

LES DÉPENSES

Au chapitre des dépenses, les traitements et salaires représentent le poste particulier le plus important. Leur accroissement de 8 pour cent constitue 42 pour cent de l'augmentation totale des dépenses d'exploitation. A la fin de l'année, le nombre des employés atteignait 17,138, une augmentation de trois pour cent, à rapprocher de six pour cent en 1968.

Les taxes fédérales, provinciales et municipales, à l'exclusion de la provision pour impôts sur le revenu, se sont élevées à 16.3 millions de dollars, neuf pour cent de plus qu'au cours de l'exercice précédent.

Les dépenses en immobilisations et en matériel se sont établies à 131.2 millions, de dollars dont près de 90 pour cent ont trait à l'acquisition d'appareils. Face à ces dépenses, la Société a emprunté du Gouvernement une somme de 75 millions de dollars à un taux d'intérêt moyen de 7.8 pour cent; pour le solde, elle a pratiqué l'autofinancement.

Les services réguliers ont assuré le transport de 6.4 millions de passagers, seulement 1 pour cent de plus qu'en 1968.

La grève et la concurrence des affréteurs ont fait reculer de sept pour cent le trafic-passagers régulier d'Air Canada au-dessus de l'Atlantique, qui avait augmenté de 13 pour cent en 1968.

Les services méridionaux ont aussi subi les effets de la concurrence plus vive offerte par les transporteurs réguliers et les affréteurs. Ils ont enregistré un accroissement de huit pour cent à rapprocher de 43 pour cent l'année précédente. Le trafic-passagers des lignes nord-américaines a accusé une augmentation relativement faible de quatre pour cent.

NOUVEAUX TARIFS

Air Canada est convaincue qu'à moins de simplifier et de modifier les tarifs des liaisons au-dessus de l'Atlantique-Nord, l'industrie du transport aérien ne pourra tirer pleinement parti de ses possibilités d'expansion.

Pour y arriver et aussi pour résoudre le problème que pose la concurrence des affréteurs, la société a proposé, en octobre, un "minitarif" destiné aux groupes de 50, 100 et 150 personnes empruntant les services réguliers, sans qu'elles soient tenues d'appartenir à une association. Bien qu'elle n'ait pas réussi à le faire accepter par l'entremise de l'IATA, Air Canada a joué un rôle de premier plan dans l'établissement des tarifs plus avantageux qui ont été finalement adoptés.

AMÉLIORATION DES SERVICES

En 1969, Air Canada a rétabli son service vers Bruxelles, qui est devenue sa dixième escale européenne et la soixante-deuxième de son réseau. Elle inaugurerà son service vers Prague au printemps de 1970 et elle espère pouvoir, en 1971, exploiter plusieurs nouvelles lignes en direction des États-Unis, à la suite de négociations bilatérales entre le Canada et les États-Unis.

Air Canada a amélioré sensiblement la qualité de ses services-passagers. Elle a étendu à d'autres longues liaisons canadiennes son service de repas "connaisseur", inauguré des bureaux commerciaux et des installations modernes à Edmonton, Calgary et Québec, et transformé les uniformes des hôtesses de l'air, des agents-passagers et des hôtesses au sol.

Elle a accru le nombre des vols en Amérique du Nord, vers l'Europe et les Antilles. Elle a offert plus de vols par jet, sans escale, vers un certain nombre d'endroits à travers le réseau.

Les services-marchandises ont pris une nouvelle ampleur. Ils ont exploité trois cargos-jets DC-8 toute l'année et, au cours du dernier trimestre, trois autres DC-8 ont été transformés en avions mixtes pouvant transporter 69 passagers en classe économique et sept plates-formes de marchandises. Une aérogare pour marchandises a été inaugurée à Winnipeg en février et une autre à Londres en septembre. Ces installations ont coûté respectivement 3,5 et 1.7 million de dollars.

En 1969, Air Canada a pris livraison de six DC-8-63 et de deux DC-9. Elle a vendu un DC-8-61 et 11 Vanguard. Elle a donné un Viscount au Musée national de la Science et de la Technologie. Le feu a détruit un autre appareil de ce type à Sept-Îles. En fin d'exercice, la flotte comprenait 112 appareils: 20 DC-8 de modèle standard, 12 DC-8 longs, 33 DC-9, 12 Vanguard et 35 Viscount. Les jets ont fourni 85 pour cent des sièges-milles, en comparaison de 75 pour cent en 1968.

Les sept DC-8 longs et les trois DC-9 dont la flotte doit s'enrichir en 1970 coûteront 96 millions de dollars. En 1972, Air Canada aura reçu, au coût de 176 millions de dollars, trois Boeing 747 de 365 places et six des dix Lockheed L-1011 Tristar de 270 places qu'elle a commandés.

VENTE DE BLÉ À LA SYRIE

La Syrie a acheté 200,000 tonnes métriques (7.4 millions de boisseaux) de blé canadien au coût d'environ 15 millions de dollars. C'est ce qu'a annoncé récemment M. Otto E. Lang, ministre responsable de la commission canadienne du blé.

La vente a été négociée par la société Northern Sales (1963) Limited, de Winnipeg, vendeurs de céréales à l'étranger pour le compte de la Commission canadienne du blé. On a déjà commencé à Sorel (Québec), à charger le premier navire et les expéditions de blé se poursuivront jusqu'en janvier 1971.

M. Lang a déclaré que cette transaction s'est effectuée grâce à notre programme amélioré de crédits à l'exportation. Le premier ministre a annoncé en juin 1968 que le Gouvernement étudierait et changerait au besoin les méthodes en cours pour la vente du blé afin d'améliorer la situation compétitive du blé canadien sur les marchés mondiaux.

M. Lang a fait remarquer que c'est la première vente importante de blé de l'Ouest jamais faite à la Syrie et qu'elle reflète l'étendue des efforts déployés par la Commission du blé et ses agents attirés.