

Si les subventions dont la Commission a proposé le paiement en 1961 avaient réellement été versées au National-Canadien sur la base recommandée pour 1960, le National-Canadien aurait été en déficit de 9.7 millions. Dans cette perspective, il serait possible, semble-t-il, de créer pour l'exploitation du National-Canadien des conditions financières qui lui permettraient de vivre et il appert que la situation déficitaire n'est pas du tout inévitable ni chronique. Dans l'appréciation future de la structure financière des chemins de fer Nationaux, on pourrait, en étudiant le problème de la forte dette consolidée de la société, considérer l'insuffisance actuelle des réserves de dépréciation et le fardeau des intérêts qui en est la conséquence.

Comparaison avec le chemin de fer Pacifique-Canadien

Dernièrement, j'ai entendu de nombreuses mentions du Pacifique-Canadien et des comparaisons entre les résultats du National-Canadien et ceux du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai dit précédemment, le National-Canadien, entreprise résultant de la fusion de chemins de fer qui existaient auparavant, a en commençant hérité du gouvernement de lignes disparates construites ou acquises sans espoir de profit, tandis que, d'autre part, le Pacifique-Canadien s'est développé selon un plan cohérent et intégré. Le réseau du National-Canadien d'aujourd'hui, doit son existence à une situation qu'a instaurée, soit de propos délibéré, soit par accident, une ligne de conduite nationale qu'on peut constamment retracer dans l'histoire économique du Canada depuis au moins un siècle. Cette ligne de conduite devait amener en définitive l'établissement de moyens de transport qui étaient essentiels à l'exploitation des ressources naturelles du pays. Depuis 1923, on a dépensé beaucoup d'argent pour faire des chemins de fer Nationaux du Canada une entreprise intégrée. De grands progrès ont été réalisés, mais les difficultés découlant des circonstances dans lesquelles les lignes ont été initialement construites ne pourront jamais être entièrement surmontées et, suivant les meilleurs avis que je puisse obtenir en fait d'administration, demeureront toujours un obstacle pour le National-Canadien, si on le compare au Pacifique-Canadien. Par exemple, dans les principales catégories de dépenses d'exploitation: entretien des voies, entretien du matériel, transport, les frais du National-Canadien sont relativement supérieurs à ceux du Pacifique-Canadien. D'autre part, depuis quelque temps, je fais faire des études considérables dont l'objectif est d'en arriver à une comparaison valable du nombre de nos employés et du nombre d'employés du Pacifique-Canadien. Je puis dire qu'il appert nettement que nous avons, toute proportion gardée, plus d'employés que le Pacifique-Canadien. C'est-à-dire qu'il semble, dans la conjoncture, que pour une quantité donnée de travail, le National-Canadien tend à employer plus de gens que le Pacifique-Canadien. Il est difficile de faire une comparaison exacte, mais je vais résumer quelques-unes des causes de la situation:

(1) Il y a un moment, j'ai mentionné les différences qui ont marqué la composition initiale des deux chemins de fer. Des lignes faisant double emploi existent encore et elles doivent être conservées pour desservir les régions qu'elles traversent. Par exemple, le National-Canadien exploite deux principales lignes transcontinentales, de Moncton au littoral du Pacifique. Dans une certaine mesure, ce mode d'exploitation a persisté et, ces dernières années, le chemin de fer de la Baie d'Hudson et le chemin de fer de Terre-Neuve sont devenus des parties du réseau du National-Canadien. Aucune de ces lignes ne fait ses frais, mais chacune doit être conservée dans l'intérêt public.

De même, il y a des têtes de ligne faisant double emploi qui ne se prêtent pas à une exploitation intégrée. Par exemple, il y a à Winnipeg trois cours distinctes, donnant lieu à une manipulation considérable. Aux gares terminus de Moncton, Montréal et Toronto, le National-Canadien