

celui qu'a pris M. Jamieson à la Chambre des communes, à savoir que d'une façon ou d'une autre on étudiera la question. Je vous reporte aux débats de comité cités par le sénateur Grosart, ceux du Comité des Transports et Communications de la Chambre des communes, Question n° 1 pour le 16 février.

Vous me dites qu'avis vous a été donné qu'on étudierait certaines des questions qui m'intéressent, comme l'histoire des capitaux des Chemins de fer Nationaux depuis la Loi sur la révision du capital de 1952. Je n'aimerais pas particulièrement voir de double emploi, mais je n'en lirai pas moins les comptes rendus avec intérêt.

Je vais parler au Président pour savoir quand il se propose de vous appeler. S'il a déjà pris d'autres engagements pour le comité, cela pourrait traîner longtemps. Ainsi; lorsque votre rapport annuel pour 1970 sera publié, je pourrais demander au Sénat d'approuver un rappel des représentants des Chemins de fer Nationaux devant nous, afin que, nous basant sur le rapport annuel de 1970, nous ayons l'occasion d'analyser certaines des questions qui nous intéressent comme vous le savez. Vous avez probablement lu ce que j'ai dit la semaine dernière.

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Benidickson: Vous avez expliqué les \$100 millions et le moratoire à leur sujet, ainsi que le moratoire que l'on demande de nouveau dans la clause 13 cette année. En ce qui concerne le net après amortissement et les sources de capitaux émanant de la compagnie même, que demandez-vous dans ce bill en fait de nouvelles avances de capitaux de la part du gouvernement?

M. Vaughan: Les Chemins de fer ne demandent rien, si ce n'est la possibilité d'emprunter \$10 millions pour des embranchements dont nous n'aurons peut-être pas besoin. Nous en faisons la demande pour le cas où nos sources de capitaux ne seraient pas suffisantes.

Le sénateur Benidickson: Je vous comprends en ce qui concerne les embranchements, parce que dans certains cas des décisions politiques ont été prises pour la construction de certaines lignes qui furent incorporées à votre structure de capital pour propriété ou administration.

M. Vaughan: J'aimerais modifier ma dernière réponse en disant que les \$10 millions d'emprunt pour les embranchements n'ont pas été utilisés en 1970, si bien qu'il ne reste en fait que les 2 millions de dollars.

Le président suppléant: Vous voulez dire de nouveaux capitaux?

M. Vaughan: Que nous pourrions emprunter, oui.

Le sénateur Cook: Est-il exact que ce bill prescrit une somme de \$30 millions pour des valeurs privilégiées?

M. Vaughan: Oui, mais nous n'appelons pas cela un emprunt.

Le sénateur Benidickson: C'est l'apport de ce que vous appelez une nouvelle équité.

Le sénateur Cook: Vous appelez cela un nouveau capital.

Le sénateur Benidickson: Je l'appellerais nouveau capital parce que si j'étais un bailleur de fonds, me basant sur la situation actuelle des Chemins de fer, je ne penserais pas en retirer d'intérêt.

Le sénateur Cook: Ce bill n'obligerait-il pas aussi le gouvernement à amortir le déficit des Chemins de fer Nationaux pour 1970, s'il y en a un?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Benidickson: Ce qui m'amène à ma prochaine question: les années où vous avez eu un déficit, le gouvernement le comblait généralement en incluant une somme d'argent dans les Prévisions budgétaires supplémentaires pour l'année financière en question, et cela a parfois représenté un nombre substantiel de millions. Ces déficits sont-ils accumulés dans vos livres de telle sorte que vous soyez obligés de payer un intérêt à leur sujet?

M. Vaughan: Non, monsieur.

Le sénateur Benidickson: Si bien que dans ce cas encore, il s'agit virtuellement d'un don des actionnaires?

M. Vaughan: Je n'appellerais pas cela un don. Il ne faut pas oublier que nous administrons la compagnie pour le Canada: ce sont là les arrangements financiers que le Canada a décidé de prendre, et nous en faisons simplement partie. Nous sommes en fait vos représentants et nous nous efforçons d'agir d'une façon compétente et sérieuse.

Le sénateur Benidickson: Mais n'êtes-vous pas obligés de le rembourser ou n'envisagez-vous pas au moins la possibilité de payer un intérêt ou quoi que ce soit?

M. Vaughan: Non, c'est cela que la loi de 1937 a amorti.

Le sénateur Cook: Le paiement de dette que vous avez fait en 1969 était de l'ordre de \$24 millions, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Cook: Savez-vous ce qu'il sera en 1970?

M. Vaughan: Le rapport de 1970, qui paraîtra dans deux ou trois semaines, donne le résultat de nos opérations. Le déficit pour 1970 sera légèrement plus élevé que celui de 1969 à cause de nombreux facteurs. L'augmentation ne sera pas énorme, peut-être \$3 ou \$4 millions ou quelque chose comme cela. Sans révéler le montant exact, je puis dire qu'il sera de cet ordre, et il apparaîtra probablement dans des prévisions budgétaires quelque part. Nous avons connu des difficultés en 1970, l'économie ayant été affectée d'une façon générale, et la grève de l'industrie automobile nous a également causé du tort. Des facteurs de ce genre ont affecté nos affaires, mais je crois que nous avons réussi à contrôler assez bien la situation. Notre profit net avant l'intérêt est de l'ordre de \$45 à \$50 millions et si nous étions à même d'opérer sans l'équité moitié-moitié, nous pourrions faire beaucoup mieux.

Le sénateur Benidickson: C'est à cela que je voulais en venir. Lorsque vous émettez votre communiqué de presse, ou quelle que soit la façon dont vous présentiez votre rapport annuel, vous spécifiez généralement vos profits d'exploitation, s'il y en a, et je crois qu'il y en a eu ces dernières années. Vous incluez aussi dans ce rapport une déclaration semblable à celle que vous venez de faire, à savoir que si vous n'aviez pas à payer d'intérêt sur certaines choses, votre déficit ne serait pas ce qu'il est. Quelles sont ces choses sur lesquelles à votre avis vous devriez être exemptés de l'intérêt?

M. Vaughan: Eh bien, il y a la dette. Nous avons beaucoup de titres en circulation, et une dette qui se chiffre à