

Pour accomplir l'analyse, il fallait revoir les livres, prendre chaque article de matériel et chaque article d'immobilisation et remonter pour voir comment on avait comptabilisé. Quand je vous ai dit cet après-midi qu'en prenant le bilan du Pacifique-Canadien et le bilan du National-Canadien, on constate qu'au même taux de dépréciation dans le compte d'immobilisation en biens-fonds, notre réserve de dépréciation serait de 900 millions de plus, je ne prétendais pas qu'il devrait en être ainsi. Je disais simplement que si vous calculiez suivant le même taux, vous constateriez la différence entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Avant que nous puissions discuter quel est le montant réel de la dépréciation non prévue, il vous faut encore faire une autre analyse des faits véritables, car cette somme de 900 millions peut varier de 150 millions dans un sens ou dans l'autre, selon l'analyse que vous faites, quand vous recourez à la comptabilité de renouvellement ou à la comptabilité de désaffectation, plutôt que par la méthode de dépréciation uniforme. Je ne suis pas comptable; mais dites-moi, monsieur Toole, comment je m'en suis tiré?

M. TOOLE: Très bien.

M. FISHER: Les nouvelles gares de triage à buttes ou vos gares de triage, la commande centralisée de la circulation, l'utilisation des locomotives diesel ne représentent-elles pas de nouvelles dépenses auxquelles ne s'appliquerait pas l'ancienne dépréciation?

M. GORDON: Elles s'y appliquent dans la mesure où la dépréciation qui s'est produite en raison des locomotives à vapeur serait insuffisante pour contrebalancer l'achat des nouvelles locomotives diesel.

M. TOOLE: C'est juste.

M. GORDON: La dépréciation est insuffisante, voyez-vous. Prenons un autre exemple. Supposons que nous ayons une locomotive à vapeur qui nous a coûté \$150,000. La locomotive de remplacement coûtera \$250,000. Or, vous devez établir si la durée de la locomotive à vapeur et la période qu'a duré la dépréciation sont convenables par rapport à la nouvelle locomotive diesel ou bien si cette dernière, au coût de \$250,000, accuse une inflation du prix? Achetez-vous la même chose? Vous avez deux éléments différents. Il y a l'élément d'inflation, au sujet duquel, comme je l'ai dit précédemment, les comptables se disputent encore. Quand je paie une locomotive diesel \$250,000, est-ce que je n'achète pas la même chose que la locomotive à vapeur ou bien est-ce que j'achète à \$250,000 la valeur dépréciée de l'argent?

Je vais vous donner un tuyau relativement au marché des valeurs. Si vous vous disposez jamais à préparer votre pension de retraite, monsieur Fisher, vous essaieriez d'acheter des actions, vous obtiendrez le bilan, vous examinerez le genre d'affaires que fait la société et vous vous demanderez comment elle établit la dépréciation: renouvelle-t-elle son matériel? Le renouvelle-t-elle d'après une dépréciation fondée sur le nouveau prix ou sur l'ancien prix? En effet, cela fera une différence énorme dans les réserves pour dépréciation qu'aura la société et une grande différence dans la capacité de gains de la société.

M. CREAGHAN: Quel est le prix qu'utilise le National-Canadien? Le nouveau ou l'ancien?

M. GORDON: Nous défalquons l'ancien prix et nous utilisons ce que nous appelons «la durée». C'est une autre chose encore que nous avons là: toute une série de durées. Avez-vous les chiffres des durées, monsieur Toole? Nous utilisons différents chiffres de durée, suivant les divers articles. Je dois avoir une certaine connaissance de toutes ces choses; je ne sais pas encore si cela fait de moi un administrateur de chemin de fer, mais j'essaie de le devenir.

M. CREAGHAN: Vous vous en tirez très bien aujourd'hui.