

\$1.8 milliard. Nous avons parlé de la révision du capital et le Parlement a mentionné la structure du capital et a référé la question au comité des Communes. Nous n'ignorons pas qu'aucune entreprise ne peut fonctionner sans dettes, ce serait trop beau. Mais c'est le rapport entre la dette et l'équité qui crée un tel déséquilibre.

Le sénateur Benidickson: Si je me souviens bien de la situation en 1952, les administrateurs d'alors étaient assez satisfaits de la révision du capital faite cette année-là et ils affirmaient que les Chemins de fer Nationaux pouvaient fonctionner comme n'importe quelle autre société; puis, les années suivantes, lorsqu'ils voulurent emprunter de nouveaux fonds du gouvernement pour l'adoption du système diesel ou d'autres améliorations du genre, ils déclarèrent encore qu'ils pourraient rembourser. Alors pour quelle raison la compagnie ne considérerait-elle pas la portion de la dette subsistant en 1952 et encourue depuis 1952 en emprunts annuels, toujours effectués en principe selon des normes commerciales, comme devant porter intérêt, ainsi que le ferait toute autre société, et comme faisant partie de ses dettes réelles?

M. Vaughan: C'est ce qui se passe aujourd'hui, et quel qu'un doit payer.

Le sénateur Cook: Quel est votre intérêt annuel? Est-il de l'ordre de \$80 millions?

M. Vaughan: Il est de \$74 millions. En 1952, les administrateurs de l'époque avaient étudié la question dans tous ses détails et s'étaient efforcés de prévoir l'avenir, comme le font les dirigeants de n'importe quelle entreprise, et ils auraient probablement aimé un plus ros amortissement de la dette accumulée par les anciennes compagnies s'ils avaient pu l'obtenir. Ce qui est remarquable toutefois dans les statuts de 1952, c'est l'entente conclue entre la Couronne et la compagnie.

Le sénateur Grosart: Vous ne pouviez mieux faire à l'époque.

M. Vaughan: Oui. On devait réviser la chose après un certain temps, selon l'expérience acquise. Au cours des années 1950, de nombreux changements technologiques sont survenus: il nous a fallu absorber les frais considérables occasionnés par le passage de la vapeur au diesel et toutes les modifications d'usinage qui ont suivi.

Le sénateur Grosart: C'est vrai aussi pour vos concurrents.

M. Vaughan: C'est vrai, mais il s'agit d'une société bien établie et bien administrée, et je ne lui enlève absolument rien, car elle fait honneur au Canada. Il ne faut pas oublier cependant que cette société fut conçue et établie comme une unité cohésive à même de diriger sa destinée depuis le début. Ce qui a été confié à la direction de notre compagnie de 1919 à 1923, par contre, c'est quelque 300 ou 400 entreprises en faillite, et c'est ce dont il nous a fallu nous occuper depuis lors, en plus de la fusion des diverses compagnies et lignes qui s'y est ajoutée. Le Canada à cette époque possédait plus de milles de voies ferrées que tout autre pays au monde, mais je n'ai pas l'intention de m'étendre là-dessus.

Le sénateur Benidickson: C'est un énorme fardeau politique qui a été jeté sur vos épaules.

M. Vaughan: Ce que nous voulons dire aujourd'hui, c'est que si nous avons bénéficié des mêmes procédés d'amor-

tissement que toutes ces compagnies et que celle qui en résulta finalement, nous n'aurions pas cette énorme dette à éteindre aujourd'hui.

Le sénateur Benidickson: En dépit de la loi de 1952?

M. Vaughan: En dépit de la loi de 1952, et nous pensons qu'il convient de prendre la chose en considération.

Le sénateur Cook: Il convient aussi de dire que vous administrez actuellement par statut ou autrement certains services dont vous ne vous occuperiez pas dans d'autres circonstances. Ce sont des services non profitables mais qu'il vous faut maintenir.

Le sénateur Grosart: Cela s'applique-aussi à la société privée.

M. Vaughan: Nous touchons ici à la Loi des transports nationaux, et vous savez ce que cela veut dire.

Le sénateur Cook: Ce que je veux dire est qu'en considérant les coûts d'exploitation au cours des dix dernières années, les Chemins de fer Nationaux ont assez bien réussi s'ils ont pu maintenir leur dette à \$24 ou \$26 millions, les frais d'exploitation augmentant constamment. Je ne pense pas du tout que ce soit une piètre réussite.

Le sénateur Grosart: Vous voulez dire le déficit de \$24 millions, pas les déienses.

Le sénateur Cook: Le déficit annuel, qui est de l'ordre de \$24 à 26 millions.

Le sénateur Grosart: Par simple curiosité, quel est le pourcentage des \$74 millions d'intérêt qui ne serait pas applicable à votre avis si les Chemins de fer Nationaux avaient eu ce que j'appellerais, faute de mieux, un bon départ? En 1952, par exemple, l'arrangement avait été que la moitié de la dette en souffrance serait convertie en équité aux actionnaires. Je crois que ce que vous voulez dire est que cet arrangement manquait de réalisme.

M. Vaughan: Pas à ce moment-là—beaucoup de personnes très compétentes s'en sont occupées—mais si l'on considère la chose aujourd'hui, il semble qu'on aurait pu faire mieux.

Le sénateur Grosart: Je cherche à connaître le pourcentage des \$74 millions qui à votre avis ne ferait pas partie de la dette des Chemins de fer Nationaux s'ils avaient eu ce que j'appelle un bon départ. Vous voudrez peut-être apparemment cette question au déficit de \$24 millions?

M. Vaughan: Au sujet du déficit lui-même, je crois pouvoir en toute justice déclarer que si nous n'avions pas effectuée les dépenses d'établissement nécessitées par la modernisation des opérations, le déficit serait cinq à six fois plus considérable qu'il ne l'est. Votre seconde question se rapporte à l'allègement de l'intérêt. Nous pensons être en droit d'attendre—mais il nous faudra en convaincre le gouvernement—un allègement de \$50 à \$60 millions.

Le sénateur Grosart: Cela vous allégerait de combien?

Le sénateur Benidickson: Je ne comprends pas. Cela me semble très peu.

M. Vaughan: En intérêt.

Le sénateur Benidickson: Un allègement annuel de ce montant?