

Dans le domaine ferroviaire, l'acompte a été, en moyenne, d'environ 20 p. 100. Il est un peu moindre dans le cas des autobus. Je pense qu'il est ordinairement de l'ordre de 15 p. 100. Mais ce sont des certificats qui sont, comme les obligations hypothécaires, garantis par des actifs matériels et tangibles qui peuvent au besoin, se vendre facilement, si le financement ne se poursuit pas jusqu'au bout. L'actif est là sous une forme très tangible.

M. BENIDICKSON: Oui, il y a l'actif, mais rien ne nous dit en réalité quel est le pourcentage entre le prêt et la valeur réelle et si le prêt relatif à l'autobus va être pour 10 ans,—alors qu'il aurait probablement peu de valeur marchande au bout de cinq ans. Il me semble, lorsque vous dites qu'une échéance de 15 ans est chose commune, que nous sommes ainsi limités lorsqu'il s'agit d'investissements en actions ordinaires où il faut inscrire les dividendes pendant tant d'années, et en biens immobiliers, où, disons-nous, ils ne peuvent effectuer un prêt de plus des deux tiers,—il me semble que cela est malavisé. Je me demande s'il est recommandable qu'une telle restriction puisse s'appliquer dans ce genre de législation.

M. CREAGHAN: Sauf que dans le cas qui nous occupe, le certificat d'emprunt s'applique à une compagnie et c'est en réalité la compagnie qui est la véritable emprunteuse. Est-ce une interprétation juste?

M. MACGREGOR: C'est en quelque sorte une obligation hypothécaire. Selon la coutume établie, ils ont suivi une voie particulière et cette méthode de financement s'est conformée à un plan bien déterminé, un plan bien compris et reconnu parmi les institutions d'investissement comme, par exemple, les compagnies d'assurance. A vrai dire, on ne mentionne pas précisément quelle proportion doit exister entre la valeur de l'équipement et le montant de ces certificats.

M. BENIDICKSON: Dites-vous que dans la pratique aux États-Unis, les compagnies d'assurance prêteront jusqu'à 85 p. 100,—c'est-à-dire, qu'ils n'exigeront que la différence de 15 p. 100 comptant de la part de l'emprunteur en ce qui concerne la matériel routier.

M. MACGREGOR: Oui, en général, en ce qui concerne les compagnies de transport de la catégorie A-1 et les compagnies d'autocars. Le minimum exigé est de 15 p. 100 comptant au début et, ordinairement, il se rembourse en six ans, ce qui est une période assez courte.

M. BENIDICKSON: Mais lorsque nous achetons une pièce d'équipement automobile et la revendons le jour suivant, elle perd 25 p. 100 de sa valeur.

M. MACGREGOR: Cela est vrai en ce qui concerne la dépréciation, si elles doivent être vendues la deuxième année. Mais dans le cas d'une compagnie d'autocars, aucune compagnie ne vendrait normalement ses autocars ou ses camions la deuxième année, parce qu'ils sont indispensables à son exploitation.

M. SOUTHAM: Vous avez parlé des chemins de fer et nous connaissons les tendances actuelles du transport public. Nous pensons maintenant en fonction d'autocars et d'importantes compagnies de camionnage. Quelqu'un a mentionné les voies aériennes. Que feraient les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien à l'égard de tels certificats?

M. MACGREGOR: On a étudié la possibilité d'inclure les aéronefs avec les autres formes de certificats, mais on a dû l'écartier. La pratique des certificats accordés à l'égard d'aéronefs ne remonte pas bien loin et l'on n'a pas encore pu, par expérience, établir leur valeur relative. Au surplus, d'après la nature même de la garantie, les risques inhérents aux aéronefs présentent plus d'incertitude qu'en ce qui concerne les autocars, les camions, etc. Ils doivent, naturellement, être entièrement assurés, les risques sont manifestement plus