

à Toronto, ce qui fait concurrence à Air-Canada. J'estime que la situation financière d'Air-Canada s'en est trouvée aggravée au point qu'Air-Canada a jugé nécessaire de conclure un accord avec la BOAC en vue de services transatlantiques en commun.

J'invite le ministre, dans ses entretiens avec ses hauts fonctionnaires,—qui à leur tour s'entretiendront avec les administrateurs de ces deux sociétés nationales,—de discuter la situation telle qu'elle apparaît aux yeux des membres de l'opposition qui l'ont exposée. Si l'on ne remédie pas à cet état de choses, soit en supprimant les privilèges accordés aux transporteurs étrangers, soit en négociant de nouveau l'accord bilatéral de l'air avec les États-Unis, j'ai bien peur que les pertes d'Air-Canada pour 1960 ne soient encore plus lourdes qu'en 1959.

J'ai demandé au premier ministre récemment, à l'appel de l'ordre du jour, si, au cours de ses entretiens avec le président des États-Unis, il avait été question qu'Air-Canada profite du marché lucratif de la Floride en obtenant le droit d'escale à Miami en cours de route. Il a répondu que la question n'a pas été abordée entre lui et le président des États-Unis. Il me semble que les membres du gouvernement,—le principal, à mon avis, étant le secrétaire d'État aux Affaires extérieures,—à qui il incombe de négocier des accords bilatéraux devraient faire tout en leur pouvoir pour convaincre les dirigeants américains qu'Air-Canada se trouve en bien mauvaise passe à cause des droits qui ont été accordés aux transporteurs étrangers et refusés aux transporteurs canadiens. Comment se fait-il que les transporteurs étrangers tels qu'Air-France, Alitalia, Lufthansa, peuvent voyager de Montréal à Chicago, de Montréal à San-Francisco et de Montréal à Los-Angeles, alors que les transporteurs canadiens sont privés du même droit?

Je crois en avoir assez dit pour convaincre le ministre qu'il y a lieu d'étudier sérieusement ce qui nous paraît, à nous de l'opposition, un très important problème. Nous pensons que le principe de la concurrence, que le gouvernement semble avoir instauré depuis son arrivée au pouvoir, place nos propres voituriers dans une situation gênante et impossible vis-à-vis des autres voituriers, à en juger en tout cas par les résultats financiers. Sur ce, je prierais le ministre d'étudier soigneusement le problème en question.

L'hon. M. Fleming: Monsieur le président, le député de Laurier vient de nous régaler d'un numéro qu'il nous a déjà donné. En effet, il a prononcé le même discours le 7 mars, à l'occasion d'une motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides.

Il a présenté un amendement destiné à donner suite aux vues qu'il a alors exprimées, amendement que la Chambre a rejeté le 8 mars. Mais, si le député estime que ce discours vaut d'être répété, je suis sûr que le comité sera heureux de l'entendre.

M. Benidickson: Monsieur le président, comme d'habitude le ministre des Finances dédaigne, on dirait, les propositions qui viennent de notre côté. Puis-je cependant faire remarquer aux députés conservateurs d'arrière-plan que l'article 3 met en cause de très fortes sommes? J'ai causé avec certains de ces messieurs dans les couloirs de la Chambre des communes et ils m'ont exprimé leurs inquiétudes à voir l'ampleur des avances prévues à l'article 3. Le trésorier qui représente tous les contribuables canadiens est le ministre des Finances, qui siège dans cette enceinte en face de nous. A mon avis, il devrait nous apprendre si, en trois ans, il a jugé à propos de réduire de quelque façon certaines dépenses d'immobilisations envisagées par cette société de la Couronne et autorisées, et, dans le cas de l'affirmative, il devrait nous indiquer à quelle date il a pratiqué cette réduction et qu'elle en était l'ampleur.

Nous aimerions que le ministre nous dise quelles seront, à son avis, les recettes éventuelles de la filiale du National-Canadien, Air-Canada, par suite de l'amélioration qui fera suite aux dépenses prévues par le paragraphe 1 b) de l'article 3. Ce paragraphe autorise des dépenses d'établissement atteignant 86 millions de dollars. Quels sont les renseignements que cette société de la Couronne a transmis au ministre au sujet de ses recettes éventuelles, des bénéfices qu'elle pourra réaliser, ou des pertes qu'elle subira au cours de 1960?

En outre, le paragraphe 1 a) renferme une disposition qu'on ne relève pas ordinairement dans une mesure de ce genre. Il s'agit d'un capital de roulement qui, en l'occurrence, se chiffre par 10 millions de dollars. Le ministre peut-il nous dire combien de fois, dans le passé s'entend, le National-Canadien a demandé au Parlement de le pourvoir d'un capital de roulement supplémentaire, à quelles dates ces demandes ont été présentées, et quels étaient les montants en cause? Ce montant est-il tout bonnement assimilé au passif? D'autre part, quel taux d'intérêt est payé sur une avance de 10 millions aux fins d'un capital de roulement?

Relativement au besoin apparent de capitaux de roulement, il est question du pont Victoria et de la voie maritime du Saint-Laurent. Si je me souviens bien, lorsque le comité chargé d'étudier les chemins de fer et les navires appartenant à l'État a étudié cette