

M. GORDON: Les résultats réels de 1952, comme vous le voyez, donnent un surplus d'exploitation de \$142,327. Si la loi sur la révision du capital n'avait pas été en vigueur, nous aurions accusé un déficit de 25·5 millions de dollars contre un déficit de \$15,031,000 en 1951.

M. BROWNE: Comment expliquez-vous l'augmentation de 10 millions du déficit?

M. GORDON: En raison des faits que j'ai déjà mentionnés au sujet de l'augmentation des frais, nos frais d'exploitation s'élèvent réellement à 634 millions, soit environ 20 millions de plus que nos prévisions. Le paragraphe 2 est ainsi rédigé: "l'augmentation des frais d'exploitation, due surtout aux salaires plus élevés, a plus que contre-balancé un gain de 8·1 p. 100 dans les recettes d'exploitation..." En d'autres termes, ce résultat tient à ce que nos frais montent continuellement dans les deux secteurs des prix et des salaires, tandis que nos tarifs-marchandises, nos revenus, n'augmentent pas à la même cadence. Si vous vous reportez au tableau au haut de la page 10, vous comprendrez ce que j'entends, à savoir que les prix se sont élevés jusqu'au sommet du tableau tandis que nos services n'ont augmenté que de 43 p. 100.

M. BROWNE: Vos prix ont baissé en 1952, mais votre revenu a augmenté?

M. GORDON: Dans ce tableau, je parle de l'indice des prix de gros. C'est ce qui s'est produit pour les prix de gros des marchandises. Ce que le tableau fait ressortir c'est que le prix que nous avons reçu pour nos services ne s'est pas élevé aussi rapidement que les prix que les producteurs touchaient pour leurs produits. Si vous vous reportez à "prix", page 11, vous verrez que l'on estime que l'augmentation des prix des matériaux de chemin de fer a majoré de quelque 12 millions nos frais d'exploitation.

Au haut de la page 11, vous verrez que nous versons 22 millions de plus en salaires comparativement à 1951. Nous avons payé en salaires et en matériaux environ 34·5 millions de plus qu'en 1951. C'est là que s'est produite l'augmentation de nos frais.

M. GILLIS: Qu'est-ce que vous classez comme matériaux?

M. GORDON: Toutes les fournitures employées, les rails, les traverses, enfin tout ce qui est nécessaire à l'exploitation de notre chemin de fer.

M. BROWNE: Et les moteurs diesel?

M. GORDON: Non. Cela vient sous le compte de capital. Nous en sommes présentement au compte d'exploitation. Je me trompe à propos des rails, car ils sont imputables sur le compte de capital. Mais le charbon entre dans ce compte.

M. MACDONNELL: Je vois des traverses et des produits en acier.

M. GORDON: Le remplacement des rails s'inscrit au compte de l'entretien.

M. MACDONNELL: Je veux parler du paragraphe 32 à la page 11. Naturellement, nous avons entendu parler des augmentations de salaires, car c'est une chose qui intéresse le public. Votre service économique peut-il prédire s'il y aura vraisemblablement augmentation du coût des matériaux?

M. GORDON: Je ne pourrais prédire l'avenir. J'oserais dire que nous avons atteint un palier.

M. MACDONNELL: Y a-t-il une différence dans la situation?

M. GORDON: Oui. Les prix sont en train de se stabiliser.

M. MACDONNELL: Je note certaines observations au sujet de la méthode de comptabilité. La méthode que vous suivez est-elle normale?

Je veux dire ceci: reconsidérez-vous comme un revenu des dépenses faites antérieurement à même le revenu?

M. GORDON: Oui. La seule différence qui peut surgir en est une de temps. Dans le cas spécial qui nous concerne présentement cette réserve a été établie