

de ne pas me le demander, mais de le demander à nos concurrents. Interrogez le Pacifique-Canadien. Faites venir ici M. Crump et demandez-lui si je suis compétent.

M. FISHER: J'aimerais le faire.

M. GORDON: Rien ne vous en empêche.

M. FISHER: Il redoute l'entreprise d'État.

M. GORDON: Si vous voulez des preuves de l'efficacité ou de l'inefficacité du National-Canadien, si vous demandez si le National-Canadien est aussi efficace que ses concurrents, demandez donc à M. Crump.

M. FISHER: Il dit que l'entreprise d'État rend un bien mauvais service aux habitants du Canada.

Le PRÉSIDENT: Il peut avoir raison sur le principe de l'entreprise d'État, mais nous avons un chemin de fer qu'il faut exploiter.

M. GORDON: J'aimerais que les membres du Comité se rappellent que je n'ai pas inventé la locomotive diesel. Je n'ai pas produit la concurrence. Je n'ai pas préparé la confusion financière dans laquelle se trouvait le National-Canadien quand j'en ai pris la direction. J'en ai hérité. Ce que j'ai fait, ce qu'a fait la direction du National-Canadien, a été de lutter pour adapter le réseau au milieu.

La locomotive diesel est une réalité. Si j'avais eu quelque chose à faire avec la locomotive en 1950, je l'aurais immergée dans l'océan Atlantique. Mais nous devons vous rendre compte que la locomotive diesel allait révolutionner toute l'industrie. Nous devons aussi nous rendre compte que les lignes aériennes mettaient au point des techniques améliorées et allaient amoindrir le transport des voyageurs. Les lignes aériennes se sont mises à construire des avions qui coûtaient 6 millions, 7 millions et 8 millions chacun. Qui eût jamais songé à ce genre de concurrence? Ni moi, ni d'autres, je pense.

Ce que j'essaie de faire et ce qu'essaie de faire la direction est de nous adapter dans la vie aux changements qui se sont produits. Nous devons nous adapter à l'avènement de la locomotive diesel, des complications sans fin dans bien des domaines, de nouveaux genres de voies ferrées, un nouveau mode de signalisation, un nouveau système d'expédition et un nouveau genre de communications. Ce que nous avons essayé de faire est une adaptation à l'élément humain et à celui de la collectivité, avec autant d'égards que possible. Je pense que nous y sommes arrivés et je suis prêt à prétendre que nous y sommes arrivés aussi bien que quiconque aurait tenté de le faire. Je ne parle pas de moi-même mais de l'équipe d'administrateurs du National-Canadien; je suis prêt à déclarer ici catégoriquement qu'il n'existe pas de meilleur groupe de cheminots sur le continent que celui qu'on trouve dans le réseau du National-Canadien. Je parle du personnel de surveillance et des employés, en descendant jusqu'aux préposés à l'entretien. Il n'y a pas de meilleurs cheminots sur le continent. Vous ne pouvez pas les juger, mais nos concurrents le peuvent. C'est d'après cela que je me forme une opinion; je sais qu'ils nous considèrent.

M. FISHER: Dans le passé, lorsque vous avez comparu devant le Comité, vous avez toujours demandé qu'on vous jugeât à la mesure des entreprises privées, bien que votre société fût une entreprise publique.

M. GORDON: Pas du tout. J'ai toujours dit que le National-Canadien existe en vertu d'une loi et que la loi qui a créé le National-Canadien a produit un organisme qui se fonde et se modèle sur l'entreprise privée. L'organisme a son propre conseil d'administration et aux directeurs est confiée la gestion commerciale des biens suivant le mode de l'entreprise privée. Ce n'est pas moi qui en ai décidé. La gestion est mon affaire. J'ai dirigé le chemin de fer, l'équipe de gestion et le conseil d'administration, les instructions découlant de la loi qui veut que le chemin de fer soit exploité comme une entreprise