

M. GRILLS: Je serai heureux d'entendre cela.

M. GORDON: Tout d'abord, lorsque nous avons commencé à employer des locomotives diesel, nous avons suivi une autre méthode que le Pacifique-Canadien. Nous avons décidé d'agir en nous fondant sur les services exploités plutôt que sur des considérations géographiques, et nous avons mis nos locomotives diesel dans le service qui donnait tout d'abord le meilleur rendement. Il n'en a pas été ainsi pour le Pacifique-Canadien. Il a décidé de procéder d'après des considérations géographiques. Il a pris certains secteurs du pays et les a munis exclusivement de locomotives diesel. C'était une question de jugement. Nous avons analysé les circonstances dans lesquelles nous nous trouvions et nous avons conclu que la meilleure façon de procéder était de considérer les services, c'est-à-dire les services qui donnaient le plus tôt le meilleur rendement. Avec le temps, toutefois, alors que la chose tirait à sa fin, nous avons dû décider si nous utiliserions entièrement des locomotives diesel. A mesure qu'avancait la réalisation de notre programme d'utilisation des locomotives diesel, comme nous nous y attendions, bien entendu, nous avons constaté que nous en arriverions à un point où les services d'entretien qu'exige l'emploi de la locomotive à vapeur deviendraient trop coûteux. Autrement dit, si on exploite un service, soit dans un secteur du pays, soit dans une partie du pays, il arrive un moment où le service utilise des locomotives diesel dans une proportion de 80 à 90 p. 100. Les frais d'utilisation de quelques locomotives à vapeur ne seront jamais qu'exorbitants en considération de ce qu'ils étaient auparavant.

M. GRILLS: Ne serait-il pas possible de garder dans une région un plus fort pourcentage de locomotives à vapeur, tout en munissant un secteur de locomotives diesel?

M. GORDON: Oui, cela aurait été parfaitement possible, mais que la méthode fût meilleure, chacun est libre d'en juger. Du point de vue de notre économie, nous ne pensions pas que la méthode fût meilleure. Il y avait à considérer un autre élément important. Nous avons vu bientôt que le moment viendrait où les achats de locomotives diesel par le Pacifique-Canadien et par nous-mêmes diminueraient rapidement et où nous perdriions l'avantage que nous obtenions en matière de prix pour les fortes commandes. En d'autres termes, nous pouvions acheter 1,000 locomotives diesel à un prix unitaire beaucoup moindre que si nous en achetions 100. Comme nous en arrivions au point où nous effectuions les achats qui devaient compléter le programme, nous avons constaté que nous paierions beaucoup moins par locomotive que nous n'aurions eu à payer aujourd'hui, car la capacité de fabrication des locomotives diesel au Canada a beaucoup diminué maintenant.

M. GRILLS: Cela peut paraître exact, mais ne me semble pas très pratique. Pourquoi vouliez-vous acheter plus de locomotives s'il n'était pas pratique de les employer?

M. GORDON: Non, non, je n'ai pas dit cela. La raison pour laquelle nous achetons davantage tient à notre rythme de transformation.

M. GRILLS: Vous payez toujours de l'intérêt sur les capitaux que vous avez empruntés?

M. GORDON: C'est juste, mais l'analyse des économies a révélé deux choses: que les économies que nous réalisons en utilisant la locomotive diesel, ainsi que les économies que nous réalisons en achetant en grande quantité, dépassaient de beaucoup la perte globale que nous éprouvions à garder en service les locomotives à vapeur tant qu'elles dureraient. Me suivez-vous?

M. GRILLS: Vous êtes certain que ce n'était pas un projet visant à édifier un empire?

M. GORDON: J'en suis absolument certain. Ne croyez pas un instant que la décision a été prise par un seul homme, nommément Donald Gordon. Non, non.