

Canada, la même aide financière qu'aux entreprises industrielles et aux mêmes conditions. En plus d'Air-Canada et des *Canadian Pacific Air Lines*, il existe près de 100 sociétés de transport aérien employant des appareils multimoteurs ou, du moins, de gros avions à un seul moteur, pour l'exploitation au Canada d'une route aérienne régulière. Ces sociétés fournissent un service commercial utile et, dans la plupart des cas essentiel, en effectuant le transport des personnes et des marchandises dans les régions où d'autres méthodes de transport sont, ou très lentes, ou inexistantes. Après la seconde guerre mondiale, le nombre et l'envergure des services de ces sociétés ont beaucoup augmenté. L'expansion de celles-ci a été beaucoup facilitée par la possibilité qu'elles avaient d'acheter un grand nombre d'avions à même les excédents de matériel de guerre à des prix relativement peu élevés. Pendant les quelques premières années, les sociétés se sont occupées d'établir leurs bases et leurs installations au sol, inaugurant des services et étendant leur activité dans de nouveaux territoires.

La Commission des transports aériens indique maintenant qu'il est indispensable, pour ces sociétés, de remplacer le matériel déshéant, d'augmenter le nombre de leurs appareils modernes de premier ordre. Le besoin, à cet égard, est assez pressant. Des montants importants d'argent comptant sont, en outre, nécessaires à cette fin, et, en général, les efforts effectués en vue d'obtenir des capitaux des banques, des sociétés d'assurances et d'autres capitalistes privés se sont révélés infructueux. Il est évidemment dans l'intérêt du pays que des sociétés qui ont fourni des services efficaces du genre que j'ai mentionné tantôt, puissent poursuivre leur activité en se servant d'avions et de moteurs de première qualité et très perfectionnés. C'est pourquoi le premier amendement au bill vise à permettre à la Banque pour le développement industriel d'accorder des crédits à long ou moyen terme, qu'on ne peut facilement se procurer à d'autres sources.

Quant au deuxième but que vise le bill, je me permets de rappeler à la Chambre que, lorsque le projet de loi a été présenté à la Chambre pour la première fois en 1944, le bill ne renfermait aucune disposition limitant l'importance ou le nombre des prêts qui pouvaient être accordés par la Banque, mais il renfermait, il va sans dire, une disposition restreignant les engagements globaux de la Banque à trois fois le montant global du capital versé et du fonds de réserve. Cependant, comme certains craignaient que la Banque ne puisse ainsi disposer de ressources suffisantes pour consentir tous les petits prêts qu'elle devrait accorder,

on a modifié le projet de loi pendant son examen à la Chambre, de façon à insérer une disposition limitant à 15 millions les engagements globaux aux emprunteurs particuliers demandant des prêts de plus de \$200,000. Au cours de la seconde session de 1949, une fois que le besoin s'en fut fait sentir, la limite a été portée de 15 millions à 25 millions. La Banque a de nouveau à peu près atteint la nouvelle limite, le montant net des engagements dans la catégorie des prêts de plus de \$200,000 étant environ 22 millions. Les autorisations de prêts de moins de \$200,000 atteignent environ 19 millions. Le nombre de prêts de cette dernière catégorie s'établit à 528, comparativement à 41 dans la catégorie des prêts de plus de \$200,000.

Si l'on songe que la Banque est autorisée à consentir des prêts jusqu'à concurrence d'environ 100 millions, il semble évident que les sommes à la disposition des petits emprunteurs seront amplement suffisantes pour l'avenir prévisible, même si on relève de beaucoup la limite des prêts de plus de \$200,000. La mise en valeur des ressources naturelles qui se poursuit depuis quelques années s'est maintenue à un niveau élevé. Avec le financement des industries essentielles au programme de défense, cela a contribué à accroître le nombre de prêts de plus de \$200,000 que la banque a consentis. À l'avenir, par suite de la première modification que je viens d'exposer, il sera probablement nécessaire de consentir d'autres prêts de ce genre pour financer les services aériens commerciaux. Il serait regrettable, à mon avis, si le fait d'avoir atteint sa limite de 25 millions empêchait la banque de fournir l'aide dont ont besoin des entreprises industrielles canadiennes méritantes qui cherchent à emprunter à long ou à moyen terme, pendant cette période très active, de la mise en valeur du Canada. C'est pour cette raison, monsieur l'Orateur, que nous présentons un projet de loi prévoyant les deux modifications dont je viens de parler.

M. Macdonnell (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'ai très peu de choses à dire pour le moment. Nous aurons peut-être des questions à poser plus tard. Je crois que le ministre a bien raison de dire que la banque a répondu à un besoin, et je conclus des chiffres fournis qu'elle a été dirigée avec prudence. D'après le montant prévu pour les réserves, je ne doute aucunement que la direction se soit rappelée qu'au cours de ces dernières années la banque a fonctionné dans une période de grande activité et que de pareilles périodes ne durent pas indéfiniment. Je ne dis pas cela dans l'intention de critiquer la façon dont

[L'hon. M. Abbott.]