

le nombre de passagers et la quantité de marchandises transportés furent à peu près les mêmes chez les deux sociétés en 1966. Fait intéressant, Air Canada, qui tient plus du monopole que la Northwest Orient Airlines, avait un facteur de charge plus élevé, soit 65 p. 100 contre 55 p. 100. Chaque avion d'Air Canada avait plus de fauteuils occupés. Tous reconnaîtront, je crois, qu'Air Canada est une excellente société aérienne. Son matériel est de tout premier ordre et, du point de vue de la sécurité, son dossier ne le cède à celui d'aucune autre compagnie aérienne; la statistique financière le prouve. Les deux sociétés consacrent environ 20 p. 100 de leurs recettes globales à ce qu'on pourrait appeler leurs opérations de vol. Toute ressemblance s'arrête là. Le service de trafic d'Air Canada, la majorité des usagers canadiens l'admettront, laisse quelque peu à désirer. Pourtant, Air Canada a engagé 14.3 p. 100 de son revenu au service de trafic aérien contre 9.4 p. 100, seulement, pour la Northwest Orient Airlines. Air Canada jouit plus ou moins d'un monopole. Par contre, la Northwest Orient Airlines doit livrer une âpre concurrence à un certain nombre d'autres transporteurs aux États-Unis. Néanmoins, en 1966, Air Canada a dépensé 15.4 p. 100 de son revenu pour la stimulation des ventes, soit exactement le double, 7.7 p. 100, du pourcentage relevé chez la Northwest Orient en 1966. Sous le rapport de l'administration générale, c'est à peu près la même chose. L'an dernier, les pourcentages étaient de 3.9 p. 100 pour Air Canada contre 2.4 p. 100 pour la Northwest Orient Airlines.

Il y a un autre secteur de dépenses d'Air Canada qu'il faut examiner soigneusement. Je note que les frais d'entretien d'Air Canada s'établissaient à 19.5 p. 100, plus du double du chiffre de 9.5 p. 100, pour la Northwest Orient Airlines. Pourquoi en est-il ainsi? On me dit que cela est attribuable à l'entretien de vieux Viscount, dont un grand nombre seront retirés d'ici 1970 ou 1971. La vérité, c'est qu'Air Canada tient à maintenir certaines opérations régionales dans notre pays. La société assure non seulement le service par jets mais aussi le service local, qui est moins important. Si elle se retirait de ce dernier domaine, le laissant à l'entreprise privée, je suis sûr que les subventions qu'Air Canada demanderait au gouvernement fédéral seraient bien inférieures aux pertes encourues pour la continuation de ce genre de service.

L'argument irréfutable c'est la main-d'œuvre. Air Canada compte plus d'employés que la Northwest Orient Airlines. En 1966, la société canadienne en avait 13,718, tandis que

[M. Davis.]

la Northwest Orient Airlines, qui transporte à peu près le même nombre de passagers et la même quantité de marchandises et parcourt à peu près le même nombre de milles, n'en avait que 8,875. Autrement dit, notre société de la Couronne employait environ la moitié plus de gens pour fournir le même service aérien aux Canadiens.

Parlons maintenant de fiscalité. Air Canada a versé au gouvernement fédéral trois millions de dollars en impôts en 1956. La Northwest Orient Airlines, par contre, a assumé un fardeau fiscal de plus de 46 millions de dollars. Autrement dit, l'an dernier la compagnie privée a versé à l'économie américaine 46 millions de dollars sous forme d'impôts.

Lorsque le ministre des Finances a présenté son budget, jeudi soir dernier, j'ai été bien aise de l'entendre dire qu'Air Canada serait contrainte de trouver elle-même des fonds sur le marché. Il lui faudra au moins démontrer comment elle prévoit payer l'intérêt sur ses obligations et réaliser des économies. Elle se trouvera ainsi en contact plus étroit avec le monde des affaires et, comme moyen de placement, devra entrer en concurrence avec d'autres industries bien administrées, pour obtenir des capitaux.

J'aimerais parler très brièvement d'une autre société, Radio-Canada. Cette année, elle recevra 140 millions de dollars du Trésor fédéral. En outre, elle touchera 25 millions au moins pour les annonces qu'elle diffusera sur ses réseaux de radio ou de télévision. Comparons ces chiffres avec le budget de la CTV. Ils sont dix fois supérieurs à ce dernier. Je crois savoir que la CTV atteint maintenant quelque 70 p. 100 des téléspectateurs canadiens. Si je doublais ses dépenses de 14 millions de dollars pour tenir compte du fait que la société ne pénètre pas dans nombre de foyers du Québec et d'autres régions francophones, et si je doublais encore cette somme, vu que ses émissions ne sont pas diffusées dans un certain nombre de régions éloignées, dans le reste du pays, où ce service coûte cher, et n'attire pas l'entreprise privée je n'obtiendrais toujours que 56 millions de dollars, ce qui est encore loin du chiffre considérable pour Radio-Canada.

**M. l'Orateur suppléant (M. Tardif):** Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

**M. A. D. Hales (Wellington-Sud):** Monsieur l'Orateur, mes remarques à l'appui de l'amendement tourneront autour de deux mots qui y figurent: les «hésitations» et les