

Le sénateur Riley: Cela comporterait-il également les expéditions à charge complète?

M. Corner: Nous n'en sommes pas très certains.

Le sénateur Riley: La compagnie C.N.T.L. détient un permis de transport général valable sur la plupart des routes de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard—non Terre-Neuve mais à l'Île-du-Prince-Édouard. A ce que je vois, le grand danger est que les camionneurs indépendants pourraient avoir à pâtir de ce système si, grâce à une échappatoire possible, la C.N.T.L. peut percevoir une subvention, même si elle n'est rien d'autre qu'une branche des messageries du C.N.

Ce sont des employés des messageries du Canadien National qui font fonctionner la C.N.T.L. Les messageries du Canadien National sollicitent des connaissements et utilisent les connaissements pro-forma des messageries du Canadien National pour fonctionner à titre de transporteurs de fret normal, sous le nom de la C.N.T.L.

Je ne vous demanderai pas d'entrer dans les détails ici, mais j'aimerais avoir ces renseignements plus tard.

Le président suppléant: M. Cooper, vous pouvez prendre cela en note et fournir les renseignements plus tard.

Le sénateur Langlois: Je suppose que l'honorable sénateur n'insiste pas pour avoir ces renseignements immédiatement.

Le sénateur Riley: Non, mais j'aimerais les avoir prochainement.

M. Cooper: Je crains que nous n'ayons pas tous les détails; je suis pourtant certain que la C.N.T.L. ne fait pas de concurrence déloyale . . .

Le sénateur Riley: Mais cela se pourrait.

M. Cooper: . . . grâce à ses relations avec la compagnie de chemins de fer.

Le sénateur Riley: Avec la division des messageries de la compagnie de chemins de fer.

M. Cooper: L'expression «messageries» a presque disparu aux chemins de fer. Nous nous occupons de petits paquets.

Le sénateur Riley: Mais la C.N.T.L. prendrait un chargement complet de fret normal que les messageries du Canadien National factureraient. Elles remboursent entièrement les salaires des conducteurs, et de la direction à la C.N.T.L.

Une fois de plus, je ne veux pas prendre votre temps, car vous voulez sans doute prendre la parole maintenant. J'aimerais savoir cela plus tard, à une autre séance du Comité.

Le président suppléant: M. Cooper, vous pouvez en prendre note et fournir les renseignements. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Veuillez continuer, M. Cooper.

M. Cooper: J'ai dit tout ce que je voulais dire sur l'article 13, à moins qu'il n'y ait d'autres questions.

L'article 14 concerne la nomination de vérificateurs. Dans le cas présent, il vise les années 1972 à 1978 incluse.

Le Parlement nomme les vérificateurs du Canadien national, comme l'exige la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada et les statuts d'Air Canada l'obligent à employer les mêmes vérificateurs.

J'ai déjà parlé de l'article 15 comme étant un article de régie interne. L'aspect remboursement des titres arrivant à échéance est prévu par la Loi sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada. Cette loi est appliquée depuis 1955.

Il y a quelque dix ans, le maximum des titres substitués qui pouvaient être émis a été relevé. A mesure qu'on fait usage de cette autorisation, elle s'épuise; par conséquent il faut l'augmenter en adoptant une nouvelle loi ou en accordant plus de pouvoirs que l'ancienne. Le ministère des Finances a nettement décidé que c'était le moment de procéder à une autre augmentation.

L'article 16 se contente de retirer de la loi de 1970 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie) deux dispositions concernant les billets à ordre d'Air Canada qui ont été remplacés dans la présente loi.

Vu la faillite de Rolls Royce, les dispositions qui ont pris force de loi en 1970 n'étaient plus utiles à cause d'un problème de dates; par conséquent, elles doivent être de nouveau édictées dans la présente loi. L'article 16 ne fait qu'abroger les dispositions correspondantes de l'ancienne loi afin de garantir qu'il n'existe pas deux régimes. Celui de la loi actuelle remplace, sans l'augmenter, celui de la loi de 1970.

Le sénateur Benidickson: Cela a-t-il un rapport avec l'entreprise Rolls Royce?

M. Cooper: Ces billets concernent l'achat, par Air Canada, de Rolls Royce.

Le sénateur Langlois: C'est-à-dire les 13 millions de dollars?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Langlois: Financés par l'intermédiaire de Lazard & Frère Limited de Londres?

M. Cooper: Exact.

Le président adjoint: Merci, M. Cooper.

Les sénateurs veulent-ils poser des questions au représentant du CN? Ou peut-être les représentants d'Air Canada veulent-ils faire une déclaration préliminaire afin que nous ayons une vue d'ensemble.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur le président, avant de continuer j'aimerais poser quelques autres questions à M. Cooper. La première touche la procédure suivie en ce qui concerne la comptabilité. Nous avons ici une liste de quelque 40 compagnies qui sont soit des filiales, soit des compagnies affiliées. Ces compagnies sont-elles également soumises au processus de la vérification générale?

M. Cooper: Je pourrais peut-être passer votre question au vice-président des finances.

M. Corner: Oui, elles le sont, sénateur.

Le sénateur Desruisseaux: Chacune de ces compagnies, chaque année?

M. Corner: Les vérificateurs les vérifient en s'assurant, à ce titre, que les états financiers reflètent correctement les