

739. En 1948, le déficit atteignait \$2,933,240. On nous demande maintenant de combler un déficit de \$4,317,594 à l'égard de 1949. Selon le fascicule des crédits, ce montant se divise en deux: les services d'Air-Canada au pays ont accusé l'an dernier un déficit de \$1,419,444, tandis que le service transatlantique a accusé un déficit de \$2,898,150. Ce dernier chiffre revêt une importance particulière, vu les déclarations formulées devant le comité qui a examiné le rapport précédent. Ces chiffres représentent une augmentation de \$236,422 quant au déficit relatif aux services en Amérique du Nord et de \$1,147,932, en ce qui concerne les services transatlantiques. Le service transatlantique d'Air-Canada accuse ce déficit fortement accru, bien que le directeur général nous eût assuré que la situation de ce service s'améliorerait sans aucun doute. Il conviendrait en ce moment de se reporter à l'époque où la Chambre fut saisie de ce projet de loi afin de voir ce qu'on espérait alors. Dans le compte rendu du 22 mars 1937, à la page 2112, je trouve une déclaration de l'actuel ministre du Commerce, qui a présenté cette mesure à la Chambre. Je cite:

On croit que dès le début le transport du courrier, des voyageurs et des messageries, que la compagnie obtiendra tout de suite, devrait suffire à payer le coût de ce service. Nous avons vu, cependant, à assurer un crédit destiné à protéger le service au cours de cette période. Après l'année 1940, comme je l'ai dit, la disposition qui a trait au crédit deviendra nulle et le transport se fera à un prix déterminé par le coût même du service. Ces observations exposent assez bien, je crois, l'objet de ce bill. Il y aura lieu d'examiner la question plus amplement quand le projet de loi sera présenté.

Autrement dit, on s'attendait à l'époque que l'extension du service allait assurer la rentabilité des Lignes aériennes Trans-Canada. Or nous constatons aujourd'hui que les excédents des années d'avant-guerre deviennent maintenant des déficits sans cesse croissants. Je pourrais signaler qu'en 1940, l'excédent était d'environ un demi-million. Dans un discours qu'il prononçait le 20 mars 1941, l'actuel ministre du Commerce prévoyait pour cette année-là un excédent de \$60,523. Vu ces excédents, vu les déficits croissants, il me semble qu'avant de nous demander d'adopter ces crédits, on devrait nous fournir une explication circonstanciée de de la raison pour laquelle les prévisions du directeur général d'Air-Canada ne se sont pas réalisées l'an dernier et pourquoi le service transocéanique accuse maintenant un déficit aussi considérable, outre une légère augmentation du déficit à l'égard des lignes intérieures.

Le très hon. M. Howe: Monsieur le président, je viens tout juste de recevoir le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-

[M. Drew.]

Canada. Je le déposerai vendredi. Nous espérons que le comité des sociétés de l'État pourra siéger la semaine prochaine et examiner les résultats des opérations durant l'année financière 1949-1950 ainsi que les prévisions pour l'année en cours. Mon honorable ami conviendra, je crois, qu'essayer de faire le même travail ou de l'aborder en comité plénier équivaldrait à rendre oiseux le renvoi des crédits aux commissions parlementaires.

M. Fulton: Les crédits ne sont pas renvoyés.

Le très hon. M. Howe: Celui-ci ne le sera pas; mais ceux des chemins de fer le seront.

M. Fulton: Si je me souviens bien, on n'a pas l'habitude de renvoyer les crédits à un comité, mais simplement les rapports.

Le très hon. M. Howe: Que mon honorable collègue soit assuré que ces crédits seront soumis à un comité.

M. Fulton: Mais ce n'est le cas que pour ceux du ministère des Affaires extérieures.

Le très hon. M. Howe: Voilà plusieurs années que je m'occupe de la question. Je veux que mon honorable ami sache que certains crédits sont effectivement soumis à ce comité et qu'on nous en fait ensuite rapport ici.

M. Fulton: Le ministre me permettra peut-être de lui signaler quelque chose. J'ai ici le rapport du comité de l'an dernier. Sauf erreur, si j'ai bien compris le troisième rapport, il n'y est pas question que les crédits aient été soumis au comité. J'étais justement membre du comité en question et je ne me souviens pas qu'il ait été saisi des crédits, certainement pas des postes . . .

Le très hon. M. Howe: Je puis assurer à mon honorable ami que demain le ministre des Transports proposera le renvoi de certains postes des crédits au comité des chemins de fer et de la marine marchande.

M. Fulton: Celui-ci ne sera pas renvoyé.

Le très hon. M. Howe: C'est exact. Air-Canada a fait l'an dernier de bien piètres affaires. Les résultats ont été pires encore que nous nous y attendions. Les causes de ces difficultés sont nombreuses. La principale, c'est que la société était en pleine expansion. En juillet 1948, on a plus que doublé le nombre de sièges-milles d'Air-Canada en employant de plus gros avions.

Nous avons compris que pour les envolées outre-mer il y aurait, l'hiver, baisse considérable du nombre des voyageurs par rapport aux chiffres élevés de l'été. Pour contrebalancer ces diminutions, nous avons inauguré un service en direction des Antilles, qui a donné cette année de meilleurs résultats que l'an dernier alors qu'il débutait. Pour