

pour le compte du CN, celui-ci a déjà préparé tous les connaissements. Les colis sont placés dans les camions et transportés par la CNTL. Celle-ci remet une feuille d'expédition au CN; il y a un connaissement pour tout le chargement.

On a fait allusion un peu plus tôt au fait qu'au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard la CNTL est considérée comme étant un service de transport en commun. Cette source produit une très faible part du trafic, soit le 1 p. 100 dont a fait mention M. MacMillan; mais si nous cherchons en tant que service de transport en commun à exploiter le secteur du trafic dans ces deux provinces en utilisant le nom de la CNTL, nous devrions utiliser une feuille de route de la CNTL.

Le sénateur Riley: Eh bien, pour revenir à l'actif de la CNTL, sans tenir compte du matériel roulant, la compagnie a-t-elle des investissements dans d'autres secteurs que dans la société Eastern? A-t-elle des investissements dans d'autres compagnies, soit des compagnies de transport?

M. Corner: Oui. Ce bilan que vous avez devant vous monsieur le sénateur—ou il peut être en voie d'être reproduit—est celui de la société de gestion de la CNTL et ce que nous avons du côté de l'actif représente notre investissement dans les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement. Il s'agit de ce que nous investissons au début en plus de certaines avances faites jusqu'ici et il y a également les investissements dans le domaine des véhicules qui constituent le matériel roulant de la CNTL. A part les véhicules-moteurs, les remorques, les tracteurs et ce genre de chose, il n'y a que très peu d'actif.

Le sénateur Riley: Il s'agit des tracteurs et des remorques de la CNTL?

M. Corner: En effet.

Le sénateur Riley: Ainsi que les investissements effectués dans ces autres compagnies.

M. Corner: En effet, dans les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement.

Le sénateur Riley: Et cela représente l'actif figurant au bilan?

M. Corner: En effet.

M. MacMillan: Les immobilisations de la CNTL ne figurent pas au bilan. D'ailleurs, je serais fort surpris qu'elle en ait. L'actif qui a fait l'objet de la discussion est l'équipement. Les sociétés de camionnage qui opèrent distinctement comme la Eastern ont des immobilisations qui figurent dans leur propre bilan, et qui sont consolidées dans celui-ci.

Le sénateur Riley: Ces immobilisations sont consolidées dans le bilan de la CNTL?

M. MacMillan: En effet. Et lorsque vous le verrez, vous constaterez qu'il existe un poste qui se lit, «Investissement dans les filiales.» Il s'agit-là des sociétés de camionnage qui opèrent distinctement. La seule qui existe encore dans l'Est est, je crois, la société Eastern.

Le sénateur Riley: Je crois que la CNTL n'a pas de permis d'exploitation pour la province de Québec.

M. MacMillan: Non.

Le sénateur Riley: A-t-elle un permis d'exploitation pour la province de Terre-Neuve?

M. MacMillan: Je ne le crois pas.

Le sénateur Riley: A-t-elle un permis d'exploitation pour une province au-delà du Québec?

M. MacMillan: Le CNTL?

Le sénateur Riley: Oui, comme transporteur commun. A-t-il reçu un permis à titre de transporteur commun en vertu d'une juridiction provinciale d'une province à l'ouest du Québec?

M. MacMillan: Je n'essaie pas d'éluder votre question, sénateur, mais je ne crois pas, parce qu'en Ontario, par exemple, nous avons un certain nombre de sociétés de camionnage exploitées séparément qui desservent un très vaste secteur de la province et qui opèrent de façon complètement indépendante, de la même façon qu'Eastern au Nouveau-Brunswick. La situation est vraiment sans égale dans le Grand Toronto, en ce sens que la majorité des terminaux sont situés au nord des limites municipales de Toronto. C'est ce que nous avons appelé «Concord», et nous avons une autoroute là de peut-être 20 milles qui permet d'arriver au cœur de la cité de Toronto, et nous avons dû demander au gouvernement provincial, en fait, des droits de pont sur cette autoroute afin de pouvoir effectuer la distribution. Ensuite, depuis ce terminal, nous devons aborder directement les principaux points de distribution de l'Ouest ontarien—Brantford, Guelph, etc. Ainsi, la situation ici est quelque peu différente.

Au Manitoba, nous avons ou nous avions des opérations du CNTL qui étaient directement utilisées en substitution au service ferroviaire. Il n'y en avait un au nord qui joignait les lacs, et ainsi de suite. Mais jamais à ma connaissance le CNTL comme tel, n'a eu de valeurs immobilisées; mais il a des investissements dans le matériel pour lui permettre d'effectuer ses occupations. Toutefois, ces dernières à leur tour s'effectuent par contrat avec la compagnie parente et, comme je le disais il y a quelques temps, j'ai connu des cas où le CNTL a fait une offre pour le transport routier, mais à présenté une offre plus élevée qu'un indépendant, et ce dernier s'est vu accorder le contrat.

Lors de la dernière réunion, vous vous êtes intéressés à un autre point: la question des subsides, et je puis vous assurer que le CNTL n'a reçu aucun subside.

Le sénateur Riley: Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

M. MacMillan: Non.

Le sénateur Riley: Le CNTL a-t-il présenté une demande pour obtenir de tels subsides, ou tâché d'en obtenir d'une autre façon?

M. MacMillan: A ma connaissance, les chemins de fer ne reçoivent aucun subside pour les messageries. Je sais que tel a été le cas pendant de nombreuses années. Bien sûr, nous recevons des subsides pour les messageries par train.

Le sénateur Riley: Je comprends cela, mais quant à moi, il n'y a aucune disposition dans la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique qui empêche le CNTL de présenter une demande de subsides.