

chemins de fer et des restrictions qu'ils lui imposent, lorsqu'ils veulent réagir rapidement devant la baisse du volume du transport. Nous avons parlé des rectifications que nous avons pu accomplir dans les frais d'exploitation pour faire face au déclin du transport en 1960. Le graphique n° 7 résume l'action réciproque de tous les facteurs en jeu, y compris les charges fixes, qui ont fait augmenter notre déficit en 1960 par rapport à 1959.

Commençons à la barre de gauche du graphique. Notre exploitation en 1959 a amené un déficit de 43.6 millions de dollars, qu'on peut attribuer entièrement aux obstacles qu'a reconnus la Commission MacPherson. Si on ajoute les éléments défavorables et qu'on soustrait les éléments favorables, on obtient la situation de 1960 qu'indique la barre du côté droit du graphique. Vous verrez que nous avons pu, en rognant les dépenses et en augmentant la productivité (troisième barre en partant de la gauche), contrebalancer une diminution de recettes s'élevant à 35.3 millions de dollars, et il nous manquait 11.7 millions pour faire face à un déclin de 47 millions dans les recettes réelles. A ces 11.7 millions de dollars, on doit ajouter un accroissement des charges fixes s'élevant à 7.3 millions, car nous avons dû refinancer, à des taux supérieurs, des emprunts antérieurs qui échéaient en 1960. Une autre augmentation de 4.9 millions dans les charges fixes représente l'intérêt sur de nouveaux emprunts. Le résultat de tous ces facteurs est une augmentation de 23.9 millions dans notre déficit en 1960 comparativement à 1959. Vous remarquerez que la somme correspond très étroitement à ce que nous avons perdu par suite de la baisse de notre revenu unitaire dans le transport des marchandises, laquelle a été la conséquence d'une diminution de notre transport mixte.

La série suivante de graphiques se rapporte au budget d'établissement de 1961. Je me demande, monsieur le président si le moment ne serait pas opportun de repasser les étapes de notre rapport annuel, vu que la partie qui vient nous fera entrer précisément dans le budget d'établissement.

Le PRÉSIDENT: Les graphiques jusqu'ici, je pense, se rapportent vraiment au rapport annuel.

Les membres du Comité ont-ils des questions à poser au sujet du rapport?

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais poser deux questions relativement aux graphiques.

Le graphique n° 4 porte: «Recettes réelles de 1960, \$526.2». M. Gordon nous a renvoyés à la page 19, et le transport des marchandises en 1960 s'élevait à 542 millions de dollars. Je me demande si M. Gordon pourrait expliquer la chose.

Le PRÉSIDENT: De quelle page parlez-vous?

M. BROOME: Je parle du paragraphe 4 et de la page 19.

Le PRÉSIDENT: De la page 19 du rapport annuel?

M. BROOME: Oui, où figurent les recettes d'exploitation du chemin de fer, en 1960 et en 1959. Je n'ai pu concilier les deux chiffres, et j'aimerais que vous expliquiez l'écart. A moins que je ne me trompe, je comprends que les recettes du transport des marchandises en 1960, les recettes réelles, sont dans le graphique de 526.2 millions et de \$541,908,517 dans le rapport.

M. HEWSON: Le graphique montre le revenu provenant uniquement des marchandises, tandis que le rapport annuel donne le revenu des services des marchandises, lesquels comprennent les frais d'aiguillage, les éleveurs, la congélation et autres éléments. C'est ce qui explique l'écart.

M. BROOME: Alors, dans le graphique n° 5, est-ce que les chiffres comprennent toutes les recettes ou s'ils se rapportent simplement au revenu du rail et laissent de côté le revenu provenant du service des remorques rail-route. Autrement dit, je me demande si le déclin dans les hauts échelons pourrait dépendre du fait que vous faites dériver le transport des marchandises vers le camionnage.