

ments, la disposition du bill est conforme à l'intention du législateur: réunir dans le bill de financement et de garantie toutes les autorisations nécessaires au Canadien National en matière de financement.

Troisièmement, le bill autorise le ministre des Finances à continuer d'acheter jusqu'à la fin de l'année civile 1971, des actions privilégiées du Canadien National portant intérêt à 4 p. 100. On y reprend la pratique élaborée dans les lois antérieures de financement et de garantie. La loi de 1969 sur les chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie) était en vigueur jusqu'au 31 décembre 1970, alors qu'expirait l'autorisation accordée dans la loi de 1952 sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, qui permettait l'achat de telles valeurs jusqu'à concurrence de 3 p. 100 des revenus bruts de la Compagnie.

Quatrièmement, et pour les mêmes raisons, le bill pro-ge jusqu'au 31 décembre 1971 le moratoire visant l'intérêt sur le prêt de 100 millions de dollars consenti à la Compagnie et autorisé par la loi de 1952 sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux.

Cinquièmement, comme dans les années précédentes, le bill autorise le gouvernement à consentir des prêts temporaires 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 1971. Tout semblable prêt doit 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.

Sixièmement, le bill renferme une option semblable à celle qu'on trouvait dans la loi de financement et de garantie de 1969, qui permet à Air Canada d'emprunter, directement de Sa Majesté ou au moyen d'une émission de valeurs garanties, jusqu'à concurrence de 17 millions de dollars, avant le 1<sup>er</sup> juillet 1971. Il autorise aussi le ministre des Finances à garantir des débentures ne dépassant pas l'équivalent en dollars canadiens de £13,000,000 devant être émises par Air Canada au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 1971 au 31 décembre 1974, suivant les obligations qu'Air Canada aura assumées avant le 1<sup>er</sup> juillet 1971.

Enfin, le bill prévoit la désignation du cabinet de comptables agréés Touche, Ross et Cie, des villes de Toronto et de Montréal, pour la vérification des comptes des chemins de fer Nationaux pour l'année civile 1971.

[Français]

**M. Gérard Laprise (Abitibi):** Monsieur l'Orateur, je voudrais faire quelques commentaires au sujet du bill à l'étude. A cette fin, je citerai quelques extraits du rapport financier du Canadien National de 1969.

Le bill C-186 vise à octroyer certaines sommes d'argent au Canadien National en vue de financer certaines dépenses. Au fait, voici ce que le bill stipule:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada.

On demande de nouveau à la Chambre de voter des crédits considérables, nécessaires à l'exploitation de ces compagnies de la Couronne, soit le Canadien National et Air Canada.

[L'hon. M. Benson.]

Sur cette somme exorbitante de 229 millions de dollars, 10 millions serviraient à la construction d'embranchements nouveaux. Je m'attendais à ce que le ministre donne de plus amples détails sur les nouveaux embranchements que le Canadien National entend construire au cours de 1971 ou au début de 1972.

Dans certaines régions du pays, il y a évidemment de nombreuses ressources naturelles qui pourraient être exploitées, mais comme elles se trouvent de plus en plus éloignées de la frontière américaine et des grands centres, il faut des moyens de transport adéquats pour les acheminer vers les centres de consommation.

On a dit, il y a quelques jours, que le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Greene) se rendra au Japon pour tenter d'intéresser les industriels japonais à acheter notre minerai. Nous savons que la plupart de ces ressources se trouvent sur la côte ouest du Canada.

Il existe au Nouveau-Québec de nombreux gisements de minéraux de toutes sortes qui sont sur le point d'être exploités. Des sociétés importantes sont en train de commencer l'exploitation de ces mines.

Près de la rivière Grande-Baleine, il existe des gisements de fer très importants, et encore plus au nord, des gisements de nickel, de cuivre et d'amiante.

Le 19 mars 1970, M. Jean-Paul Drolet, sous-ministre du ministère fédéral de l'Énergie, des Mines et des Ressources, déclarait ce qui suit:

La partie extrême nord du Nouveau-Québec, selon des travaux de recherches menés en 1969, contiendrait entre autres des réserves de plusieurs millions de tonnes de minerai riche en nickel-cuivre et des gisements d'amiante dont la valeur globale est d'au moins un milliard de dollars et deviendra vraisemblablement l'une des régions minières les plus importantes de la province, a souligné le sous-ministre.

• (12.10 p.m.)

Monsieur l'Orateur, il est évident qu'il ne s'agit là que d'une partie minime des ressources naturelles de l'immense territoire du Nouveau-Québec.

Évidemment, ceux mentionnés par le sous-ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources se trouvent dans un territoire assez éloigné, alors que d'autres sont beaucoup plus rapprochés et aussi faciles à extraire, mais il faut trouver les moyens de transport nécessaires pour les acheminer vers la baie d'Hudson, la baie James ou des localités comme Chibougamau ou Matagami, qui possèdent des chemins de fer permettant d'acheminer leurs minéraux vers le sud.

Je pense que le gouvernement aurait dû faire les études nécessaires à la construction d'embranchements de chemin de fer, en vue de permettre le transport de ces minéraux vers les centres d'affinage.

Je m'attendais à ce que l'honorable ministre des Finances (M. Benson) nous dévoile les projets du gouvernement à ce sujet et je regrette qu'il ait quitté la Chambre.

L'honorable ministre des Transports (M. Jamieson) n'est pas non plus à la Chambre actuellement pour entendre les observations des honorables députés, mais j'espère qu'au moins il prendra note de mes observations.

Maintenant, monsieur l'Orateur, les recommandations de Son Excellence le Gouverneur général, au sujet de ce bill, indiquent des crédits demandés pour l'administration du Canadien National et Air Canada et précisent qu'en cas de besoin, le gouvernement aura accès à des crédits supplémentaires destinés à combler les déficits de ces deux compagnies.