

cette année et qui a trait aux dépenses et aux garanties peut-être scindé en trois ou quatre parties. Aux termes de l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 3 du projet de loi à l'étude, les chemins de fer Nationaux sont autorisés, pour l'année 1961, à effectuer des dépenses d'établissement dont la somme n'excède pas \$178,900,000. Si les honorables sénateurs veulent bien se reporter au haut de la page 2 du projet de loi, ils y trouveront un court résumé des dépenses envisagées. Ce résumé se passe de commentaire et je n'entends pas en dire plus long à cet égard.

L'alinéa b) a été ajouté à ce paragraphe vu que cette mesure s'étend aux dépenses que les chemins de fer Nationaux effectueront à compter du 1^{er} janvier 1960 au 30 juin 1962. Aux termes de cet alinéa, les chemins de fer Nationaux sont autorisés à faire des dépenses d'établissement n'excédant pas soixante-seize millions de dollars au cours du premier semestre de l'année 1962. En d'autres termes, le projet de loi à l'étude, quant à l'élément temps, s'étend sur une période plus longue qu'une année financière normale pour ce qui est des chemins de fer Nationaux. De fait, il s'étend sur une période de dix-huit mois. Dans les mesures de ce genre, il faut toujours prévoir une disposition qui permette à la compagnie de fonctionner pendant le premier semestre de son prochain exercice financier.

Les honorables sénateurs constateront qu'aux termes de cet alinéa, le National-Canadien est autorisé à effectuer des placements dans les valeurs d'Air-Canada au cours du premier semestre de l'année prochaine afin de permettre à ce dernier organisme de faire les dépenses d'établissement qui s'imposent. Cet alinéa prévoit également que le National-Canadien peut effectuer des dépenses d'établissement pour du matériel, des hôtels et embranchements.

Enfin, aux termes de l'alinéa c) de ce paragraphe, le National-Canadien est habilité à conclure des contrats avant le 1^{er} juillet 1962 en vue de l'acquisition de matériel nouveau et de l'amélioration générale de sa valeur immobilière, pour des montants n'excédant pas quarante-quatre millions de dollars dans l'ensemble. Je tiens à signaler qu'aucun montant payable en vertu de ces contrats ne peut être effectué avant le 1^{er} janvier 1962 et que tout versement effectué aux termes de cet alinéa doit être fait avant le 1^{er} juillet 1962. Toute somme qui, en vertu de ces contrats, serait impayée le 1^{er} juillet 1962, devrait faire l'objet d'une mesure analogue à celle-ci l'année prochaine.

Le bill renferme comme d'habitude l'article qui autorise les chemins de fer: (1) à emprunter de l'argent et à émettre des obligations; (2) à inscrire dans leur rapport annuel

le montant emprunté; (3) à inclure dans leur budget pour l'année 1962 le montant estimatif dont la compagnie aura besoin à titre de dépenses d'établissement durant la prochaine année financière, et (4) à indiquer dans le budget annuel le montant encore dû en vertu de tous les contrats non encore terminés.

Le projet de loi prévoit également que la Compagnie peut émettre ses propres billets, certificats gagés sur le matériel, obligations et autres titres aux termes et conditions que le gouverneur en conseil approuvera.

En outre, les chemins de fer sont autorisés à se servir des réserves accumulées pour dépréciation et amortissement de l'escompte à l'égard de la dette afin de couvrir les dépenses énumérées à l'article 3 de la mesure.

Enfin, relativement à l'émission de titres, les honorables sénateurs observeront qu'au paragraphe (3) de l'article 4, les chemins de fer sont limités à la somme de \$76,800,000, moins le montant que la Compagnie peut recevoir durant la période allant du 1^{er} janvier 1961 au 30 juin 1962 par suite de la vente au ministre des Finances d'actions privilégiées de la Compagnie. Si les honorables sénateurs veulent bien se reporter aux notes explicatives à la page 3 de droite, ils y verront un état détaillé de tous les postes qui forment le montant de \$76,800,000.

Le projet de loi renferme l'article habituel sur les garanties fournies par le gouvernement et il établit la façon dont la Compagnie doit utiliser et administrer les sommes réalisées par la vente des titres.

D'autres articles du bill confèrent aux chemins de fer les pouvoirs dont ils jouissent ordinairement et déterminent les formalités administratives nécessaires. Par exemple, la compagnie a le pouvoir d'aider toutes les autres compagnies comprises dans le réseau, comme les compagnies hôtelières, les lignes du *Grand Trunk Western* et autres embranchements.

D'autres articles traitent des transactions financières qui auront lieu durant la prochaine année financière entre le ministre des Finances et la Compagnie, y compris le droit que le ministre des Finances possède d'avancer de temps à autre des fonds à la Compagnie afin de combler les déficits. Un pouvoir analogue est conféré au ministre à l'égard de tous les autres déficits qui peuvent survenir dans l'exploitation des lignes d'Air-Canada.

Le dernier article dont je me propose de parler est l'article 14. Vous remarquerez, honorables collègues, que par cet article, M. J. A. deLalanne, expert-comptable qui a son bureau à Montréal, est nommé vérificateur indépendant. Il sera chargé de procéder à une vérification ininterrompue des comptes de la compagnie de chemins de fer pour l'année