

L'hon. M. Jamieson: Je n'ai pas les détails en main à ce moment. Je crois savoir que c'est pour une certaine période de temps. J'espère que je ne fais pas erreur et que le député comprendra que c'est ce que j'ai entendu dire et qu'on ne m'en voudra pas si ce n'est pas exact. Sauf erreur, le groupe de la Saskatchewan qui a discuté de cette affaire avec les compagnies de chemin de fer a demandé qu'elle soit remise afin qu'on étudie de nouveau les effets d'une telle augmentation. Il aurait demandé une période de grâce, et les compagnies auraient accepté. Je n'en connais pas la durée, mais je serai heureux de m'informer et d'en aviser le député.

(L'article est adopté.)

L'hon. M. MacLean: Monsieur le président, pourrions-nous recevoir une brève explication des dépenses d'établissement de 107 millions de dollars prévues pour l'année civile 1969 en ce qui concerne la propriété des voies ferroviaires, et de 4 millions de dollars pour les hôtels?

L'hon. M. Gray: Monsieur le président, ces sommes sont réparties en détail dans le budget d'immobilisation du Canadien National qui a déjà été approuvé par décret du conseil et qui, si je ne me trompe, a été rendu public il y a quelques mois. A la page 1 du budget d'immobilisation de 1969, sous la rubrique «Propriété des voies ferroviaires», figure un montant de \$49,938,000 pour l'amélioration des voies, \$5,785,000 pour les grands terminus, \$4,130,000 pour les voies des cours de triage et les voies d'évitement, \$3,603,000 pour les immeubles, \$13,335,000 pour la signalisation, \$5,956,000 pour les machines de voies ferrées et d'atelier et \$24,689,000 pour les frais généraux, au total \$107,700,000 comme l'a mentionné mon honorable ami.

Sous la rubrique «Hôtels» à la page 6 figurent les dépenses suivantes: l'hôtel Newfoundland, \$101,400; l'hôtel Nova Scotian, \$86,000; le Château Laurier, \$939,000; Fort Gary, \$1,584,000; Bessborough, \$135,300; l'hôtel Macdonald, \$583,000; Jasper Park Lodge, \$126,000 et l'hôtel Vancouver, \$587,800, outre \$1,315,800 destinés à divers petits projets, au total \$5,458,300.

● (5.50 p.m.)

(L'article est adopté.)

Les articles 3 à 6 sont adoptés.

Sur l'article 7—*Prêts à Air Canada sur le fonds du revenu consolidé.*

L'hon. M. Lamberi: L'autre jour, j'ai soulevé la question d'une compagnie de transport étrangère qui a obtenu le contrat de transport du Canada en Norvège des concentrés de minerai de nickel. Il paraît que vendredi dernier ce fait a provoqué une déclaration quelconque, très incomplète, qui a fait l'objet d'un

petit entrefilet que j'ai lu dans un journal. Le ministre pourrait-il obtenir une déclaration d'Air Canada, puisque cette compagnie a fait savoir qu'elle était intéressée mais n'a pas pu soutenir la concurrence de KLM pour le contrat d'un million de dollars ayant trait au transport du minerai canadien à destination d'une raffinerie? Quelque chose n'a pas tourné rond.

L'hon. M. Jamieson: Je suis un peu au courant de la chose, mais au lieu d'essayer de donner dès maintenant une réponse qui serait incomplète, je me ferai un plaisir d'étudier la question et de donner tous les détails à l'honorable représentant. Je crois qu'il y a certaines réserves à faire en ce qui concerne l'exposé qu'il a fait de la situation. Je le répète, je préfère ne répondre que lorsque j'aurai les détails.

M. Bell: Monsieur le président, vu qu'on m'a si gentiment donné la parole, je vais poser au ministre une question que j'ai déjà posée. Est-ce que cet article relatif au financement d'Air Canada est le même que les années passées ou renferme-t-il de nouvelles dispositions qui donnent à ladite société plus de latitude à l'égard de ses moyens de financement? La société Air Canada aura-t-elle ses coudées plus franches dans le monde de la finance? Mais que pouvons-nous espérer? J'aimerais aussi demander si elle pourra emprunter davantage ou augmenter son budget par suite de son acquisition de gros réactés. Son budget sera-t-il plus considérable cette année à cause des gros avions à réaction?

L'hon. M. Gray: La disposition est sensiblement la même. Elle permet à Air Canada de faire appel directement au marché si elle le désire ou de s'adresser au gouverneur en conseil. Elle est quelque peu différente en ce sens que ce n'est pas toujours aux termes de cet article qu'elle ne pourra emprunter au CN, mais on y retrouve le même objectif fondamental de donner une plus grande flexibilité à Air Canada pour chercher des fonds ou faire des emprunts.

(Les articles 7 à 15 inclusivement sont adoptés.)

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill.

L'hon. M. Gray (pour l'honorable M. Benson) propose que le bill soit agréé.

La motion est adoptée.

M. l'Orateur: Quand ce bill sera-t-il lu une troisième fois?

Des voix: Maintenant.