsister et d'assurer des bénéfices à l'exploitant.

M. COCKERAM: Le ministre pourrait-il nous dire comment on se propose d'établir les tarifs applicables à ces opérations? Les commissaires sont-ils autorisés à fixer ces tarifs? Comment procéderont-ils lorsqu'il s'agira d'établir des tarifs équitables?

L'hon. M. HOWE: On se fondera surtout sur l'expérience du passé. La Commission maintient un bureau économique qui se renseigne sur les frais d'exploitation de tel ou tel service. Il appartiendra à la commission de voir à ce que les bénéfices probables ne soient pas excessifs mais elle devra se garder de réduire le tarif au point d'empêcher la compagnie de recouvrer ses frais d'exploitation.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (nécessité d'un certificat d'exploitation).

M. FLEMING: Je ne voudrais pas recommencer le débat qui eut lieu l'an dernier au moment de l'étude par la Chambre de la loi modificatrice. On se rappellera que, à ce moment-là, de fortes objections ont été soulevées à propos des pouvoirs restrictifs conférés au ministre. Etant donné que les présentes modifications ne visent aucunement à réduire l'autorité du ministre sur l'aviation commerciale, je voudrais savoir quel usage a été fait jusqu'ici du droit d'appel au ministre ainsi que du pouvoir de celui-ci de statuer sur les décisions de la commission du transport aérien.

L'hon. M. HOWE: Aucun appel n'a été soumis au ministre depuis l'entrée en vigueur de la loi.

M. FLEMING: J'ai demandé en outre si le ministre avait, de quelque façon, modifié