

Canada et qui fonctionnent selon des principes commerciaux et en vertu de statuts pertinents. Cela soulève toute une foule de questions sur la façon dont des sociétés propriétaires doivent être exploitées et sur le degré de contrôle que doit exercer le Parlement.

Si l'on fait un retour dans le passé—bon nombre de sénateurs ici présents sont au courant, le sénateur Benidickson et d'autres—si l'on se reporte à la commission Drayton Acworth et aux diverses commissions...

**Le sénateur Benidickson:** J'avoue franchement que je ne me souviens pas. C'est si compliqué que j'ai oublié.

**M. Vaughan:** Quoi qu'il en soit, la Commission Drayton Acworth fut instituée en 1917 et constitua le prélude à l'annexion des compagnies en faillite dont la fusion forma les Chemins de fer Nationaux. On décida alors qu'elles devraient rendre compte de leurs opérations au Parlement.

Les temps ont changé et nous vivons aujourd'hui dans un monde différent. Les demandes faites aux sociétés ne sont plus les mêmes et les Chemins de fer Nationaux comme Air Canada veulent être à même de répondre à ces demandes, si bien que nous serions heureux de discuter de cette question.

**Le sénateur Benidickson:** Je me demande s'il ne s'agit pas d'un double emploi. Vous avez laissé entendre qu'il vous semblait que la Chambre des communes s'intéressait à la question en règle générale.

**M. Vaughan:** Il en est question, comme je vous l'ai dit. Il ne s'agit pas simplement de transformer des dettes en équité. Je crois qu'il s'agit de plus que cela, et c'est ce à quoi le sénateur Grosart a fait allusion lui aussi.

**Le sénateur Grosart:** Monsieur Vaughan, j'espère que vous ne m'en voudrez pas de lire entre les lignes de votre déclaration.

**M. Vaughan:** Je n'ai pas laissé beaucoup de place; j'essayais de le faire à simple interligne. Ne grossissez pas trop.

**Le sénateur Grosart:** Vous avez très bien fait, compte tenu des circonstances.

**Le sénateur Benidickson:** Je ne suis pas trop au courant du projet de loi, mais je connais bien ce genre de statut. Comme je l'ai dit l'autre soir au Sénat, je suis connu pour avoir parrainé des bills similaires lorsque j'étais à la Chambre des communes. Ce qui m'intéresse est ceci: je me reporte à la révision du capital de 1952. J'avais participé en tant qu'adjoint du ministre des Finances, à la présentation de cette mesure législative. Avant cela, en 1937, il y avait déjà eu une révision du capital. Nous entendons souvent de diverses sources, y compris des orateurs représentant les Chemins de fer Nationaux du Canada, que cette société est endettée, et l'on parle généralement de bois mort qui remonte à la fusion de ces chemins de fer; vers 1923.

Je me souviens qu'en 1952, lorsque nous revisâmes la structure du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, le Parlement reçut plus ou moins l'assurance que désormais il s'agissait d'une entreprise raisonnablement saine et qui pouvait se suffire. Puis, les années suivantes, nous fûmes saisis de projets de loi semblables à celui que nous avons devant nous aujourd'hui, des bills annuels prescrivant de nouveaux capitaux.

A chaque fois, des preuves ont été fournies par le président qui, à cette époque, se présentait devant le comité de la Chambre des communes accompagné d'une suite imposante. Il nous donna toujours l'assurance que si nous consentions ces nouveaux capitaux pour telle ou telle raison—une nouveauté technologique comme le moteur diesel, le triage à butte pour les wagons de marchandises, l'achat de wagons modernes pouvant transporter certains produits en plus grande quantité ou d'autres choses du genre—nous en tirerions profit comme cela se produirait dans n'importe quelle autre entreprise, ou bien la compagnie ferait faillite.

Ce qui m'intéresse, naturellement, c'est ce projet de loi. Vous demandez des capitaux additionnels qu'une autre entreprise devrait se procurer sur le marché des investissements en prouvant aux bailleurs de fonds qu'ils en retireront un bénéfice. Comment pouvons-nous obtenir une idée de la structure du capital et de son rapport avec les profits et pertes, et savoir combien d'argent sans intérêt a été fourni durant cette période? Comment pouvons-nous obtenir des Chemins de fer Nationaux une sorte de bilan qui mettrait les choses à jour depuis la révision du capital de 1952? Ce projet de loi ajoutera à la dette de capital, en dépit de ce que dit le sénateur Cook, même si une certaine portion des fonds est fournie par la compagnie par suite de l'amortissement et d'autres facteurs.

**M. Vaughan:** Monsieur le sénateur, me permettez-vous de vous rafraîchir la mémoire un instant?

**Le sénateur Benidickson:** Allez-y.

**M. Vaughan:** L'argent dont il est fait mention à la page 2 du projet de loi ne provient pas du Fonds du revenu consolidé. Pour employer une analogie, nous nous adressons à vous en tant qu'«actionnaires» en vous demandant de nous permettre «de dépenser l'argent que nous possédons». Il s'agit de l'argent que nous gagnons.

Il y a \$229 millions, moins le montant normal d'environ \$30 millions pour des travaux non terminés, des fonds accumulés d'amortissement, l'achat de valeurs privilégiées par le gouvernement et naturellement les \$10 millions destinées aux emprunts pour embranchements, qui n'ont pas été utilisés.

**Le sénateur Benidickson:** Ces valeurs privilégiées sont cependant peu usuelles.

**M. Vaughan:** Je vous l'accorde.

**Le sénateur Benidickson:** S'agit-il de \$100 millions?

**M. Vaughan:** Non. On se base sur la formule de 3 p. 100 du revenu brut d'exploitation sur une année, et elle irait jusqu'à 4 p. 100 si nos profits nous permettaient de le payer.

**Le sénateur Benidickson:** C'est exact, mais depuis 1952, il y a eu très peu d'années où ces 4 p. 100 ont été payés sur ces valeurs privilégiées. Est-ce vrai?

**M. Vaughan:** Certaines années pourtant. Nous avons enregistré un profit en 1952 et en 1953, un déficit en 1954, un profit en 1955, et en 1956 un profit de \$26 millions. Sur les cinq années que je viens de mentionner, nous avons enregistré un profit total de \$8 millions qui a été remis au gouvernement. Nous ne l'avons pas retenu. Vous avez raison quant à l'équité, mais...