

Canadien National et Air Canada

stupides pour louer une aérogare absolument inappropriée. Ils devront fournir quelques explications à ce sujet.

Puis il y a la question de certains droits d'atterrissage. Nous avons discuté à la Chambre des droits d'atterrissage à Milan. Air Canada a demandé ces droits d'atterrissage de même que CP Air. Qu'Air Canada les obtienne ou non, le droit de voler de Toronto à Milan est un droit tout ce qu'il y a de plus valable, mais au lieu d'aider Air Canada ou CP Air à faire un peu d'argent sur cet itinéraire, le gouvernement ne prend aucune décision; il ne fait rien.

Une autre question qu'Air Canada aurait mieux fait d'expliquer, c'est la relation entre le gouvernement du Canada et une personne du nom de Ward de même que le prix d'achat d'une compagnie aérienne dénommée Wardair qui semble s'être intégrée dans le système gouvernemental pour des vols nolisés. Je n'ai pas ici le bilan pour citer à la Chambre des chiffres à ce sujet, mais j'ai la forte impression, d'après la valeur des avions achetés et de la rentabilité antérieure de Wardair, qu'Air Canada a payé trois ou quatre fois ce qu'elle aurait dû payer pour la compagnie Wardair. A mon avis, la Chambre devrait exiger d'Air Canada une explication complète de la transaction Wardair.

● (1530)

Même aujourd'hui à la Chambre on s'est inquiété du service. Si je me rends à l'aéroport d'Ottawa sans retenir de place j'ai de la veine lorsque je peux y prendre l'avion à destination de l'aéroport de Mississauga dans ma circonscription. Le service est loin d'être satisfaisant. Selon les renseignements d'Air Canada, le taux d'occupation ou le facteur de charge s'élève à 65 p. 100. Je tiens à dire aux députés—et la plupart d'entre eux peuvent m'appuyer, j'en suis sûr—qu'il est bien rare que les appareils que nous y avons pris n'étaient pas remplis. Je n'ai jamais monté à bord d'un avion d'Air Canada dont les places n'étaient occupées que dans une proportion de 65 p. 100. D'autres lignes aériennes fonctionnent avec une capacité de chargement bien inférieure. Pourtant, d'après ses propres statistiques, Air Canada, a un taux d'occupation de 65 p. 100. Cette compagnie devrait donc assurer un meilleur service entre les points d'affaires importants.

Quand j'entends dire, comme au début de la journée et comme l'a fait le député de Crowfoot (M. Horner) dans ses remarques sur le bill à l'étude, qu'une compagnie privée exploite un service aérien rentable et plus que suffisant entre Edmonton et Calgary, parce que la Société Air Canada a refusé de s'en occuper, je me demande pourquoi le ministre n'évisagerait pas d'inaugurer un service d'aérobuses Montréal-Ottawa-Toronto. La raison d'une telle situation me dépasse. Les directeurs d'Air Canada auraient bien des explications à nous donner.

Ils devraient nous dire également pourquoi cette compagnie aérienne a décidé de recourir à une aussi grande variété d'appareils. En effet, elle utilise des Douglas, des DC-8 et des DC-9, des Boeing, le 747 et le fameux Lockheed 1011. Je m'abstiens de tout commentaire sur la valeur de ces appareils mais il me semble, étant donné mon expérience dans le monde des affaires, qu'une société bien avisée devrait s'en tenir à une seule compagnie pour ne disposer que d'une série de rechange et ne s'exposer qu'à une série de problèmes d'entretien au lieu de trois. La

[M. Blenkarn.]

chose peut paraître quelque peu déroutante mais il me semble que, pour rester dans l'ordre des choses, il suffirait d'avoir recours à un seul type d'avions ou à un seul fabricant au lieu de trois.

Maintenant, pour ce qui est des ramifications des rapports annuels, j'ai d'abord examiné attentivement le rapport du Canadien Pacifique. Il est beaucoup moins volumineux que celui d'Air Canada, mais il n'est publié qu'en une langue officielle. On peut se rendre compte aussi qu'il n'est pas imprimé sur papier glacé ou de luxe. C'est un assez bon papier mais plutôt médiocre si on le compare au papier fin utilisé par Air Canada et le Canadien National. Somme toute, ces deux sociétés peuvent se payer le luxe d'un papier glacé et d'une typographie soignée puisque le paiement de tout cela est assuré par une seule et même source. Le Parlement est leur bailleur de fonds et si elles ont besoin d'argent, elles viennent tout bonnement en demander. Elles ne sont pas obligées de satisfaire aux exigences d'un grand nombre d'actionnaires ayant investi leur argent dans la compagnie. Cela devrait être l'inverse. Le Canadien Pacifique doit commercialiser ses titres et emprunter sur le marché libre. Il a toute les raisons de donner une impression de grande richesse. Mais cette autre société—c'est en réalité une seule société parce que Air Canada appartient au Canadien National—ne doit penser qu'aux députés et elle pourrait fort bien imprimer son rapport annuel sur du papier miméographié. Nous n'avons pas besoin d'une belle impression sur rotative. Nous nous contenterions d'un rapport en anglais et en français sur papier Gestetner. Mais la société doit faire quelque chose de bien. Pour qui? Probablement pour elle, monsieur l'Orateur.

Je désire continuer par une rapide analyse de la rentabilité d'Air Canada et de CP Air, parce que leur situation est semblable à celle des chemins de fer, sauf qu'Air Canada fait un petit bénéfice alors que les chemins de fer accusent un déficit. En 1972, Air Canada a fait un investissement de 816 millions de dollars. Avec cet investissement, ses recettes brutes provenant des passages étaient de 475 millions. En d'autres termes, il a fallu presque \$2 de capital pour produire \$1 de recettes. Le Canadien Pacifique a fait un investissement brut de 161 millions de dollars et réalisé des recettes provenant des passages de 172 millions. Pour \$1 d'investissement, le Canadien Pacifique est arrivé à produire un peu plus d'un dollar de recettes.

Voyons comment cela influe sur sa rentabilité. Air Canada, avec un investissement de 816 millions—et une grosse partie de l'argent de sa dette sans intérêt—avait après l'impôt, un bénéfice de 8.5 millions. Le Canadien Pacifique a réalisé un bénéfice de 5.1 millions après impôt avec un capital de 161 millions. Bien qu'Air Canada soit presque cinq fois plus gros que le Canadien Pacifique, ses gains ne s'élèvent qu'à 3 millions de dollars de plus. C'est ridicule. Air Canada possède un tout aussi bon système d'acheminement et d'aussi bonnes installations dans les aéroports que le Canadien Pacifique. Air Canada possède les mêmes moyens techniques que le Canadien Pacifique, mais ne peut réaliser les mêmes bénéfices. Voilà tout le problème des sociétés de la Couronne. Ces sociétés devraient faire deux choses. D'abord, elles devraient fonctionner tout aussi efficacement que les sociétés privées et même, comme c'est souvent le cas, elles peuvent emprunter à un taux moindre que le cours du marché, elles devraient fonctionner mieux. Mais le font-elles? Non.