

Le président suppléant: Dans un tel cas, sénateur Riley, je ne suis pas expert—

Le sénateur Riley: Ni moi non plus, je pose simplement des questions.

Le président suppléant: Mais il s'agit d'une société de la Couronne, et même si le prêt n'est pas garanti par le gouvernement, ce dernier n'en est-il pas indirectement responsable? Je ne sais pas.

Le sénateur Riley: Le gouvernement en serait responsable si la situation s'envenimait? ou si elle ne pouvait rembourser ses emprunts. Dans ce cas, elle se retournerait vers le gouvernement.

M. Corner: Le gouvernement est notre actionnaire, oui.

Le sénateur Langlois: Avez-vous déjà entendu parler d'une faillite d'une société de la Couronne?

Le président suppléant: Je pense que le gouvernement la garantit indirectement de façon suffisante.

Le sénateur Riley: D'après ce que j'ai compris des critiques formulées à la chambre, il n'y a peut-être pas eu de divulgation complète, directe et exacte des finances du CN dans le passé. Hier, on s'est demandé pourquoi ces vérificateurs n'avaient pas signé le rapport, et je parle simplement du point de vue de l'investisseur privé. Quelle protection aura-t-il dans l'achat d'obligations? Pourra-t-il être trompé? Je n'accuse pas le Canadien national de vouloir tromper le public. Néanmoins, il faut que ces garanties figurent dans les renseignements donnés aux investisseurs avant l'achat.

M. Corner: Je dois dire que notre pratique ou politique, bien sûr, a été de divulguer toutes nos transactions financières. Vous avez vu dans le passé des états financiers accompagnés de certificats rédigés par des vérificateurs indépendants du gouvernement. Vous savez également qu'en 1972, nous avons dû déposer notre rapport annuel sans certificat de vérificateurs du gouvernement. Cela ne veut pas dire, toutefois, que les Chemins de fer Nationaux n'avaient pas reçu de certificat d'un cabinet d'experts-comptables. Pour cette année, nous avons eu le cabinet Peat, Marwick, Mitchell comme experts-comptables pour certifier notre bilan, et, à titre de vérificateurs indépendants, ils ont eu toute satisfaction quant à la divulgation complète de ce qui s'était passé financièrement au cours de l'année. En outre, pour l'année 1973, nous avons la même vérification, sauf qu'elle a dû être signée conjointement par deux sociétés de vérificateurs. Nous avons eu deux cabinets en 1973, Peat, Marwick, Mitchell, ainsi que Coopers & Lybrand.

Le sénateur Riley: Je veux parler de cas pratiques, et peut-être suis-je pointilleux à cet égard. Que penser de CNTL (Canadian National Transportation Limited)? Certains membres du Conseil d'administration du CN m'ont dit qu'il s'agissait d'un service, d'une entité distincte. J'ai découvert toutefois en posant d'autres questions, que CNTL est en fait une société distincte qui opère pour les Messageries du CN. Cette dernière, division du CN sollicite des clients, et facture les expéditeurs. Les feuilles de traite et les factures pro forma appartiennent toutes aux Messageries du CN, et pourtant à la fin de l'année CNTL soumet la liste de ses dépenses, moins l'amortissement de son matériel je présume, aux Messageries du CN ou peut-être, elle les facture pour leur part de dépréciation du matériel un point c'est tout. Elle ne fonctionne pas du tout

comme une société indépendante. A mon avis, c'est un truc qu'utilise le CN, par l'entremise du CN express, pour poursuivre ses opérations de transport routier. Toute cette affaire m'a surpris.

Ensuite, j'ai découvert plus tard que CNTL possède des actifs assez considérables dans d'autres parties du Canada, et pourtant lorsqu'elle opère dans les provinces de l'Atlantique le moins, elle affirme n'en avoir aucun. C'est là une chose dont j'aimerais être informé, lorsque vous reviendrez au Comité. Qu'est-ce que tout cela?

Autre chose: CNTL en tant qu'agent de CN Express, reçoit-elle des subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique? Si c'est vrai, et si le CN peut faire état de pertes dans cette région à la fin de l'année, peut-il demander au gouvernement une subvention pour combler ces pertes? Peut-il réduire ses tarifs au détriment du transporteur routier indépendant, recueillir la subvention et s'adresser au gouvernement pour combler son déficit?

C'est ce que je veux dire lorsque je demande si on nous communique un état exact des emprunts du Canadien National?

M. Corner: Oui sénateur. Permettez-moi de vous dire que CNTL est une filiale appartenant en totalité au CN.

Le sénateur Riley: Et ce sont des employés de CN Express qui l'exploite.

M. Corner: Et qui plus est, CNTL contrôle diverses sociétés de camionnage.

Le sénateur Riley: Eastern et les autres?

M. Corner: Oui, et les bilans de toutes ces sociétés y compris les résultats de CNTL, sont consolidés dans les états financiers du réseau. Ainsi, lorsque nous parlons d'un déficit pour le réseau, nous voulons parler de tous déficits de CNTL ou de tous profits et pertes d'une société de camionnage. Tout cela fait partie de l'ensemble.

Le sénateur Riley: Vous n'avez pas répondu à ma question. Le CNTL, qui opère présumément comme une société indépendante, et qui présente ses comptes au CNR à la fin de chaque année, reçoit-elle maintenant une subvention 17 ½ p. 100 pour le transport routier dans la région Atlantique? Est-elle subventionnée, serait-elle capable de baisser ses tarifs pour concurrencer d'autres transporteurs routiers et, si elle subissait des pertes, le CN ne pourrait-il pas s'adresser au gouvernement les combler? Je sais que vous ne pouvez pas me répondre maintenant, mais j'aimerais avoir une réponse un de ces jours.

Peut-être ne recevez-vous pas de subventions, mais je sais qu'il était dans l'intention du CN de se faire subventionner aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. La même chose pourrait s'appliquer au transport des marchandises à l'ouest du St-Laurent.

M. Corner: Je viens de parler à M. Cooper. Nous avons seulement obtenu une subvention pour les messageries dans la mesure où elle est accordée aux compagnies de transports routiers.

Le sénateur Riley: Vous dites, «messageries». Cela inclut-il les expéditions à charge complète ou seulement le fret L.T.L.?

M. Corner: Je dirais moins que . . .