

L'ARTICLE 6 établit la procédure concernant tant la garde du produit de la vente de ces valeurs que l'emploi de ce produit pour les fins auxquelles il est destiné.

Les six articles précédents concernaient exclusivement les besoins du Canadien National. L'ARTICLE 7 se rapporte entièrement à l'emprunt d'argent par Air Canada pour ses propres besoins, et il autorise soit des prêts à Air Canada sur le Fonds du revenu consolidé (Paragraphe 1 et 2), soit des garanties par le Gouvernement d'obligations ou débetures à être émises par Air Canada (paragraphe 3).

Le PARAGRAPHE (4) prévoit que le principal global non encore remboursé à quelque époque est limité à \$174 millions, en rapport à la période du 1<sup>er</sup> janvier 1970 au 30 juin 1971 et à l'équivalent en dollars canadiens de £13 millions en rapport à la période du 1<sup>er</sup> juillet 1971 au 31 décembre 1974.

Le PARAGRAPHE (5) modifie le Paragraphe 4 en prévoyant un excédent temporaire pendant le court espace de temps où les emprunts du Fonds du revenu consolidé et les valeurs garanties émises au public pour repayer ces emprunts peuvent être nécessairement payables.

Les PARAGRAPHES (6) et (7) de L'ARTICLE 7 concernent la garde et l'emploi du produit des obligations garanties d'Air Canada.

L'ARTICLE 8 prévoit tant la signature que les effets de la garantie des valeurs du Canadien National ou d'obligations d'Air Canada émises en vertu de cette Loi.

Le PARAGRAPHE (1) de L'ARTICLE 9 autorise, en ce qui concerne le Canadien National, des prêts à même le Fonds du revenu consolidé au lieu d'émissions publiques. Le PARAGRAPHE (2) de L'ARTICLE 9 limite le principal global des prêts à la somme de \$12 millions, tel que stipulé à l'article 4(3); le PARAGRAPHE (3) de L'ARTICLE 9 concerne l'excédent temporaire des montants payables qui peut survenir nécessairement par suite de l'émission de valeurs dans le public pour rembourser des emprunts du Gouvernement.

A l'exception des dates, les quelques articles qui suivent sont identiques aux articles des lois antérieures de financement et garantie.

L'ARTICLE 10 permet la consolidation des besoins des compagnies constituantes du Réseau du Canadien National pour fins de dépenses d'établissement de manière que, si la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada peut être le point de mire et l'emprunteur en rapport à tout financement, les besoins de toutes les compagnies constituantes seront satisfaits. En fait le budget est celui du Réseau du Canadien National, et non seulement celui de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les ARTICLES 11 et 12, qui sont d'une forme identique, concernent respectivement le Canadien National et Air Canada. Ils stipulent qu'en tout temps avant le 1<sup>er</sup> juillet 1971, si les revenus de la compagnie étaient insuffisants pour acquitter tous ses frais d'exploitation, le Ministre des Finances peut mettre à sa disposition les montants nécessaires pour couvrir tous ces frais, sujet à remboursement dans la mesure du possible.

Les ARTICLES 13 et 14 prolongent certaines dispositions spéciales qui se retrouvaient dans la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1952, pour un délai déterminé qui serait autrement expiré. Les mêmes dispositions étaient contenues dans chacune des lois antérieures sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie).

L'ARTICLE 13 relève la Compagnie de l'obligation de payer l'intérêt sur une somme de \$100 millions.

L'ARTICLE 14 prévoit l'achat par le Ministre des Finances d'actions privilégiées du Canadien National pour un montant égal à 3% des revenus annuels bruts du Réseau. Ceci constitue une des sources de capitaux requis pour faire face aux dépenses d'établissement prévues à l'article 3(1).

L'ARTICLE 15 en est un autre de la catégorie des articles spéciaux et il donne suite à l'obligation statutaire qu'a le Parlement de nommer des vérificateurs indépendants pour faire la vérification des comptes du Réseau du Canadien National.