

tout dire, nous n'avions pas le nombre de voyageurs requis pour acquitter les frais généraux d'exploitation. En ce qui nous concerne, ces frais ont augmenté tout comme pour les autres entreprises de transport. Je ne fais que résumer. Je pourrais m'arrêter à certains éléments qui ont amené une baisse dans le nombre des voyageurs: les accidents d'avion qui se sont produits un peu partout, en particulier. Une chute d'avion, dans l'Inde ou ailleurs, influe sur notre trafic aérien, surtout sur les lignes transocéaniques d'Air-Canada.

Pour une raison ou pour une autre, la rumeur s'est répandue en avril et mai derniers que les avions North Star n'étaient pas sûrs, et le nombre de voyageurs a diminué sensiblement en mai et en juin. Nous savons maintenant que cette rumeur n'était nullement fondée. Voilà, exposées en quelques mots, les raisons pour lesquelles le bilan de l'an dernier n'est pas plus satisfaisant. Pour cette année, nous prévoyons un surplus d'exploitation appréciable à l'égard des lignes nationales et des pertes sensibles à l'égard des lignes transatlantiques. Je suis heureux d'annoncer que depuis deux mois la situation a été beaucoup meilleure que ne l'avaient prévue les administrateurs au début de l'année.

M. Green: Le ministre peut-il nous donner les chiffres?

Le très hon. M. Howe: Je ne les ai pas ici. On les communiquera au comité des chemins de fer, organisme dont le député fait partie, je crois. Le comité a cet avantage de pouvoir obtenir des administrateurs toutes les données désirées. Je le répète, je n'ai reçu qu'aujourd'hui ce rapport annuel. Je ne dispose pas d'assez de chiffres pour analyser à fond la situation.

M. Drew: Le ministre a-t-il dit que ce comité siégera cette semaine?

Le très hon. M. Howe: Nous l'espérons, oui.

M. Drew: Dans ce cas, nous pouvons évidemment consacrer beaucoup moins de temps à ces crédits.

Je tiens à commenter une des déclarations du ministre. L'an dernier, il ne s'agissait pas de rumeurs au sujet des avions North Star, mais bien de déclarations relatives aux instructions données par les directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada et ayant trait aux ennuis que leur causait le moteur de ces avions. De ces déclarations, le public a gardé l'impression qu'il s'agissait d'instructions données d'abord par M. Slemon qui dirigeait les opérations de vol des Lignes aériennes Trans-Canada. En tout cas, cette question peut être étudiée en comité, et elle le sera alors.

Pour l'instant, je veux parler surtout de la ventilation des pertes subies, parce que cela permettra aux députés d'être renseignés sur la cause de ces déficits plus considérables. Si nous pouvons obtenir cette déclaration vendredi et que le comité puisse se réunir la semaine prochaine, j'accepte que cette question soit alors discutée. Mais, on nous demande maintenant d'adopter un crédit de \$4,317,594.

Le très hon. M. Howe: Malheureusement, cette somme est dépensée.

M. Drew: Je le reconnais et nous n'y pouvons rien changer. Je consens donc à ce que le crédit soit accepté dès maintenant et que nous en examinions tous les détails en comité afin d'avoir les renseignements désirés.

M. Fulton: Avant l'adoption du crédit, il y a lieu de signaler que les observations du ministre faisant prévoir cette année une amélioration considérable de la situation, surtout en ce qui a trait au service de l'Atlantique, ressemblent étrangement aux prévisions de l'an dernier, alors qu'on entrevoyait une amélioration. En dépit de ces prévisions, on nous demande d'autoriser le paiement d'un déficit qui dépasse le précédent de plus d'un million.

A cet égard, je rappelle les observations faites par l'administrateur général des lignes aériennes et consignées à la page 313 des procès-verbaux du comité des chemins de fer et de la marine marchande pour 1949. Je lui ai demandé alors pourquoi on mettait l'accent sur ce service transatlantique, lorsque la tendance semblait être aux déficits. L'administrateur s'est dit confiant,—le ministre, qui était aussi au comité, l'a appuyé,—que l'ère des déficits ne continuerait pas longtemps et que l'exploitation pour l'année courante accuserait une amélioration sensible. Or, l'exploitation se traduit pour l'année courante par un déficit de \$2,898,150.

C'est ce qui s'est passé lorsque j'ai signalé que le rapport montrait une tendance croissante aux déficits dans le service transatlantique.

Monsieur Fulton, je diffère de nouveau d'avis, comme je l'ai fait hier, quant à l'interprétation de ce texte et quant à la tendance des revenus. Le texte parle de résultats "à l'heure actuelle"; il s'agit sans doute de la situation qui existait en 1948 et du rapport de 1948, mais je peux vous affirmer catégoriquement que les revenus d'exploitation des lignes d'outre-mer accusent, pendant les premiers mois de 1949, une amélioration qui suit de très près les estimations.

C'était le 6 avril 1949. Trois mois de cette année-là étaient écoulés et l'administrateur de la société, appuyé par le ministre, déclarait que la situation laissait prévoir une nouvelle amélioration pendant l'année.