

**Le sénateur Denis:** Je m'abstiens.

**Le président suppléant:** La motion est adoptée.

La parole est maintenant à M. Corner.

**M. Corner:** Je propose que M. Cooper commence à donner les grandes lignes des parties les plus importantes de ce projet de loi.

**M. G. M. Cooper, Conseiller général des Chemins de fer nationaux du Canada:** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir souhaité la bienvenue, à monsieur Corner et à moi-même, ainsi qu'à tous les représentants d'Air Canada. Après avoir écouté la discussion, j'aimerais dire que nous sommes à la disposition du Comité. Nous pourrions sans doute expliquer maintes des questions qui inquiètent les honorables sénateurs. Nous sommes prêts à essayer de faire tout notre possible.

Dans le cas des projets de loi antérieurs, la coutume a été de faire un résumé de la structure du projet de loi et de dire la raison des différentes dispositions. Si le Comité le désire, je le ferai; sinon, nous restons à sa disposition.

**Le président suppléant:** Est-ce d'accord?

**M. Cooper:** Je peux interrompre mes remarques n'importe quand.

**Le sénateur Sparrow:** A mon avis, cette procédure est sage.

**Des voix:** D'accord.

**M. Cooper:** De toute évidence, ce projet de loi touche un certain nombre de questions financières concernant le Canadien National et Air Canada, relativement à l'année civile 1973 et à la première moitié de 1974. Il ressemble fortement à des projets de loi semblables d'autres années.

Tels que je les vois, ses principaux aspects touchent un certain nombre de points concernant les dépenses d'établissement et les engagements du Canadien National, ainsi que d'autres visant les sources de fonds requises pour ces dépenses.

C'est surtout un bill de subsides qui concerne, comme l'indique son titre, la prestation de fonds pour faire face à des dépenses d'établissement, fonds que le CN lui-même produit largement.

Ni M. Corner, ni moi-même, n'avons vu le compte rendu du Sénat d'hier mais il semble que certaines déclarations décrivant les sources et la répartition des fonds du CN pour l'année 1971-1972 aient été mentionnées.

Le projet de loi vise, en fait, les sources de fonds qui sont largement internes.

Le projet de loi prévoit également des prêts du gouvernement à Air Canada ou des garanties du gouvernement pour des obligations que peut émettre Air Canada.

Il permet également d'avancer, au besoin, des fonds aux comptes d'opération de l'une ou l'autre compagnie, afin de faire face aux déficits de revenu annuels ou saisonniers et renferme une disposition concernant la loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada.

Voyons maintenant les points dans l'ordre; l'article 1 est tout simplement le titre abrégé du projet de loi, pour faciliter les renvois; l'article 2 donne les définitions communes habituelles.

**Le vice-président:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Cooper, mais lorsque vous parlez de remboursement, s'agit-il d'actions privilégiées?

**M. Cooper:** Non, monsieur; le but est de pourvoir à l'éventualité d'obligations de la société tombant à échéance. Puisque le Canadien National ne peut avoir de compte excédentaire, il n'a pas les fonds nécessaires au paiement de créances arrivant à échéance. On les rembourse en grande partie en mettant des valeurs de remplacement d'un montant égal ou moindre.

Dans certains cas, il est possible de retirer une partie du prêt en souscrivant les fonds disponibles. On émet ensuite des valeurs de remplacement ou l'on obtient des prêts temporaires du ministre des Finances afin de payer le solde des valeurs échues.

L'alinéa (1) de l'article 3 résume les besoins prévus du Canadien National en capitaux et en dépenses pour 1973 et pour la première moitié de 1974. L'alinéa (a) de l'article 3 (1) porte sur l'année 1973; l'alinéa (b) porte sur les dépenses de la première moitié de 1974; et l'alinéa (c) porte sur les engagements de la première moitié de 1974 qui ne seront échus qu'après 1973.

L'alinéa (2) de l'article 3 permet au Canadien National, avec l'approbation du gouverneur en conseil, d'emprunter uniquement pour la construction d'embranchements; si l'argent a été emprunté antérieurement au ministre à cette fin, la société peut alors emprunter au public afin de rembourser le ministre. Toutefois, le but final du droit d'emprunt se limite à la construction d'embranchements par le Canadien National.

Le reste de l'article 3 porte sur l'inscription de divers montants dans les rapports annuels du Canadien National; c'est-à-dire qu'il régit le contenu de nos rapports annuels pour les années à venir.

L'article 4 du bill donne au Canadien National, encore une fois avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'autorisation d'émettre certaines valeurs afin de fournir les montants autorisés par le droit d'emprunt dont j'ai déjà parlé. L'article 4 fixe ce droit à \$21,000, ce qui constitue le total des deux montants dont il est question aux alinéas (a) et (b) de l'article 3(1), soit, respectivement, 13 millions et 8 millions de dollars. Ainsi l'autorisation d'émettre des valeurs en vertu de l'article 4 se limite aux emprunts destinés à des embranchements.

L'article 4 (2) prescrit l'application d'une certaine dépréciation interne et d'un amortissement de l'escompte à l'égard de la dette.

L'article 5 investit le gouverneur en conseil du pouvoir d'autoriser la garantie des valeurs dont j'ai déjà parlé. Et l'article 6 régit la réception et la destination du produit des ventes de ces valeurs.

Les articles 1 à 6 ne portent que sur le réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

L'article 7 se rapporte uniquement à Air Canada. Il permet au ministre des Finances de consentir des prêts à Air Canada—comme l'indiquent les alinéas (1) et (2)—ou au gouvernement de garantir des valeurs d'Air Canada, ou les deux, toujours pour des périodes fixées par l'article.

L'alinéa (3)(a) de l'article 7 vise la même période de 1973 et de la première moitié de 1974; et l'alinéa (3) (b) de l'article 7, portant sur une période précise plus inusitée, a trait au financement de la transaction Rolls Royce dont a parlé le sénateur Benidickson.