

On peut comparer les États-Unis et le Canada quant aux transporteurs aériens qui font le service entre les États-Unis, le Canada et l'Europe. Alors que les transporteurs américains ont accaparé, en 1960, la moitié du trafic-voyageurs de l'Atlantique Nord, entre les États-Unis et l'Europe, le Canada n'est comptable que de 33 p. 100 des vols de voyageurs à horaire entre le Canada et l'Europe. C'est en plus des vols d'affrètement des voyageurs où le déséquilibre est encore plus prononcé. Sur les routes de l'Atlantique Nord, il y a environ 49 vols hebdomadaires de transporteurs aériens étrangers, en comparaison de 25 vols hebdomadaires de transporteurs canadiens. Le pourcentage des envolées hebdomadaires du Canada s'établit donc à 33.8 p. 100.

A mon avis, même s'il existe un équilibre raisonnable entre les vols sur les routes Canada-Royaume-Uni, aux termes de l'accord canado-britannique de mise en commun, cet équilibre est rompu parce que le prix du passage de l'Ouest canadien au Royaume-Uni, à partir de New-York et via Toronto, est le même que le prix du passage de l'Ouest canadien au Royaume-Uni, via Montréal, sous le régime de la mise en commun. J'estime donc qu'on peut déjouer ce régime de mise en commun et qu'on le déjoue en fait d'une façon alarmante en passant par New-York. Je signale que, tandis que le voyageur canadien peut choisir parmi 22 vols canadiens et 23 vols britanniques par semaine, en vertu de l'accord de mise en commun, il peut encore choisir parmi 45 autres vols britanniques par semaine, au même prix, en empruntant la route Toronto-New-York.

Par suite de ces avantages accordés aux transporteurs britanniques, les voyageurs canadiens sont amenés à se rendre au Royaume-Uni en passant par New-York. Les sociétés Air-France, KLM et Lufthansa jouissent des mêmes avantages sur leurs routes vers l'Europe. Ces transporteurs étrangers ont de grandes agences de vente dans toutes les principales villes canadiennes. La proportion de 33.8 p. 100 du service à horaire fixe pour l'Atlantique-Nord, à partir du Canada, assuré maintenant par les compagnies canadiennes est fortement atténuée par le grand nombre de vols hebdomadaires passant par New-York pour le même prix.

Je voudrais verser au compte rendu un tableau donnant le nombre hebdomadaire de vols par New-York, effectués par les compagnies étrangères, dont peuvent profiter les voyageurs de l'Ouest canadien.

[M. Bourbonnais.]

Compagnie	Vol par semaine
Air France	27
K.L.M.	25
Lufthansa	22
B.O.A.C.	45
Total	119

C'est le total hebdomadaire des vols de compagnies étrangères qui font une concurrence directe aux entreprises canadiennes sur la route New-York-Europe.

Il est difficile de savoir le nombre de vols d'affrètement, mais les chiffres qui suivent montrent bien le manque de dynamisme des agents des compagnies canadiennes:

Vols d'affrètement prévus de mai à septembre 1961		
B.O.A.C.	Atlantique Nord	185
Air-Canada	Atlantique Nord	30
Vols d'affrètement effectués de mai à septembre 1960		
B.O.A.C.	Atlantique Nord	120
Air-Canada	Atlantique Nord	14

Cela donne une proportion d'environ six vols d'affrètement britanniques, contre un vol canadien de l'Atlantique Nord. On constatera qu'il en est de même dans le service de transport aérien de marchandises à travers l'Atlantique Nord. En ce moment, aucune compagnie canadienne n'a de service transatlantique, de transport exclusif de marchandises. En 1960, la quantité globale des marchandises transportées par cette route, y compris les cargaisons des transporteurs des États-Unis, a augmenté de 33.7 p. 100. L'ensemble des marchandises transportées en 1960 entre le Canada et l'Europe a atteint un volume de 4,664.6 tonnes. Sur ce volume, la quantité transportée par les compagnies d'aviation canadiennes dans la cale aux bagages de leurs avions de passagers, a été de 1,518.6 tonnes. Cette quantité équivalait à 32 p. 100 de tout le chargement à destination et en provenance du Canada et de l'Europe. Les services de transport de marchandises du Canada à l'Europe portés à l'horaire pour 1961 sont les suivants: KLM, 6 par semaine; BOAC, 2 par semaine; CPA, néant; Air-Canada, néant. La BOAC a transformé deux DC-7 en cargos et elle en transforme deux autres. Les compagnies de transport aérien du Canada utilisent des avions analogues qui pourraient se transformer en cargos. Nous avons également au Canada le meilleur avion-cargo du monde, spécialement conçu à cette fin. Jusqu'ici, aucun transporteur canadien n'a semblé s'intéresser à cette réalisation nationale.

La comparaison suivante démontre un autre déséquilibre dans le service-voyageurs à horaire fixe Canada-Antilles. Des compagnies étrangères font onze vols par semaine de Montréal aux Bermudes, alors que les lignes canadiennes n'en assurent que cinq.