

ment, on constate que d'un montant de 229 millions de dollars, 174 millions sont destinés à Air Canada pour couvrir des dépenses s'échelonnant entre aujourd'hui et juillet 1971. A cet égard, il y a lieu de voir de plus près ce que fait Air Canada. Nous avons la septième plus grande compagnie aérienne au monde. Nous devons nous demander comment nous, Canadiens, qui exploitons une compagnie aérienne nous nous en tirons pour ce qui est du transport des voyageurs à destination et en partance du Canada en comparaison de nos concurrents internationaux. J'aimerais vous donner lecture d'un extrait du rapport annuel de l'Association des transports aériens du Canada:

Le trafic international à destination et en partance du Canada a accusé une hausse de 10.9 p. 100 dans le nombre de voyageurs et de 28 p. 100 dans le volume de marchandises transportés. Cependant, les transporteurs canadiens n'ont desservi que 46 p. 100 du trafic-voyageurs et 45.4 p. 100 du trafic-marchandises comparativement à 48 et 49 p. 100, respectivement, l'année précédente.

Autrement dit, nous avons un peu moins de 50 p. 100 du trafic de voyageurs et de marchandises, et il y a une baisse. Pourquoi donc? Depuis qu'on a présenté un projet de loi semblable ici il y a un an, il y a eu certaines négociations sur la répartition des droits d'atterrissage entre les concurrents étrangers et Air Canada. Certaines villes ne sont pas satisfaites de cette répartition. Calgary n'est pas satisfaite des droits d'atterrissage des avions qui arrivent dans cette ville et Toronto n'est pas satisfaite parce qu'elle n'a pas de vols directs en provenance et à destination d'outre-mer. L'Alberta se plaint depuis longtemps du service aérien à l'aéroport international d'Edmonton.

Ce bill de financement doit être étudié beaucoup plus attentivement. Si le CN a toujours été déficitaire, c'est à cause des taux d'intérêts et d'autres facteurs semblables. Si on ne considère que les recettes d'exploitation et les dépenses, il a fait ses frais jusqu'ici. On prévoit par ailleurs qu'à l'avenir Air Canada va se trouver de plus en plus souvent en déficit. Les beaux jours du transport aérien des voyageurs sont révolus: les lignes aériennes du monde entier font face à de nouvelles difficultés, en raison du coût élevé de la capitalisation. Les membres du comité des transports ont eu la chance de faire un vol inaugural à bord d'un appareil 747. On nous dit qu'un 747 chargé au tiers de sa capacité ferait ses frais, mais la réalité a-t-elle répondu à cette attente? Les chiffres indiquent que le 747 entraîne des pertes, et Air Canada en a commandé quatre.

• (12.30 p.m.)

Une partie de la capitalisation servira sans doute à rembourser les prêts, ce qui permettra peut-être à la société de verser un acompte sur certaines de ses commandes. Qu'a fait le gouvernement? Quelles directives et quels conseils le ministre a-t-il donnés pour l'achat de ces avions et en vue d'obtenir des droits d'atterrissage plus favorables tant au Canada qu'à l'étranger? Si nous augmentons au lieu de réduire la proportion des trajets à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, nous devons faire plus attention aux droits d'atterrissage. Si nous voulons au moins tenter d'utiliser les 747 au printemps de 1971 de façon rentable, nous devons surveiller les droits d'atterrissage à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, afin d'obtenir une part plus considérable du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises intérieur et international.

[M. Horner.]

Je ne puis m'empêcher de répéter que, il y a un an, le Canada disposait de 48 p. 100 du trafic-voyageurs intérieur et international, et de 49 p. 100 du trafic-marchandises. Cette année, nous ne disposons que de 45.4 p. 100 du trafic-voyageurs, soit une baisse considérable d'un peu moins de 4 p. 100. Le nombre de places disponibles pour les voyageurs a augmenté et la proportion du trafic a diminué. Voilà qui est décourageant. Je regrette que le ministre des Transports (M. Jamieson) n'ait pas jugé à propos de passer plus de temps à la Chambre et d'écouter certaines des critiques formulées contre son ministère et contre Air Canada. Elles sont faites sans aigreur, et seulement pour faire comprendre qu'il y a urgence à faire d'Air Canada une entreprise rentable. Nous ne pouvons continuellement accuser des déficits dans l'exploitation du CN, ni entreprendre une suite d'année déficitaires pour Air Canada également, car, dans le monde, les compagnies aériennes éprouvent de grandes difficultés et nous devons nous tenir en alerte pour protéger nos intérêts en ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises par les entreprises canadiennes, et utiliser judicieusement l'argent des contribuables.

On peut se demander si les vérificateurs d'Air Canada et du Canadien National sont vraiment objectifs dans leurs rapports. Les livres sont vérifiés, mais les dépenses ne le sont pas réellement. A cause de cela, nous devrions scruter bien soigneusement ce bill de financement à la Chambre.

Une autre question qui mérite examen concerne le tarif-marchandises et la Commission canadienne des transports instituée en 1967. Nous nous souvenons tous du long débat qui s'est déroulé à ce moment-là. L'ancien ministre des Transports, après avoir fait adopter le bill à la Chambre, s'est fait nommer président de la Commission. A cette époque, nous avons appris que si les chemins de fer étaient libérés du contrôle du gouvernement, ils pourraient être rentables. Or, nous constatons continuellement des pertes nettes. Qu'ont-ils fait pour devenir rentables? Je voudrais verser au dossier certaines des augmentations du tarif-marchandises depuis 1967.

La première augmentation, le 4 mai 1967, était de 12 p. 100 pour le transport des marchandises sur de courtes distances et de 6 p. 100 sur les longues distances. Je pourrais ajouter que jusqu'à ce que le bill soit adopté, la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises attribuait une subvention de 20 millions de dollars et gelait le tarif-marchandises. Après l'adoption du bill en 1967, le tarif a été libéré et le CN a dit qu'il pourrait se tirer d'affaire et devenir rentable. Nous savons tous que si le prix des denrées augmente trop, on atteint le point de non-retour. Je ne serais pas surpris d'apprendre que c'est le cas du transport des marchandises par le Canadien National. Le 5 septembre 1967, le tarif-marchandises a été porté au taux concurrentiel de 6 p. 100 sur les courtes distances et de 3 p. 100 sur les longues distances. Le 1^{er} mai 1968, il y a eu une nouvelle augmentation touchant les frais convenus. A quelques exceptions près, l'augmentation était de 5 p. 100 sur les courtes distances et de 3 p. 100 sur les longues distances. Le 1^{er} avril 1969, à l'égard du tarif-marchandises général et concurrentiel, il y a eu une augmentation de 8 p. 100 du tarif sur les petits parcours et de 5 p. 100 du tarif sur les longs parcours. Le trafic acheminé entre l'Est et l'Ouest a fait l'objet de certaines exceptions et réductions, par exemple,