

passée de 1.40c. à 1.56c. (hausse de 11.4 p. 100), tandis que le taux horaire moyen des salaires et des avantages accessoires est passé par employé de \$1.59 à \$2.31 (hausse de 45.3 p. 100).

Programme d'immobilisations

J'aimerais maintenant parler du programme de dépenses d'immobilisation et, à cet égard, je ne pense pas qu'il soit exagéré de dire que les chemins de fer Nationaux du Canada se sont trouvés en 1950 dans un état d'épuisement physique qui était la conséquence du surmenage de la guerre. Un programme important de réadaptation et de modernisation a donc été inauguré en 1960; il devait répondre à un besoin urgent: restaurer rapidement les biens et relever le défi des nouvelles formes de concurrence. Devant l'ampleur du programme, je crois qu'il est remarquable de pouvoir dire, en 1960, que les objectifs sont soit réalisés, soit en vue. En 1960, il n'existait même pas sur papier un plan reconnaissant l'avènement de la locomotive électrique diesel. L'an dernier, nous avons utilisé notre dernière locomotive à vapeur et le réseau du National-Canadien, dans son ensemble, est entièrement muni de locomotives diesel. En outre, de fortes sommes ont été dépensées pour les machines et le matériel, en vue d'améliorer la productivité, en particulier dans les ateliers et dans la division de l'entretien des voies. D'autres dépenses considérables d'immobilisations ont été engagées pour créer une entreprise qui permettrait un fonctionnement plus rapide des trains et abrègerait les délais de tête de ligne, en vue d'un service qui pourrait soutenir la concurrence et en même temps augmenterait la capacité de la main-d'œuvre assurant ce service de haute qualité. Il fallait aussi de gros capitaux pour la réadaptation, c'est-à-dire pour financer le remplacement des voies, des traverses, de l'empierrement, des ponts, des édifices et du matériel de transport des marchandises. On a tiré parti de la nouvelle technologie, de sorte que les remplacements comportaient un élément d'amélioration. Du côté de l'administration, on a mis en vigueur une nouvelle forme d'organisation qui doit permettre à la société de faire une concurrence plus efficace sur le marché du transport et de s'adapter plus facilement aux changements de conditions.

Il a fallu faire des dépenses d'immobilisations d'environ 1.7 milliard de dollars au cours d'une période où les taux d'intérêt sont passés de 3½ p. 100 à 6 p. 100. Les frais fixes du programme d'immobilisations se sont donc trouvés beaucoup plus élevés qu'on ne pouvait le prévoir ou que n'aurait voulu la direction. Le refinancement des émissions antérieures d'obligations, ces dernières années, a encore alourdi davantage le fardeau des charges fixes.

On se demande naturellement quel avantage nous avons retiré de ces fortes dépenses d'immobilisations. Je répondrai qu'en ce qui concerne les économies tangibles, ces dépenses rendent annuellement quelque 100 millions de dollars et qu'elles rendront encore davantage quand l'application des programmes sera achevée. Autrement dit, si ces améliorations n'avaient pas été faites par des immobilisations, le déficit aurait été en 1960 de 167 millions au lieu de 67.5 millions, comme présentement.

D'autres économies, attribuables, par exemple, à l'installation de traverses traitées, de rails plus lourds, etc., seront réalisées dans l'avenir. On a été déçu parce que l'accroissement des gains horaires moyens des employés a été tel que les frais d'exploitation ont continué à monter, bien qu'on ait réussi à réduire le nombre d'heures de travail par unité de rendement dans la mesure initialement prévue. Si on considère uniquement les chiffres des dollars, les avantages que nous avons retirés du programme d'immobilisations sont donc entièrement masqués.

Comme je l'ai dit en d'autres occasions, je crois que le programme d'immobilisations a été sage, qu'il était nécessaire et que la nouvelle orientation que suit maintenant la société sera profitable et au grand public et à l'entreprise