

L'alinéa (4) de l'article 7 limite les montants maximums des prêts de l'État et des garanties relatives à la transaction dont on vient de parler.

En vertu de l'alinéa (5) de l'article 7, les restrictions de l'alinéa (4) du même article n'excluent pas les emprunts dans la mesure où des emprunts publics sont nécessaires au remboursement des prêts consentis par l'État, c'est-à-dire qu'il peut y avoir un chevauchement temporaire lorsque l'argent des émissions publiques revient au ministre des Finances. Mais, cela ne change aucunement la limite finale.

Les alinéas (6) et (7) de l'article 7 portent sur la destination des fonds obtenus par Air Canada dans le cas d'une émission publique garantie par le gouvernement.

L'article 8 du bill vise les aspects techniques concernant la signature et les effets de la garantie du gouvernement sur les emprunts d'Air Canada ou du Canadien national.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur le président, puis-je poser une question?

Le vice-président: Oui, sénateur Desruisseaux.

Le sénateur Desruisseaux: Les dispositions concernant la garantie accordée à Air Canada exposées dans le bill C-5 sont-elles nouvelles ou existaient-elles déjà?

M. Cooper: Vous voulez dire la garantie par le gouvernement des emprunts d'Air Canada.

Le sénateur Desruisseaux: Oui.

M. Cooper: Les deux ou trois lois précédentes en faisaient état de façon identique, sénateur. Avant cela, le Canadien national émettait des emprunts pour répondre aux besoins d'Air Canada et lui remettait ensuite l'argent. On envisageait donc déjà dans ce cas la garantie du gouvernement, bien qu'elle ait été attachée aux emprunts du Canadien national plutôt qu'à ceux d'Air Canada. Cette pratique dure depuis longtemps, et elle est exprimée exactement sous cette forme dans les deux ou trois dernières lois.

L'article 9 constitue l'alternative de l'article 4. Je ne sais pas exactement pourquoi ils sont séparés de la sorte, mais ils le sont. Tout comme en vertu de l'article 4, le Canadien national peut faire des emprunts publics en vue de financer des embranchements, en vertu de l'article 9, le ministre des Finances peut consentir à cette société des prêts assortis des mêmes restrictions et, comme à l'alinéa (3) de l'article 4, du même genre de dispositions permettant un chevauchement temporaire sans qu'on puisse dépasser le plafond de 21 millions de dollars.

L'article 10, qui ne vise que le Canadien national, reconstruit la structure familiale de notre réseau. La société des chemins de fer nationaux du Canada, qu'on appelle ici la Compagnie du National, est le point central de tous les emprunts prévus dans ce bill, mais les sociétés affiliées ne peuvent en bénéficier que dans la mesure où elles s'en servent aux fins prescrites.

Les articles 11 et 12 du bill sont semblables, avec cette différence que l'article 11 concerne le Canadien national et l'article 12 Air Canada. Ces deux articles permettent au ministre des Finances de faire des avances comptables aux deux sociétés au cas où, en cours d'année, leurs revenus ne suffisent pas à acquitter tous les frais d'exploitations et les frais imputables sur le revenu. Ces avances doivent être remboursées si les fonds sont suffisants;

sinon, il faudrait que des crédits soient votés afin de liquider le solde . . .

Le sénateur Desruisseaux: Lorsque vous parlez de compagnies affiliées, est-il également question des filiales?

M. Cooper: Je n'ai pas été tout à fait assez précis. Je faisais allusion à d'autres compagnies et à d'autres chemins de fer compris dans le réseau national. Ce sont toutes des compagnies contrôlées et affiliées, en ce sens qu'il existe un contrôle réel, qu'il ne s'agit pas d'un investissement mineur.

Le vice-président: Le rapport annuel fait état de ces compagnies.

M. Corner: Oui, à la page 28.

Le sénateur Desruisseaux: A la page 41 du rapport de 1972.

M. Cooper: C'est le groupe en question.

L'article 13 étend l'application d'une partie de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada aux années 1972 et 1973. Cet article prévoit l'émission et l'achat d'actions privilégiées de la Société des Chemins de fer Nationaux du Canada par le ministre des Finances.

Le sénateur Riley: C'est le ministre qui achète ces actions privilégiées.

M. Cooper: Le ministre des Finances. C'est lui qui détient toutes les actions privilégiées émises.

Le sénateur Riley: Je pourrais peut-être glisser ici un mot. Quelle est le processus à suivre afin d'obtenir l'autorisation d'émettre des obligations au public?

M. Cooper: Il y en a plusieurs. La Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada prévoit l'autorisation de faire des emprunts. Ce bill prévoit des emprunts avec ou sans la garantie du gouvernement, et certaines lois sur les embranchements contiennent le même genre de disposition, de même que la Loi sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada. Je pense que toutes les émissions garanties exigent un décret du conseil, ainsi que l'approbation par le gouverneur en conseil des conditions, des taux d'intérêts, et ainsi de suite.

Le sénateur Riley: Lorsqu'on offre une obligation à un actionnaire, lui remet-on un prospectus?

M. Corner: Il n'y a pas eu d'émission où nous ayons fait un emprunt public depuis 1960.

Le sénateur Riley: Je voudrais savoir qu'elle est le processus à suivre. Si, en tant qu'actionnaire, je veux acheter une obligation du CN . . .

M. Cooper: Une nouvelle émission?

Le sénateur Riley: Une nouvelle émission. Ai-je droit à un prospectus? Dans l'affirmative, que contient-il, et quelle protection ai-je, en tant qu'actionnaire, en ce qui concerne l'entière divulgation de la répartition? Le prospectus contient-il un bilan global, et ce dernier renferme-t-il un état financier à jour des chemins de fer au moment de l'émission de ces obligations, du moins avant l'expiration des trois mois précédents? Ce prospectus ne serait-il pas accompagné d'une lettre donnant toute assurance signée par les vérificateurs, ou ce que vous voudrez bien les appeler dans les circonstances?