

2. En 1952, 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, et en dépit d'un volume de trafic-marchandises record la recette nette a été de \$4·3 millions moindre qu'en 1951. Compte tenu des changements apportés par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada 1952 (décrite à la page 13), établissant la proportion entre la dette fixe portant intérêt et la part de propriétaire sur une base ressemblant davantage à celle dont jouissent d'autres grands réseaux, le résultat final a été un très modeste surplus payable comme dividende sur les actions privilégiées.

3. Et ce modeste surplus a été possible seulement parce qu'un crédit de \$3·1 millions aux frais d'exploitation n'a pas été renouvelé et qu'aux frais pour 1952 n'ont pas été chargés les \$4·5 millions de salaires rétroactifs accordés aux chauffeurs et employés de trains à partir du 1^{er} avril 1952 en vertu d'un accord conclu en février 1953, soit après la fermeture des comptes de 1952.

4. Si ces deux facteurs étaient entrés en ligne de compte le déficit de revenu aurait été approximativement de \$7,500,000. Toutefois, même ce déficit aurait été comblé s'il avait été possible d'obtenir durant 1952 des augmentations de tarifs et d'autres charges pour compenser l'importante augmentation de salaires consentie aux employés non préposés à la circulation des trains d'après un accord conclu en décembre avec effet rétroactif en septembre 1952. En dépit d'une audience d'urgence et de la décision rendue par la Commission du transport il a été encore une fois impossible au Réseau de récupérer ses frais sur une base rétroactive de façon à rencontrer des augmentations de salaires également rétroactives.

5. Pour comprendre ce qui s'est passé en 1952 il est utile d'établir une comparaison avec 1928, dernière année (exception faite des années de guerre 1941-1945 inclusivement) où le Canadien National eut un surplus de revenus. De façon générale le coût des matériaux et de la main-d'œuvre a suivi la marche ascendante des prix et des salaires durant la période intermédiaire, mais non les tarifs du chemin de fer. Au cours des derniers vingt-cinq ans le salaire horaire moyen des employés des chemins de fer canadiens a plus que doublé. En même temps le niveau général des prix, reflété par l'indice des prix de gros, accuse une augmentation de 80 p. 100. Par contraste, le coût des services de marchandises du Canadien National, calculé d'après la recette moyenne par tonne-mille, n'a augmenté que de 38 p. 100. Soit dit en passant les recettes du service des marchandises représentent au moins les trois-quarts de la recette brute du Réseau.

6. Devant cette tendance divergente des coûts et des tarifs il n'est pas surprenant de constater que le rapport entre les frais et les revenus d'exploitation a passé de 81·99 p. 100 qu'il était en 1928 à 94·02 p. 100 en 1952. Comme question de fait, sans le meilleur et remarquable rendement du chemin de fer, malgré un trafic plus fort, les résultats pour 1952 auraient été bien différents. Cette amélioration générale dans le rendement se traduit en millions de dollars et tout cela et plus a été passé aux employés et aux usagers. L'amélioration représente, d'une part, une rétribution plus élevée et, d'autre part, en moyenne les plus bas tarifs de marchandises en vigueur dans un pays du monde occidental.

M. MACDONNELL: Cela comprend-il tous les pays?

M. GORDON: Tous les pays qui possèdent notre standard de vie et notre conception générale de la vie.