

du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada; autorisant Sa Majesté à consentir des prêts à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada pour couvrir le déficit des réserves d'exploitation jusqu'au 30 juin 1968, tout semblable prêt devant être remboursé grâce aux revenus de la Compagnie des chemins de fer et d'Air Canada ou, en cas d'insuffisance, grâce à de nouveaux crédits votés par le Parlement pour couvrir le déficit.—*Le ministre des Finances.*

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Batten.

**M. Walker:** Monsieur le président, ce projet de résolution-ci précède d'ordinaire la présentation du bill sur le financement et les garanties des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il est semblable au fond à celui des années précédentes, sauf la loi de 1963 qui englobait 1962 et 1963, et la loi de 1966 qui englobait 1965 et 1966.

Le bill vise à atteindre six grands objectifs, tous semblables par la forme à ceux des lois précédentes. Il vise d'abord à autoriser, dans le cas des Chemins de fer Nationaux du Canada, des dépenses d'établissement ne dépassant pas \$264,800,000 au cours de l'année civile 1967, y compris 67 millions de dollars sous forme de placements dans des valeurs d'Air Canada. Le chiffre de dépenses correspondant, autorisé précédemment pour l'année 1966, était de 192 millions de dollars et aucun montant n'y était inclus pour fins de placement dans les valeurs d'Air Canada. Le projet de loi renferme également des dispositions d'ordre technique, autorisant les Chemins de fer Nationaux du Canada à des dépenses ne dépassant pas 135 millions de dollars, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 1<sup>er</sup> juillet 1968, au sujet d'obligations contractées antérieurement à 1968, y compris 55 millions de dollars de placements dans les valeurs d'Air Canada, et à conclure avant le 1<sup>er</sup> juillet 1968, des contrats pour fins de dépenses d'établissement jusqu'à concurrence de 94 millions de dollars, dont le paiement n'arrivera à échéance qu'après 1967.

Deuxièmement, le bill prévoit la prolongation jusqu'à la fin de l'année civile 1968 de l'achat par le ministre des Finances, d'actions privilégiées des Chemins de fer Nationaux du Canada portant intérêt à 4 p. 100. Ainsi se maintient la formule des lois précédentes de financement et de garantie; la loi de financement et de garantie de 1965-1966 prolongeait jusqu'au 31 décembre 1967 la date d'expiration de l'autorisation, accordée par la loi de 1952 sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'achat d'actions de ce genre, correspondant à 3 p. 100 du revenu brut de la compagnie.

Troisièmement, et pour les mêmes raisons, le projet de loi prolongera également jusqu'à la fin de 1968 le prorogatoire visant l'intérêt sur

le prêt de 100 millions de dollars du gouvernement consenti à la Compagnie de chemins de fer, autorisé par la loi de 1952 sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Quatrièmement, le bill tiendra compte des exigences financières intérimaires d'Air Canada au cours des six premiers mois de l'année civile 1968, grâce à un montant ne dépassant pas 55 millions de dollars.

● (9.10 p.m.)

Cinquièmement, comme les années précédentes, le projet de loi—si la Chambre adopte le projet de résolution et qu'il devienne projet de loi—autoriserait le gouvernement à consentir des prêts temporaires au National-Canadien et à Air Canada pour combler les déficits des recettes d'exploitation jusqu'au 30 juin 1968. Le National-Canadien et Air Canada remboursent les prêts de ce genre plus tard au moyen de leurs recettes ou si celles-ci sont insuffisantes, les prêts sont amortis grâce à un crédit voté par le Parlement.

Sixièmement, le projet de loi prévoit la nomination de la société de comptables agréés Touche, Ross, Bailey and Smart, de Toronto et de Montréal, pour apurer les livres du National-Canadien pour l'année civile 1968.

La nature des dispositions du projet de loi diffère de celle des années antérieures sur un seul point. Le projet de loi n'étend pas le pouvoir de remboursement du National-Canadien, qui s'élève actuellement à 680 millions et qui est jugé suffisant pour la période prévue.

**M. Bell:** Monsieur le président, ce projet de résolution est routinier. Comme le disait le secrétaire parlementaire, il offre superficiellement peu de changements par rapport aux années précédentes. Je remarque que ses explications sont à peu près les mêmes qu'aux autres occasions. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur quoi que ce soit ce soir.

Nous avons eu, ces dernières années, de longs débats sur les chemins de fer, Air Canada et le reste. Nous nous sommes longuement étendus, tant à la Chambre qu'au comité, sur la question du financement du National-Canadien et d'Air Canada. Ce soir, nous déplorons qu'une figure familière ne soit pas parmi nous, celle de l'ancien ministre des Transports. Il est difficile de le plaindre, sachant qu'il se repose quelque part dans les hautes sphères où il occupe un poste rémunéré à raison de 40,000 dollars par an.

**Une voix:** Qu'il a créé lui-même.

**L'hon. M. Bell:** Le député se sent-il seul?

**M. Bell:** Jusqu'à un certain point. Comme on l'a dit cet après-midi à propos des change-