

M. JACKMAN: Votre compagnie se développe rapidement. Vous pouvez assumer, du fait de votre développement, des dépenses que n'assument pas les compagnies américaines, plus anciennes.

M. COLYER: Nous en avons tous les ans.

M. JACKMAN: Mais le rapport de vos frais d'exploitation à vos recettes d'exploitation se compare avantageusement au rapport correspondant des lignes américaines?

M. COLYER: Certaines lignes américaines réalisent de gros bénéfices, et d'autres sont déficitaires. Air-Canada a réalisé l'année dernière un bénéfice de plus de \$500,000. Je crois que les *American Air Lines* ont accusé un bénéfice d'environ \$2,000,000, l'année dernière.

M. JACKMAN: Il est difficile de demander à la direction si ces résultats sont bons, puisqu'on ne peut les comparer à ceux d'une ligne concurrente. Je demande à la direction de me donner franchement le rapport de ses frais à ses recettes, et celui de ses frais d'administration à son revenu total.

M. COLYER: Je ne sais si je dois répondre directement à votre question, de crainte d'être accusé, selon la réponse, de nous diminuer ou de nous vanter.

M. JACKMAN: C'est juste.

M. COLYER: Nous croyons qu'Air-Canada a fonctionné d'une manière satisfaisante, comparable à celle des lignes américaines. Du moins, nous l'espérons.

M. JACKMAN: Je suis sûr que la bonne volonté existe, mais obtient-elle des résultats correspondants?

Le PRÉSIDENT: Dois-je comprendre que vous demandez un rapport précis de leur exploitation?

M. JACKMAN: Je voudrais, sur certaines proportions, une comparaison avec les lignes similaires des Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: La Compagnie est sans doute disposée à vous fournir un rapport, mais il n'est pas nécessaire de l'insérer au compte rendu.

M. JACKMAN: Il n'y a rien là de secret.

M. COLYER: M. Howe pourra probablement vous renseigner. Il est au courant de ce qui concerne les lignes américaines et de ce qui concerne Air-Canada.

L'hon. M. Howe: Certains facteurs agissent contre nous. Nos aéroplanes coûtent environ 50 p. 100 plus cher qu'aux Etats-Unis, à cause des droits de douane. L'essence nous coûte probablement 50 p. 100 plus cher. Malgré cela, je crois que les résultats supportent très bien la comparaison avec ceux des Etats-Unis. En développant notre trafic, nous arriverons à des taux aussi bas que ceux des Etats-Unis, tout en maintenant une exploitation profitable.

M. JACKMAN: Par exemple, \$301,256.01 de "Trafic et administration générale" me paraissent élevés pour un revenu brut de \$4,592,383.39, pour l'importance de la ligne.

M. COLYER: Ces frais sont inférieurs à la moyenne des frais correspondants aux Etats-Unis. Nous avons procédé nous-mêmes à la comparaison. C'est dans les frais d'exploitation que nous subissons un handicap, dans l'achat de matériel, de pièce de rechange, etc. Nous avons des chiffres, que je crois exacts, et d'après lesquels les impôts directs—douanes, taxes de vente, etc.—augmentent nos frais d'exploitation de 20 p. 100. Nous pourrions aller plus loin, et vous démontrer qu'en tenant compte de cette entrave, nous obtenons des résultats très satisfaisants. On a dit tout à l'heure que, dans l'année 1940, le ministère des Postes a versé aux lignes Trans-Canada environ \$1,000,000 de plus qu'il n'a touché pour le même service. Sur ce million, Air-Canada garde \$539,000 à la banque; et cette somme appartient toujours à l'Etat canadien. Vingt pour cent de nos frais d'exploitation sont des contributions directes versées à l'Etat canadien. Vingt pour cent de \$4,000,000, cela vous donne