

Il y a deux éléments de la question qui ont eu beaucoup de poids, le premier étant précisément le programme d'utilisation des locomotives diesel. Moi-même et tous les hauts fonctionnaires avons été du même avis. Je croyais qu'il ne serait pas souhaitable de commencer une réorganisation avant l'achèvement du programme d'utilisation des locomotives diesel, et l'application de ce programme ne s'est terminée que l'an dernier. Il nous a fallu près de dix ans pour le réaliser et l'emploi des locomotives diesel sur les chemins de fer représente une grande rénovation de la technologie de l'exploitation ferroviaire.

Les locomotives diesel ont rendu possible ce que ne pouvaient permettre les locomotives à vapeur. Une locomotive à vapeur exigeait des réparations et de l'entretien à tous les 300 milles, approximativement. Nous devions établir des endroits de service à tous les 300 milles et, dans certains cas, à de moindres distances, en raison de la densité de la circulation; mais avec une locomotive diesel, on peut aller de Montréal à Vancouver et revenir, en lui donnant les soins qu'on donnerait à une automobile en matière d'huile et d'essence.

Nous avons aussi accompli d'autres progrès technologiques dans le secteur des communications. Il y a environ dix ans, nous n'avions rien qui ressemblait à une commande centralisée de la circulation comme celle que nous avons aujourd'hui. Nous n'avions rien de semblable à ce qui s'accomplit dans le domaine des communications, car, comme je l'ai dit, nous pouvons aujourd'hui, en cinq secondes, nous mettre en contact avec Vancouver, Winnipeg et d'autres endroits. J'ai parlé de la façon dont la chose est devenue possible grâce à la mise en commun des locomotives disponibles dans l'ensemble du Canada. A un moment donné, les locomotives étaient reliées à une division particulière et elles ne s'en détachaient jamais. Il n'y avait aucune façon rapide d'entrer en communication au sujet de leur mouvement; mais, aujourd'hui, les changements accomplis dans l'exploitation des chemins de fer nous amènent à nous demander quel genre d'organisation nous devrions avoir. Je suis certain que vous connaissez tous les progrès étonnants qui se sont réalisés ces dernières années dans les télécommunications; ces progrès nous ont fait comprendre que nous pouvions nous permettre de centraliser. Grâce à des communications rapides, nous pouvions confier de plus grandes responsabilités aux secteurs régionaux; c'est là un des avantages que nous nous sommes assurés par les dépenses d'immobilisation.

M. FISHER: Comment se traduiront les avantages acquis, dans votre situation financière?

M. GORDON: Nous devons sans doute attendre que le temps nous montre les résultats. Les avantages devraient être décisifs, à mon avis; mais il faudra quelques années avant que les bienfaits de ce que nous faisons deviennent entièrement manifestes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est cinq heures et demie. Je pense qu'il serait préférable que nous ajournions la séance jusqu'à 8 heures, en particulier puisque vous êtes tous de si bonne humeur.

SÉANCE DU SOIR

JEUDI 15 juin 1961

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je m'excuse, je suis en retard.

M. BROOME: Monsieur le président, j'aimerais donner lecture d'un extrait d'un éditorial du *Financial Post*, du 17 juin, et demander à M. Gordon s'il pourrait faire des commentaires sur cet article, qui semble chercher à exposer ce qui ne va pas au National Canadien.