

M. Vaughan: Non. Si vous consultez notre dernier rapport annuel, vous voyez que l'intérêt est de \$74 millions. Je veux dire que je pense et que j'espère que nous pourrions demander un réarrangement de notre structure de capital en vertu duquel l'intérêt serait coupé de \$50 à \$60 millions. En mettant cela en parallèle avec nos opérations nettes, nous nous trouverions dans une situation nous permettant de faire des profits.

Le sénateur Grosart: Si vous étiez capables de convaincre le gouvernement de le faire, votre rapport annuel montrerait alors des gains nets positifs?

Le sénateur Burchill: J'ai beaucoup aimé un livre appelé *Le Rêve National*, qui est l'histoire du Canadien Pacifique. Vous devriez faire écrire une histoire des Chemins de fer Nationaux dans laquelle tout serait expliqué.

M. Vaughan: Mais nous en avons une, monsieur le sénateur, et je regrette que vous ne l'avez pas entre les mains. Nous possédons plus qu'un simple rêve.

Le sénateur Langlois: Oui, vous avez un cauchemar.

Le sénateur Grosart: C'est un cauchemar que vous avez, monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Donnez-lui le nom que vous voulez, c'est un défi. Je trouve que notre compagnie fait du mieux qu'elle peut et j'estime qu'elle fait un travail louable pour l'ensemble du Canada. Vous devriez faire parvenir un certain nombre de ces livres aux honorables sénateurs, monsieur Smith. Ils contiennent des historiques de la compagnie. Le premier volume part de 1836 et va jusqu'à une certaine époque et le second est un historique à partir de cette époque jusqu'à la fusion en 1923. Le colonel Stevens, historien bien connu, est à préparer le troisième volume qui fera l'historique de la compagnie jusqu'en 1950.

Le sénateur Burchill: *The National Dream* est un livre des plus intéressants.

M. Vaughan: Si vous suivez les parties de hockey à la télévision, vous verrez que la publicité du National-Canadien traite du progrès et de la réalisation du rêve canadien; nous appartenons donc aussi au domaine du rêve.

Le sénateur Grosart: Auriez-vous donc le même agent de publicité?

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

Le sénateur Benidickson: Quelqu'un pourrait-il nous donner le chiffre net des affectations adoptées par le Parlement depuis 1952 pour couvrir les déficits du National-Canadien?

M. Vaughan: Vous voulez sans doute parler des nouveaux crédits accordés par le Parlement. Ces chiffres sont indiqués dans les rapports annuels, si je ne m'abuse.

Le sénateur Benidickson: C'est exact.

M. Vaughan: A la page 46 du dernier rapport de 1969, vous trouverez le compte rendu de notre situation financière depuis 1945. On y trouve un état des profits et pertes de l'exploitation, nos autres revenus, notre surplus ou notre déficit avant le paiement de l'intérêt; l'intérêt sur la dette, notre surplus ou notre déficit et, enfin, le revenu du fret par tonne-mille. C'est un exposé très précis. En avez-vous un exemplaire sous la main?

Le sénateur Benidickson: Oui. En ce qui a trait à l'intérêt sur la dette, il s'agit de l'intérêt total?

M. Vaughan: Il s'agit de l'intérêt des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur Benidickson: Et cet intérêt diminue très rapidement après 1952.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Benidickson: C'est que vous n'avez pas été obligés de verser l'intérêt sur les \$770 millions de dollars après cette date.

M. Vaughan: On voit à cette date une division en deux parties presque égales; l'intérêt à cette date est passé de \$48,117,000 à \$25,415,000. Vous vous souviendrez que j'ai dit que le 1.4 milliard de dollars était presque également partagé entre la dette et l'avoir propre.

On voit ensuite un indice d'augmentation.

Le sénateur Benidickson: Mais vous êtes quand même revenus à \$74 millions de dollars en 1969.

M. Vaughan: Oui, à \$74,205,000.

Le sénateur Benidickson: Il s'agit de 74 millions de dollars en intérêts seulement après qu'on eut réduit ce montant à \$25 millions de dollars en 1952.

Le sénateur Cook: Ce déficit représente 20 p. 100 de notre actif. Vous avez tenu compte du matériel roulant, des améliorations et de certains autres domaines.

M. Vaughan: Oui, car il s'agit ici d'une société de quatre milliard de dollars. De toute façon, nous avons des commentaires à faire au sujet de la structure des immobilisations et nous les ferons en temps et lieu.

Le sénateur Grosart: J'aurais quelques renseignements à demander à M. Vaughan. Pourriez-vous tout d'abord nous dire quelle fraction de ces 688 millions de dollars requiert l'autorisation en vertu du bill que nous étudions actuellement? Je devrais peut-être expliquer ce chiffre de 688 millions en citant de nouveau le Ministre. On lui a posé la question suivante à la page 118 du compte rendu du comité de la Chambre des communes:

Le Ministre pourrait-il nous dire le montant exact qui est autorisé pour le CN et Air Canada en vertu de ce bill. S'agit-il de 309 millions de dollars ou d'un chiffre d'environ 688 millions de dollars, y compris l'emprunt de 13 millions de livres sterling?

Et le ministre a répondu ce qui suit:

Je serais porté à croire que c'est le dernier chiffre.

Je ne vous demanderai pas si le ministre a raison ou non, car il y a plusieurs façons d'interpréter les chiffres. Je vous demande simplement quel pourcentage des transactions (je ne dis pas les dépenses, mais bien les transactions) doit être autorisé en vertu du bill que nous étudions présentement?

M. Vaughan: J'ai franchement de la difficulté à comprendre ce chiffre de 688 millions de dollars, monsieur le sénateur.

Le sénateur Grosart: C'est un chiffre qu'a donné le Ministre.

M. Vaughan: Oui, je le sais.