

Le sénateur EULER: Quelle est la proportion des vieilles locomotives à vapeur encore en service?

M. GORDON: A la fin de l'année... J'ai ces chiffres ici...

Le sénateur EULER: Elles sont appelées à disparaître?

M. GORDON: Oui. Dans deux ou trois ans, nous n'aurons que des locomotives diesel. A la fin de l'année, nous avons encore en service 1,192 locomotives de route et 252 locomotives de manœuvre,—Il s'agit de locomotives à vapeur,—sur un total de 2,910.

Le sénateur EULER: Les locomotives des trains de voyageurs sont-elles presque toutes des locomotives diesel?

M. GORDON: Non. Ce n'est pas ainsi que nous procédons. Notre programme de conversion aux locomotives diesel sera mis en œuvre en deux étapes. Nous avons commencé le changement il y a six ans. Nous avons d'abord doté de locomotives diesel les services au meilleur rendement économique, qui sont surtout ceux du transport des marchandises à grande vitesse. C'est la première étape. Le service des voyageurs n'est pas le plus rémunérateur au point de vue financier.

Le sénateur EULER: Ce sera le dernier service à recevoir des locomotives diesel?

M. GORDON: Non. Les trains des grandes lignes, comme le Supercontinental, ont des locomotives diesel. Nous avons commencé cette année à sortir de la première étape du programme. Nous en sommes maintenant à ce que nous appelons la répartition géographique des locomotives. Nous commençons à chaque extrémité du Canada, en Colombie-Britannique et dans les provinces maritimes. La conversion aux locomotives se fait par régions. Nous espérons que notre programme sera terminé en 1960.

Le sénateur LAMBERT: Air-Canada est une filiale des Chemins de fer nationaux. Ses recettes suffisent-elles à couvrir les dépenses d'établissement?

M. GORDON: Jusqu'à présent elles ont suffi au service de la dette, c'est-à-dire au paiement de l'intérêt, etc.

Le sénateur LAMBERT: Cela comprend-il l'amortissement des dépenses d'établissement?

M. GORDON: Cela fait partie du tout, oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Mais Air-Canada réalise des bénéfices. Qu'en faites-vous? Lui en laissez-vous l'usage?

M. GORDON: Il s'agit d'un profit purement nominal. Je ne puis réellement vous expliquer le budget d'Air-Canada, ce qui est le rôle du président de cette compagnie, mais je vous répondrai au meilleur de ma connaissance. Les bénéfices réalisés jusqu'à présent par Air-Canada ont été absorbés presque entièrement par la dépréciation rapide des vieux appareils. Jusqu'à présent, les Chemins de fer nationaux n'ont touché aucun dividende de cette source. On peut l'espérer, mais cela ne s'est pas encore produit.

Le sénateur LAMBERT: Il s'agit en réalité d'un point que nous n'avons pas à discuter, celui de la concurrence qu'Air-Canada aura à subir dans le service transcontinental. Je me demande quelle est la portée de la situation financière d'Air-Canada à ce point de vue.

M. GORDON: L'avenir seul le dira. Tout ce que je puis ajouter, c'est que la direction d'Air-Canada tient compte de l'élément de la concurrence que vous venez de mentionner et s'efforce d'assurer une administration prudente. A notre avis, les engagements pris jusqu'à présent ont été contractés avec prudence et nous espérons que la société pourra s'acquitter de ses obligations. La situation peut être modifiée par la nouvelle concurrence ou les progrès des concurrents. Seul l'avenir pourra nous éclairer à cet égard.