

M. GORDON: Ce n'est que si la Commission nous demande de continuer, même si nous avons prouvé que le service est un fardeau; cela signifie que nous devons apporter des preuves à l'égard de chaque secteur. Vous me demandez combien de temps il faudrait? Je ne le sais pas.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): A-t-on le sentiment que les chemins de fer devraient être libérés de ces restrictions et que vous devriez pouvoir vous retirer du secteur du transport des voyageurs, celui-ci n'étant pas rentable pour le chemin de fer?

M. GORDON: Oui, c'est notre sentiment. Nous croyons que lorsque nous aurions fourni des preuves, nous devrions avoir le droit de nous retirer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le crois aussi.

Le PRÉSIDENT: J'espère que vous ne vous retirerez pas du secteur dans tout le Canada plus vite que vous ne l'avez fait dans le comté de Simcoe et dans le comté de Dufferin.

M. FISHER: Au sujet de la finance, à la page 10 de ce mémoire que vous avez lu, vous avez soulevé cette question du moment où, par exemple, la nécessité de modifier votre technologie s'appliquera, pour soutenir la nouvelle concurrence. Des commentaires supplémentaires viennent s'ajouter à la constatation. Vous dites ensuite, à la fin du paragraphe:

Inutile de dire que la situation ajoute aux difficultés de la direction; nos frais d'exploitation et notre capacité de réalisation, j'en suis convaincu, se ressentent de telles considérations.

Or, pourriez-vous nous donner une indication? Avez-vous à l'esprit, ne serait-ce qu'un chiffre vague, sur la façon dont le changement modifiera les frais d'exploitation?

M. GORDON: Non, je n'aimerais pas déterminer cela. La question exigerait beaucoup d'analyse. Tout d'abord certains aspects de la question, je l'admets, sont assez difficiles à définir. Le fait que ces pressions se manifestent, le fait de savoir qu'elles vont se manifester, produit une incertitude dans l'esprit des hauts fonctionnaires qui pourraient avoir l'idée de modifier ceci ou cela. Ils se disent: «Eh bien, il ne vaut pas la peine de lutter ou de combattre». Par conséquent, ils peuvent ne pas recommander le changement ou la recommandation peut ne jamais atteindre le bureau central. Je suis certain que c'est là un aspect de la question. Toutefois, on ne peut l'évaluer, mais il produit incertitude, j'en suis certain. Puis, nous avons vu récemment plusieurs exemples se rapportant au matériel, lequel représente une partie essentielle de nos dépenses d'immobilisations, par exemple, dans l'utilisation des locomotives diesel, dans la centralisation des ateliers et l'abandon des ateliers dans certaines régions, le changement de matériel, etc. Tout cela prend du temps. Dans le processus dont j'ai parlé ici, nous avons décidément adopté le principe du changement graduel, mais le changement graduel est coûteux. Il y a des endroits où nous aurions pu faire le travail en quelques mois, mais il nous a fallu prendre des années, et cela exige de l'argent.

M. FISHER: Je ne vous critique pas parce que vous faites cette déclaration. Je pense qu'elle est importante. Vous prétendez que les considérations humaines entrent en jeu. Certes, je pense qu'il vaudrait la peine d'indiquer exactement de quoi il s'agit ici, en pourcentage. Sont-elles la cause d'une partie importante de votre déficit?

M. GORDON: Bien entendu, le nombre d'études qu'on pourrait faire sur l'exploitation des chemins de fer est infinie et nous essayons, autant que possible, de limiter nos études aux choses qui porteront fruit. Je ne pense pas qu'une estimation comme celle dont vous parlez produirait quelque chose. Je ne pense pas que l'aspect psychologique s'en trouverait modifié.