

Les décisions ont été prises à la suite d'analyses très soigneuses de la part de tous les fonctionnaires responsables et je puis produire rapport sur rapport sur l'aspect économique du programme, question que j'ai étudiée moi-même avec soin et qu'ont étudiée d'autres fonctionnaires qui avaient charge de ce travail. Il est arrivé que la ligne de conduite que nous avons suivie promettait les meilleurs résultats, du point de vue de l'économie. M. Grayston a eu beaucoup à faire avec le programme. Je me demande s'il voudrait ajouter quelque chose à ce que j'ai dit.

M. H. C. GRAYSTON (*vice-président, transport et entretien*): Je pense que vous avez très bien expliqué la chose. A la fin d'un programme comme celui de l'utilisation des locomotives diesel, vous arrivez à un point où il y a un avantage résiduel, qui montre clairement que vous devez terminer le programme le plus rapidement possible.

M. GRILLS: Je puis comprendre cela, mais vous aviez dans tout le pays des services d'entretien pour tous ces genres de locomotives et je me demandais s'il n'aurait pas été pratique, dans une région, d'utiliser ces locomotives à vapeur, qui pouvaient servir pendant des années, mais qui ont été apparemment une perte totale, ce qui vous a permis de dire que le National-Canadien était un chemin de fer entièrement pourvu de locomotives diesel.

M. GRAYSTON: Eh bien, il y a la question de l'économie, comme l'a dit M. Gordon et les raisons d'économie nous ont montré ce que nous devons faire.

M. GORDON: Permettez-moi de vous donner un exemple.

M. CREAGHAN: Je me demandais s'il ne pouvait pas y avoir du ressentiment dans différentes régions. Je puis imaginer que si vous aviez pourvu l'Ouest du Canada de locomotives diesels et aviez laissé de côté le centre et l'Est du Canada, on aurait pu éprouver du ressentiment.

M. GORDON: Non, cette considération n'a pas joué. Mais permettez-moi de vous donner des exemples. Tout d'abord, vous devez vous rendre compte que le programme n'a pas surgi soudainement. Après tout, nous avons été à la tâche dix ans, de sorte qu'une question d'une année ou deux, bien qu'on puisse en parler, n'est pas tellement importante, car, après tout, il nous a fallu dix ans pour la réalisation; le programme a donc été élaboré graduellement, à tous points de vue.

M. GRILLS: Le Pacifique-Canadien n'a pas procédé de la même façon.

M. GORDON: C'est juste.

M. PASCOE: J'aimerais revenir au rapport, à la page 3.

M. GORDON: Laissez-moi vous donner un exemple important à propos de l'économie. Au cours de l'élaboration du programme, comme M. Grayston s'en souviendra, nous nous propositions d'acheter des locomotives diesel, à certaine date, pour la région de l'Ouest. Mais comme nous surveillions le marché, nous avons découvert que le prix du carburant à moteur diesel et celui du carburant de soute C avaient soudainement descendu beaucoup plus bas que nous n'avions prévu dans nos calculs. A cause de cela, en cherchant, nous avons appris que les locomotives brûlant du pétrole dans l'Ouest du Canada pouvaient produire autant d'économie que les locomotives diesel. Par conséquent, nous avons interrompu le programme. Je pense que nous l'avons retardé de trois ans.

M. GRAYSTON: Oui, d'environ trois ans.

M. GORDON: Tant que nous avons pu établir que nos locomotives à vapeur brûlant du pétrole, compte tenu du coût du pétrole, etc., dans nos calculs, pouvaient nous coûter comparativement la même chose que les locomotives diesel, nous nous en sommes tenus aux locomotives à vapeur. Ce n'est que lorsque le programme eut atteint le point où nous pouvions vraiment accuser