

M. FISHER: Certaines des questions. Et l'autre, celle des 736 millions? Songe-t-on à transformer ces fonds en actions privilégiées?

M. GORDON: Ce sont déjà des actions privilégiées et elles le resteront.

M. FISHER: Que proposez-vous à cet égard?

M. GORDON: Qu'on les laisse telles quelles et nous paierons 4 p. 100 sur ces actions quand nous aurons gagné ce qu'il faut pour payer. En ce moment nous ne payons rien, car nous ne gagnons pas ce qu'il faut.

M. FISHER: Autrement dit, la somme ne rapporte pas.

M. GORDON: Jusqu'à ce que nous ayons gagné ce qu'il faut. Nous avons versé de l'intérêt sur ces actions. De fait, nous avons payé quatre années: en 1952, 1953, 1955 et 1956.

M. FISHER: A l'occasion de l'augmentation récente du taux de l'intérêt, par suite de votre programme d'immobilisations, avez-vous été gênés tant soit peu par le programme fiscal du gouvernement?

M. GORDON: Non. En d'autres termes, je puis dire que tout budget d'immobilisation que j'ai proposé a été approuvé par le gouvernement, approuvé par le comité et enfin par le Parlement. Il n'y a eu aucune critique des recommandations que nous avons faites.

M. FISHER: Si nous pouvons de nouveau parler du Pacifique-Canadien, je dirai qu'apparemment son programme d'immobilisations n'a pas été aussi hardi.

M. GORDON: Le mot «hardi» est assez équivoque. Je ne sais pas ce que vous voulez dire par là.

M. FISHER: Disons ceci: est-il possible que vous ayez entrepris un programme hardi d'immobilisations?

M. GORDON: Je dirais plutôt que nous avons beaucoup plus à faire que le Pacifique-Canadien. Si nous examinons la situation à partir, par exemple, de 1950, nous constaterons que les besoins d'immobilisations du National-Canadien étaient beaucoup plus grands que ceux du Pacifique-Canadien. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien était en bon état. Le National-Canadien devait faire des immobilisations qui ne se révélaient pas nécessaires pour le Pacifique-Canadien. Je puis vous en donner un exemple. Pour en venir aux faits, en ce qui concerne l'utilisation des locomotives diesel, j'ai été un jour étonné de voir que toutes nos lignes ferroviaires de l'Ouest étaient inférieures à la normale s'il s'agissait de les adapter à l'utilisation des locomotives diesel. Par conséquent, nous avons dû nous engager dans un programme parallèle d'amélioration de la voie, soit rénover les lignes, effectuer du drainage, en certains cas poser des rails lourds, de meilleures traverses, etc., en vue d'utiliser des locomotives diesel. Cependant, M. Grayston en sait davantage sur ce sujet et il voudrait peut-être le traiter.

M. GRAYSTON: Il y a quelques années, nous avons inauguré ce programme et, comme le dit M. Gordon, il se rapporte à l'application des moteurs diesel au chemin de fer. Naturellement, le programme se rapportait aussi au besoin général d'amélioration de cette partie du chemin de fer et des autres dont l'exécution était commencée ou achevée. Je pense qu'il n'est pas risqué de dire que si l'amélioration n'avait pas eu lieu dans l'Ouest, il nous aurait fallu, à un moment donné, dépenser beaucoup plus que nous n'avons fait et que nous nous serions trouvés tout à fait incapables de soutenir la concurrence de la façon dont nous avons commencé, avec des trains à marchandises rapides et de longue distance, et le reste.

M. GORDON: Permettez-moi de vous exposer la chose sous forme d'une simple historiette. Je me rappelle que lorsque j'ai fait mon premier voyage d'inspection dans l'Ouest, je me tenais une fois au bout du train, avec le surintendant du jour. Il pleuvait. J'étais alors très peu renseigné sur les affaires des