

Le PRÉSIDENT: Et les avions?

M. MACGREGOR: Non, pas les avions. Il est question du matériel de transport utilisé sur les grandes routes. Aux États-Unis, il y a eu une longue expérience à propos de cette sorte de certificats. On s'est rendu compte qu'ils étaient aussi bons que les certificats de matériel ferroviaire, et il semble qu'il n'y ait nulle raison de ne pas les considérer comme admissibles, en ce moment.

M. CREAGHAN: Le matériel de transport est-il défini dans la loi existante?

M. MCGREGOR: Dans la Loi sur l'assurance?

M. CREAGHAN: Oui.

M. MACGREGOR: Non.

M. CREAGHAN: Avant d'aller plus loin, voulez-vous expliquer avec plus de détails ce que vous croyez que l'on entend par les mots «matériel de transport»?

M. MACGREGOR: Tout d'abord, les camions et les autocars utilisés sur les grandes routes. Cependant, je dois dire qu'il existe une incertitude en ce qui concerne les tramways. Il s'agissait autrefois de véhicules électriques. Aujourd'hui on tend beaucoup à utiliser les autobus qui finiront par être utilisés exclusivement. Il est difficile de déterminer si, au terme actuel de la loi, une compagnie de tramway est une compagnie ferroviaire au sens de cet article ou selon son but. La modification projetée élimine cette difficulté.

M. CREAGHAN: Je pense, par exemple, aux gros camions malaxeurs de ciment ou à une grande équipe de voitures automobiles appartenant à ces compagnies qui utilisent un grand nombre de voitures, aux grandes compagnies d'autobus, aux compagnies d'autobus municipales. Pensez-vous qu'elles soient toutes visées?

M. MACGREGOR: Non, je ne pense pas qu'elles le soient toutes. Les dernières certainement, mais peut-être pas les camions malaxeurs de ciment.

M. CREAGHAN: Pourquoi pas ces derniers? Ces camions constituent du matériel de transport. Il s'agit de «malaxation en mouvement».

M. MACGREGOR: J'estime qu'il s'agit de transport également.

M. CREAGHAN: Vous transportez du ciment. Vous pensez peut-être aux transporteurs en commun plutôt qu'aux transporteurs commerciaux.

M. MACLELLAN: Pourquoi ne s'appliquerait-elle pas, par exemple, à une camionnette de blanchisserie?

M. CREAGHAN: Ou à une voiture de location sans chauffeur—Tilden?

M. MACGREGOR: Je modifie mon observation. Je pense que tous ces véhicules devraient être inclus, parce qu'ils constituent du matériel de transport.

M. BENIDICKSON: Notre préoccupation ici est de restreindre de façon très étroite les occasions qu'a le conseil d'administration de se servir de son jugement et de son expérience en effectuant des investissements. Par exemple, en ce qui concerne les biens immobiliers, nous disons qu'un prêt ne peut être consenti au delà des deux tiers de la valeur estimative des biens immobiliers. Avons-nous ici quelque restriction en ce qui concerne un prêt pour du matériel qui se déprécie très rapidement et autres questions de ce genre?

M. MACGREGOR: Non, mais à vrai dire, la ligne de conduite adoptée en ce qui concerne des certificats de ce genre se fonde sur un programme bien établi en vertu du soi-disant «Régime de Philadelphie» qui date, évidemment. Pour financer des certificats gagés par le matériel ferroviaire, ils exigent ordinairement que le financement s'échelonne sur une période de 15 ans et, dans le cas d'autobus et de camions, la période est ordinairement de six ans. Dans les deux cas, on exige toujours un acompte substantiel.