

ANNEXE «B»**LOIS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE)****A. INTRODUCTION**

L'exposé qui suit est une revue succincte des divers aspects des Lois sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, dans le but de donner la juste perspective de leur objet et de leur fonctionnement. L'exposé fait suite aux nombreuses représentations qui ont été faites au sujet de l'élément temps pour la présentation des lois en Parlement.

L'exposé suppose la compréhension et l'acceptation du fait que l'élément temps est hors du contrôle des sociétés en cause et qu'il est, de leur point de vue, compensé en partie par l'extension à une période de dix-huit mois de l'exploitation de chaque loi.

Les références qu'on trouvera entre parenthèses au cours du présent exposé se rapportent aux articles correspondants du Bill C-186 de la session 1970-1971, c'est-à-dire au projet de loi de 1970.

La forme actuelle de ces lois découle d'une longue série de lois qui les ont précédées et qui remontent jusqu'au début des années 30. Toute étude comparative démontrera que les lois qui se sont succédé portaient de très claires indications de leur origine.

B. LE NATIONAL-CANADIEN**(a) FINANCEMENT—le but fondamental**

Bien que ces lois annuelles aient plusieurs fonctions, l'objectif fondamental de chacune, comme leur titre abrégé le laisse entendre, est de pourvoir l'autorisation statutaire qui pourrait être requise pour le financement des besoins financiers du «système national», qui comprend les Chemins de fer Nationaux du Canada, ses diverses filiales sous contrôle direct ou indirect, et les diverses propriétés et usines, propriété de la Couronne, qui ont été confiées à la gestion et à l'exploitation du National-Canadien.

La législation pourvoit donc comme il suit à l'autorisation du financement et de la garantie du National-Canadien:

1. EMPRUNTS**1.1 pour les frais courants d'exploitation et de revenus**

1.1.1 avances redevables du ministre des Finances requises à cause de l'insuffisance des revenus disponibles (Art. 11)

1.2 pour des fins d'immobilisations

1.2.1 emprunts par voie d'émissions publiques (Articles 3(2)(a) et 4(1) et (3) et la garantie desdits emprunts par Sa Majesté (Articles 5, 6 et 8)

1.2.2 emprunts du ministre des Finances (Articles 3(2)(a) et 9(1) et (2))

1.2.3 emprunts pour rembourser les prêts mentionnés à l'alinéa 1.2.2 (Articles 3(2)(b) et 4(1) et (3) et 9(3) et la garantie desdits emprunts par Sa Majesté (Articles 5, 6 et 8)

—il est à noter qu'au cours des récentes années le montant d'autorité accordé au National-Canadien

pour emprunter à des fins d'immobilisations a été relativement minime (Articles 4(3) et 9(2)—\$12 millions), ce qui fait un contraste frappant avec ses besoins et son autorité au cours de la période d'après-guerre qui a marqué le renouvellement de ses usines.

2. AVOIR CAPITAL-ACTIONS

2.1 achat par le ministre des Finances d'actions privilégiées du National-Canadien (Art. 14), fournissant des fonds supplémentaires à des fins d'immobilisations.

FONDS DE SOURCE INTERNE

3.1 Mise en œuvre à des fins d'immobilisations de montants prévus pour la dépréciation et l'amortissement de l'escompte de la dette.

—bien qu'une autorisation statutaire spéciale ne soit pas nécessaire pour la mise en œuvre en question, une disposition de ce genre a été insérée dans la Loi de 1950 pour satisfaire le désir des institutions prêteuses; cette disposition a été insérée de nouveau dans les Lois qui ont suivi dans le but de refléter un article correspondant dans le budget d'immobilisations approuvé du Système et pour compléter les autres articles qui sont des sources de fonds d'immobilisations, tels que mentionnés ci-dessus.

b) IMMOBILISATIONS

L'autorisation statutaire et le contrôle eu égard aux immobilisations du National-Canadien se trouvent à l'Article 37 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, au chapitre 29 des Statuts de 1955. En vertu de cet article, le National-Canadien est tenu de soumettre des prévisions annuelles pour ces besoins d'immobilisations et autres dépenses. La sanction par le gouverneur général du budget dans lequel ces prévisions sont inscrites (en vertu de cet article et de l'article 80 de la Loi sur l'administration financière) accorde à la Compagnie pleine autorisation pour la mise en œuvre de son programme d'immobilisations.

Il n'en reste pas moins que la pratique courante veut que les Lois annuelles sur le financement et la garantie autorisent de leur côté les mêmes dépenses. Pourquoi? La réponse est en partie historique et en partie une question de la présentation désirée par ceux qui sont responsables de la forme de la législation.

Avant 1951, les Lois sur le financement et la garantie du National-Canadien ne contenaient aucun équivalent des dispositions actuelles concernant les immobilisations (Art. 3(1)). Bien que cette pratique ancienne ne suscite aucun doute quant à l'autorité du National-Canadien de faire de telles dépenses, des problèmes d'ordre pratique se sont présentés de temps en temps dans la négociation d'emprunts du montant requis pour couvrir ces dépenses car, comme l'autorisation de dépenser découlait d'une loi et l'autorisation d'emprunter découlait d'une autre, il était très difficile d'établir un rapport direct entre les deux lois à la satisfaction des prêteurs éventuels. Un problème un peu différent mais tout aussi fâcheux, qu'on a résolu depuis ce temps, avait trait à l'exercice nécessaire des pouvoirs d'expropriation de la Compagnie. En conséquence, pour éviter ces problèmes, la forme des Lois annuelles sur le financement et la garantie fut modifiée pour inclure une autorisation parlementaire spéciale du programme d'immobilisations du Système, pour des catégories et des montants qui refléteraient et résumeraient le