

M. Vaughan: Non, elle fait partie du système.

Si vous vous reportez à la page 32 de notre rapport annuel, vous verrez que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est la société-mère. La Canadian National Express Company est une filiale. Cette filiale nous a rapporté un profit. Le CNR-France est une société propriétaire de l'Hôtel Scribe à Paris et la Canadian National Realties Limited est une entreprise qui jouit d'une grande autonomie en matière de transactions immobilières; tout profit net dans ce domaine est versé à la section des «autres revenus» du compte consolidé.

Un sénateur: La compagnie Pine Point est-elle une filiale?

M. Vaughan: Non, monsieur. La Great Slave Railway a été construit en vertu des dispositions d'une loi spéciale du Parlement et les fonds ont été fournis par le Parlement pour construire un chemin de fer au bénéfice du développement des ressources. On nous a par la suite confié son exploitation, ce qui fait que ce chemin de fer fait maintenant partie de notre système d'exploitation.

Le sénateur Benidickson: Il n'en est pas question dans l'état de compte.

M. Vaughan: Je vous assure que si, monsieur le sénateur.

Le sénateur Grosart: C'était à l'époque où on avait de l'ambition.

M. Vaughan: Vous avez raison. Ce fut un déboursé méritoire, parce qu'il a permis de reculer les frontières du Nord.

Le président suppléant: Quel est le résultat de l'exploitation de filiales qui s'occupent du transport routier?

M. Vaughan: Le rapport annuel donne la liste des entreprises de camionnage. Nous en retirons un profit net de 2 millions de dollars, je crois, ou, du moins, d'un million et demi de dollars.

Le sénateur Grosart: Quelle est la situation des Télécommunications du National-Canadien, des communications elles-mêmes?

M. Vaughan: Il ne s'agit pas dans ce cas-là d'une compagnie distincte, mais plutôt d'un service dont les profits s'établissent à environ 7 p. 100. Il se pourrait que vous me demandiez comment il se fait, si nous sommes vraiment de si bons administrateurs, que nous subissions un déficit. J'espère que vous ne me poserez pas cette question.

Le sénateur Benidickson: Vous exploitez certains services de transport dans les Maritimes et je songe de façon particulière aux navires. Font-ils partie de votre structure d'immobilisations ou sont-ils exploitées simplement en vertu de crédits gouvernementaux?

M. Vaughan: Nous exploitons des navires entre la terre ferme et Terre-Neuve, entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard et un service de navires côtiers le long du littoral de Terre-Neuve.

Le sénateur Hollett: Y a-t-il un service d'autobus qui relève de votre compagnie?

M. Vaughan: Oui, il y a aussi le service d'autobus. Les dépenses en immobilisations pour les navires sont fournies par un crédit particulier du Gouvernement. Le Gouvernement prend ensuite à sa charge le mince écart entre les

revenus et les dépenses de ces exploitations et ces chiffres apparaissent dans un crédit spécial qui vous est présenté. Mais, dans le rapport annuel, les montants que nous recevons pour l'exploitation de ces services sont compris dans les revenus perçus pour l'ensemble de l'exploitation ferroviaire.

Le sénateur Grosart: Vous permet-on de réaliser un profit à ce titre?

M. Vaughan: Ils ne sont pas dans une situation profitable à l'heure actuelle.

Le sénateur Grosart: Retirez-vous un profit dans ce que vous demandez au Gouvernement pour l'exploitation de ces services, ou bien vous en acquittez-vous pour le prix coûtant ou pour moins du prix coûtant?

M. Vaughan: Incidemment, j'ai oublié de mentionner le *Bluenose*, et c'est regrettable, car je suis moi-même originaire des Maritimes. Nous recevons des frais de gestion pour l'exploitation de ces services, monsieur le sénateur, parce que tout notre personnel de la région Atlantique s'occupe de l'exploitation de ces services.

Le sénateur Benidickson: S'agit-il d'une somme globale ou d'un pourcentage?

M. Vaughan: Je dois vous dire que nous sommes dédommagés complètement pour les petits écarts. Je ne me souviens pas exactement du montant des frais de gestion.

Le sénateur Cook: Monsieur Vaughan, vous nous avez ensuite établi votre dépréciation aux environs de 200 millions de dollars. Je serais porté à établir ce chiffre à 175 millions de dollars pour que vous puissiez vous en tirer sans profit ni perte. Comment faites-vous pour en arriver à un montant de dépréciation de cet ordre?

M. Vaughan: Pendant que mes fonctionnaires s'occupent de trouver la réponse, permettez-moi d'expliquer ce qu'on appelle la classification uniforme des comptes.

Le sénateur Cook: Et qui établit cette classification?

M. Vaughan: C'est une classification qui a été établie par l'ancienne Commission des transports, qui est maintenant la Commission canadienne des transports. Les taux de dépréciation sur l'équipement sont sujets à réglementation et il ne s'agit aucunement d'un calcul sujet à des modifications continues.

Le sénateur Cook: Vous est-il possible d'exercer un contrôle?

M. Vaughan: Il faut absolument qu'il y ait certains frais de dépréciation comme, par exemple, sur les locomotives qui ont peut-être une vie de 30 ans. Nous possédons des renseignements très complets à ce sujet et nous les mettrons à votre disposition si vous le désirez.

Le sénateur Cook: Je vous remercie, mais j'étais simplement intéressé à entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Vaughan: Dans l'hôtellerie et certains autres domaines, la dépréciation est établie comme on le fait normalement dans le domaine des affaires.

Le président suppléant: Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser?

Le sénateur Grosart: Nous n'avons pas encore parlé d'Air-Canada et j'estime que nous manquerions à notre devoir si