

budget approuvé par le Gouverneur en conseil. Cela fut fait pour la première fois dans le Chapitre 45 des Statuts de 1951.

Bien que les problèmes qu'on a décrits dans les alinéas précédents n'aient plus l'importance pratique qu'ils avaient dans le passé, la pratique de dédoubler l'autorisation du National-Canadien de faire des dépenses d'immobilisations s'est poursuivie par son inclusion dans les lois dont il a été fait mention, supposément pour la seule raison de réunir en un seul endroit l'image financière complète du programme d'immobilisations du National-Canadien. De toute façon, aussi longtemps qu'on demandera au Parlement d'étudier les aspects financiers des lois annuelles, l'inclusion de ce dédoublement d'autorisation ne sera pas trop onéreux, bien que sa présentation au Parlement à une date tardive au cours d'une année puisse provoquer des commentaires défavorables.

#### c) AUTRES QUESTIONS

En plus des questions que nous avons décrites précédemment, ces lois annuelles prévoient également les moyens de pourvoir à des dispositions statutaires nécessaires et souhaitables comme, par exemple, les suivantes:

1. besoins additionnels ayant trait aux rapports et budgets annuels du National-Canadien (Art. 3(3) à (6)).
2. clarification du pouvoir de la société-mère de venir en aide aux autres éléments du Système (Art. 10)
3. prolongement annuel du moratorium sur l'intérêt d'une émission particulière de la Compagnie au Gouvernement (Art. 13) et
4. choix annuel de vérificateurs indépendants (Art. 15) comme il est requis par l'Article 38 de la Loi sur le National-Canadien.

#### C. AIR-CANADA

##### a) FINANCEMENT

Pour des raisons historiques, l'appui du Gouvernement au financement d'Air-Canada a également été prévu en

vertu de ces lois. Les autorisateurs en cause, qui découlent de façon générale de l'application des articles qui ont trait aux besoins correspondants du National-Canadien, sont les suivantes:

1. emprunts pour les frais courants d'exploitation et de revenus au moyen d'avances redevables du ministre des Finances (Art. 12)
2. emprunts à des fins d'immobilisations au moyen d'emprunts du ministre des Finances (Art. 7(1) et (2) et (4)).
3. garantie par Sa Majesté des émissions d'obligations de la Compagnie pour des fins d'immobilisations et pour rembourser les emprunts mentionnés dans le paragraphe 2 précédent (Art. 7(3) et (4) et (8)).

#### b) AUTRES QUESTIONS

Le choix de vérificateurs indépendants, comme on l'a dit précédemment, sert indirectement les mêmes fins en ce qui a trait à Air-Canada en vertu de l'Article 13 de la Loi sur Air-Canada qui stipule que «les comptes et les transactions financières de la Société seront vérifiés par un vérificateur nommé par le Parlement pour vérifier les comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada».

#### D. CONCLUSION

En tant que mesures législatives coordonnées, les Lois susmentionnées ont une variété d'objectifs utiles et nécessaires qui, s'ils n'étaient prévus sous cette forme, devraient l'être par d'autres mesures législatives. Il est évident qu'on a sacrifié la simplicité de la présentation au besoin de consolider le tout dans une seule loi. Le choix n'en est pas pour autant mauvais; il est probablement plus économique en fonction de temps du Parlement, à moins qu'on n'y substitue une législation permanente.

Montréal, le 7 décembre 1970.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.