

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président, transport et entretien, chemins de fer Nationaux du Canada*): Très léger, monsieur Gordon, peut-être 50 à 75.

M. GORDON: De 50 à 75 locomotives qui dépassent les prévisions du trafic d'aujourd'hui, sur environ 2,000.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): 50 sur combien?

M. GORDON: 2,134.

M. FISHER: Considérons deux aspects du rapport que vous venez de présenter ou des opinions que vous venez d'exprimer. En 1952, vous avez réorganisé la structure de la dette. Il me semble que vous laissez entendre dans votre rapport que la question devrait être de nouveau considérée.

M. GORDON: Je l'admets. Puis-je vous en dire la raison? En 1952, lorsque nous en parlions, nous ne faisons pas entrer dans notre analyse, à mon avis—et croyez-moi, la chose avait commencé avant que j'entre au service de la société, la réalisation est venue peu après mon entrée—le programme de réadaptation; ce qui nous intéressait dans le temps, était de savoir comment nous pourrions nous dégager du fardeau de la dette héritée qui figurait alors dans les livres. Mais, lorsque nous avons fait une analyse approfondie afin de déterminer notre situation à l'égard du nouveau matériel auquel s'appliquait nos méthodes de dépréciation, nous avons bientôt découvert que la dépréciation était par trop minime. De 1923 à 1950, le chemin de fer n'avait pas accumulé une réserve pour dépréciation suffisante pour défalquer la durée expirée des locomotives à vapeur, par exemple, et d'autres parties de chemin de fer. Le meilleur exemple, je vous l'ai donné dans le rapport du Pacifique-Canadien. Le rapport du Pacifique-Canadien indique que, si nous avions inscrit la dépréciation et retenu des fonds sur les gains ou sur les déficits, suivant la situation avant 1950, la dette avec laquelle je suis aux prises aurait été de 900 millions de moins si nous avions fait la même chose que le Pacifique-Canadien et rien de plus. Sous mon administration, nous payons donc de l'intérêt sur des emprunts contractés en vue d'acheter du matériel pour lequel on aurait dû garder des fonds provenant de l'exploitation pendant la période de 1923 à 1950.

M. FISHER: J'ai lu le rapport de la commission Turgeon, je me suis reporté aux comptes rendus du temps sur les délibérations du Comité. Selon mes souvenirs, il n'en était pas question en 1952.

M. GORDON: C'est juste. Quand la méthode de dépréciation a-t-elle été changée?

M. TOOLE: En 1956.

M. GORDON: Vous constaterez cela et, bien entendu, il faut que vous le sachiez avant de vous rendre compte de la signification du rapport. La Commission Turgeon a exigé l'examen des méthodes de comptabilité du chemin de fer afin que celui-ci adopte une comptabilité uniforme. Elle a signalé qu'aucune comparaison ne pouvait correctement être faite, les méthodes de comptabilité étant tellement différentes. Il a fallu des années pour le réaliser, car le sujet est très complexe et très difficile. En 1956, la Commission des transports a pris une décision au sujet de ce qu'on appelait une comptabilité uniforme et nous avons dans le temps commencé à accumuler la dépréciation sur la base de la comptabilité uniforme. C'est alors qu'il est apparu combien notre dépréciation avait été insuffisante.

M. FISHER: Personne ne le savait auparavant?

M. GORDON: La chose n'avait jamais été mise en évidence de cette façon.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Pour employer un autre mot que la dépréciation, en réalité, le matériel et l'outillage du chemin de fer, lorsqu'ils ont été pris en considération en 1952, devaient être de beaucoup surévalués.

M. GORDON: C'est une autre façon de s'exprimer.