

conformément à la loi sur l'aéronautique, délivre un nombre plus considérable de permis de classe C et de classe B. Si cet état de choses se maintient, le haut niveau des services assurés précédemment par ces services d'affrètement, dans le Nord, va baisser sensiblement, surtout en ce qui concerne les hélicoptères. En janvier 1960, l'association de l'industrie du transport aérien a soumis au premier ministre un mémoire exposant ses vues. En voici un bref passage:

Sans tenir compte de notre requête, le ministre des Transports a annoncé, le 18 décembre, que les services aériens sans horaire fixe, définis par la Commission des transports aériens comme faisant partie du groupe B, ne feraient plus l'objet d'un contrôle.

A la lumière de ce que nous vous avons déjà soumis, nous estimons donc que nous manquerions à notre devoir en ne vous signalant pas les très graves conséquences de cette ligne de conduite.

Le Canada peut à juste titre s'enorgueillir de ce qu'il célébrait récemment le cinquantenaire de l'avènement de l'aviation dans notre pays mais ce n'est que dans les années trente qu'on a commencé de pressentir l'importance éventuelle de l'aviation pour la mise en valeur du Nord. A partir de cette époque jusqu'en 1945, les transporteurs aériens n'étaient soumis à aucune réglementation pourtant nécessaire à l'intérêt, à l'avantage et à la convenance du public. C'est un fait bien connu que cette absence de contrôle a eu des répercussions désastreuses pour la croissance de cette industrie...

Les possibilités sont limitées et la concurrence illimitée n'est pas une solution.

Je voudrais maintenant appeler l'attention du ministre sur l'exploitation de l'*Eldorado Aviation Limited*, filiale d'*Eldorado Mining and Refining Limited*, société de la Couronne et aussi, vu qu'elle relève du ministère, sur l'exploitation de la *Northern Transportation Company Limited*, société de transport fluvial sur le fleuve Mackenzie. Je pense que le service de ces deux filiales est devenu inutile et que le gouvernement ne devrait pas continuer de verser des subventions à ces organismes qui livrent une concurrence directe aux transporteurs privés dans le Nord. La *Pacific Western Airlines*, qui exploite des lignes dans tout le district du Mackenzie depuis Edmonton et d'autres villes du Nord de la province éprouve maintenant des difficultés à cause d'une diminution du trafic, lequel pourrait facilement être augmenté si la compagnie exploitait également le trafic confié à l'*Eldorado Aviation Limited*. La PWA donne un service de haute qualité dans le Nord et elle observe de hautes normes de sécurité. Elle va continuer ainsi. Il est bien certain cependant que la PWA devra restreindre son service actuel dans ces régions si on permet à l'*Eldorado Aviation Limited* de continuer à accaparer une partie du trafic. Par exemple, plus de 8,000 voyageurs ont été transportés en 1960 par cette société subventionnée de la Couronne.

Voici deux des conclusions auxquelles est venue l'Association des transports aériens: premièrement, cet état de choses va étouffer et même englober une jeune industrie en pleine croissance—car c'est ce qu'elle est—une industrie qui a été l'un des principaux éléments de la mise en valeur du Nord canadien. Deuxièmement, l'application continue d'une politique aussi libérale engendrera une situation qui pourrait influencer profondément sur la sécurité des voyages plus particulièrement vers le Nord canadien, ce qui, évidemment, accroîtra les dépenses de recherches et de secours.

Durant plusieurs années, monsieur le président, le transporteur aérien a été, somme toute, le principal instrument de mise en valeur du Nord. Le régime sous lequel l'exploitant a pu se maintenir et survivre repose sur un minimum de protection. En retour, il établit des installations permanentes et devient ainsi un élément permanent de la collectivité qu'il dessert. Il convient de noter que ces installations sont aménagées aux frais de l'exploitant. L'Association des transports aériens n'est pas le seul groupe qui s'intéresse à l'essor de l'aéronautique dans le Nord canadien. Il y a plusieurs autres associations qui s'en préoccupent, mais je ne veux pas retarder les travaux du comité en citant de longs passages de la correspondance que j'ai échangée avec ces autres associations.

J'aimerais signaler au ministre qu'on peut, de bien des manières, améliorer les services de transport aérien dans le Nord. Je suis cependant contraint d'avouer que ces «manières» reviendraient à quelque forme de subvention. Mais je suis convaincu que, dans le domaine des transports, les subventions ne prennent pas un aspect inusité aux yeux du gouvernement. J'aimerais énumérer certains des moyens que l'on pourrait prendre. On pourrait accorder une subvention directe aux lignes aériennes qui font affaires dans le Nord. En second lieu, il y aurait lieu de réduire le prix du carburant utilisé par les avions qui desservent le Nord de façon qu'il ne coûte pas plus cher que dans les régions urbanisées. Le prix du carburant constitue l'une des principales dépenses d'exploitation des services aériens, et l'épargne réalisée de la façon que j'ai proposée pourrait, par ricochet, être accordée aux voyageurs. En étudiant la question, on pourrait sans doute trouver d'autres moyens propres à réduire les frais d'exploitation dans le Nord au niveau de ceux des services interurbains qui sont plus rentables.

Le coût du matériel est une autre importante dépense des lignes aériennes. Le gouvernement pourrait se porter garant d'une partie du coût des avions afin que les lignes