

de la navigation, l'occasion d'écrire un rapport sur les opérations d'Air-Canada et du National-Canadien, j'avais préparé deux résolutions que j'entendais proposer aux députés, et qui, à mon avis, se passent de commentaires. Voici la première:

Sur l'initiative de la Commission des transports aériens à la suite d'une audience qui a eu lieu en 1958, la concurrence a été établie au Canada sur la route transcontinentale. Le comité a appris, au cours de l'examen du rapport annuel pour 1961 d'Air-Canada, que cette même Commission des transports n'a pas exercé son autorité afin de garantir que cette concurrence ait lieu selon des principes aussi justes qu'équitables.

La raison qui motivait cette conclusion, c'était, à mon avis, que sur ce trajet en particulier, les prix de transport varient à la suite de mesures prises par la *Canadian Pacific Air Lines* et il y a également eu, dans un certain sens, extension des droits qu'elle exerce, compte tenu de ce qu'on s'attendait à l'origine, en 1958.

Voici la deuxième résolution, ou plutôt le deuxième point, que je tenais à consigner au rapport l'année dernière:

La Commission des transports aériens, n'ayant pas désapprouvé le tarif-voyageurs d'Air-Canada à l'intérieur du pays que la compagnie avait déposé en prévoyant son entrée en vigueur le 1^{er} avril 1962, ni le tarif-voyageurs de la *Canadian Pacific Air Lines* pour le service à l'intérieur du pays, a permis que se produisent des écarts dans les prix de transport, tant en ce qui concerne la première classe que la classe économique sur des trajets identiques dans le même modèle d'avion par les deux lignes qui se font concurrence. Le comité croit comprendre qu'il n'existe dans l'industrie aucun écart analogue dans les prix de transport par rapport à ceux qui sont autorisés, et il recommande donc énergiquement à la Commission des transports aériens de prendre immédiatement les mesures correctives qui s'imposent.

La question des services omnibus préoccupe certains d'entre nous, et j'ai reçu des recommandations de la part de diverses lignes aériennes dans l'Ouest du Canada; en effet, nous ne connaissons pas les termes des ententes ou des concessions entre le gouvernement, Air-Canada et Transair qui a obtenu le contrat. Air-Canada a cédé ses DC-3 et ses Viscount à Transair; qu'est-ce que cela représentait en argent? Quel engagement le ministre actuel, ou son prédécesseur ou la Commission des transports aériens a-t-il pris envers Transair?

Ceux qui s'y connaissent un peu en matière de transports aériens, voient clairement que Transair est en train de perdre énormément d'argent, mais on a annoncé que cette compagnie avait accepté la concession sans subvention d'aucune sorte. Pour les observateurs du dehors, la seule raison qu'elle peut avoir d'accepter une affaire aussi désavantageuse, est que le matériel et les services qui lui reviennent aux termes de son entente

avec Air-Canada permettent sans doute d'équilibrer le doit et d'avoir pendant un certain temps. Mais certains d'entre nous craignent qu'une fois que les pertes mensuelles tendront à rompre cet équilibre provisoire, on réclamera de nouveau des subventions à cor et à cris.

Je tiens à préciser que le Nouveau parti démocratique ne s'oppose pas à ce que la ligne des Prairies soit subventionnée, mais le fait est que plusieurs transporteurs expérimentés soutiennent que la ligne ne peut être maintenue sans cela, tandis qu'on s'est apparemment entendu pour qu'il n'y ait pas de subvention. J'estime que nous sommes en droit d'en savoir davantage sur cet accord, et je voudrais notamment qu'on nous dise si de fortes pressions ont été exercées sur Air-Canada pour que la société cède ce matériel à la Transair moyennant, je suppose, un droit symbolique.

L'amélioration considérable survenue dans l'industrie des chantiers maritimes par suite du programme de construction de bateaux mis en œuvre par les conservateurs est l'une des réalisations dont le ministre des Transports du gouvernement précédent s'est attribué le mérite, dans une mesure que je crois en partie justifiée. L'ancien ministre se rappellera sans doute qu'il y a, dans les circonscriptions de quelques-uns d'entre nous des chantiers maritimes qui n'ont pas profité du programme de construction et des subventions y afférentes. L'une des choses dont les gens de la tête des Lacs se plaignent toujours, c'est que leurs chantiers maritimes appartiennent à une grosse entreprise qui exploite aussi des chantiers à Collingwood, à Kingston et à Lauzon.

Naturellement, en vertu de l'arrangement actuel, cette compagnie s'est prévaluée des subventions et a dirigé la majorité de ses nouvelles constructions vers son chantier de Lauzon, le reste allant à celui de Collingwood. On trouve sans doute qu'une société privée a bien le droit d'agir à sa guise. Mais tout comme l'honorable représentant de Fort-William, j'estime que chaque fois que le gouvernement assume une aussi grande partie du coût de construction des navires, sous forme de subventions, il devrait sûrement avoir son mot à dire afin de garder nos chantiers maritimes sur un pied d'égalité tant à l'égard de la main-d'œuvre spécialisée que de l'outillage. Quelle est l'efficacité d'une politique de construction navale si elle ne sert qu'à augmenter le volume des opérations et des bénéfices de certains chantiers aux dépens d'autres qui perdent du terrain en ce qui concerne la qualité des ouvriers disponibles et le genre d'outillage dont ils disposent?