

M. McINTOSH: Il divague encore.

L'hon. M. RALSTON: Ce sont des faits que je viens d'exposer, des faits consignés aux archives. Il fut un temps où mon très honorable ami et le ministre de la Justice de même aimaient bien réclamer le mérite de la nationalisation des chemins de fer. Je dis que l'exploitation du réseau d'Etat a été assez heureuse sous le gouvernement antérieur. La moyenne des recettes disponibles pour le service des intérêts a été de 24 millions de dollars. Je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux, mais, de 1919 à 1921, le déficit moyen fut de 22 millions, et, de 1922 à 1930, la disponibilité moyenne pour le service des intérêts atteignit 24 millions; tandis que dès la première année du Gouvernement actuel en 1931 le solde d'exploitation devint à nouveau débiteur, il y eut déficit de 5 millions. Tel a été le résultat de l'exploitation des chemins de fer nationaux sous le régime libéral et sous le régime conservateur. Je crois qu'il sied mal à nos honorables amis de la droite de ramener cette question dans le domaine de la controverse politique, pour montrer ou essayer de montrer que le problème du National-Canadien est uniquement l'œuvre de l'adversaire.

Je le répète, le réseau national est l'aboutissement de politiques antérieures à 1917, et le principe de l'étatisation date de cette année-là. A son avènement, en 1922, le gouvernement King trouva ces voies régies par différents exécutifs sous la direction d'un conseil général d'administration. La loi des chemins de fer nationaux, votée en 1919, fut promulguée en 1922, en vue de coordonner l'administration.

Je tiens à ajouter ceci, répétant ce que j'ai dit l'autre soir. Il est inutile d'insister sur la capitalisation totale du National-Canadien et la somme d'intérêt que cela représente, quand en réalité il s'agit d'une réunion ou d'une fusion de lignes. La capitalisation se totalise à 2 milliards 300 millions de dollars. Cela comprend différentes lignes, les unes en faillite et les autres, mon très honorable ami en a convenu, en piteux état. On a fait des travaux sur toutes ces lignes et l'on ne peut porter ces frais au compte de l'entreprise, ni espérer que celle-ci réussisse à faire les frais d'intérêt de toute cette somme. Plus le peuple canadien se convaincra vite de la nécessité d'assainir la capitalisation du National-Canadien, afin de le mettre en état de se suffire convenablement et de durer, mieux se portera l'entreprise. Sans compter que le budget de l'Etat se trouvera à représenter plus fidèlement la véritable situation financière. Séparer les débours affectés au réseau national est fort bien. Je ne serais pas étonné de voir le très honorable premier ministre imposer un

[Le très hon. M. Bennett.]

bon jour une taxe nouvelle qu'il désignerait sous le nom de "Chemins de fer nationaux du Canada". Il ne serait pas juste pour notre réseau ferré non plus que pour les habitants du Canada, de leur faire payer un intérêt sur les capitaux placés dans nos chemins de fer. Voilà pour les dépenses spéciales.

Que penser des dépenses ordinaires? Quelles réductions ont fait nos honorables vis-à-vis à ce sujet? J'ai déjà parlé de la réduction de 10 p. 100 des dépenses. Nous constatons maintenant que le ministre a indiqué une autre classe à laquelle il veut demander de contribuer à cette réduction. Je suis heureux de penser, à la suite des paroles de l'honorable ministre des Finances, qu'il y a lieu de croire qu'on examinera de nouveau le projet de déduire des appointements des pensionnés le chiffre de leurs pensions. Je tiens à faire observer à la Chambre, avec toute la vigueur dont je suis capable, que les pensions ont toujours été accordées aux anciens combattants à cause de l'invalidité dont ils souffraient. C'est à cause de la réduction de leur faculté de travail, non pas dans la profession ou le métier auxquels ils sont occupés à l'heure actuelle, mais par suite de la perte de leur capacité de travail à titre d'ouvriers ordinaires. De fait, quant on a examiné la question d'invalidité, tous les soldats ont été ramenés à cette situation commune.

Mais il y a d'autres raisons. On veut les dédommager le mieux possible de tous les ennuis, les souffrances et les misères qu'ils ont endurés par suite de l'amputation d'un membre ou d'autres infirmités physiques. Il y a dans ma circonscription deux maîtres de poste dont l'un a eu la jambe coupée à la hanche et l'autre la jambe coupée au genou. Ils reçoivent tous deux une pension. Ils touchent également les appointements accordés aux maîtres de poste. Je soutiens que les membres de la Chambre et du Gouvernement auraient protesté bien plus amèrement contre le geste d'un employeur quelconque qui aurait pris à son service comme teneur de livres un ancien soldat et qui chercherait à déduire de son salaire le chiffre de sa pension. Je crois que, lorsque le Gouvernement se rendra compte que c'est après tout un oubli d'engagement, il examinera de nouveau cet article du budget.

Il y a trop longtemps que nous reconnaissons que les anciens soldats ont droit à une préférence au sujet des positions du service civil. Nous savions qu'ils recevaient une pension. De fait, celui qui en touchait une était justement celui à qui l'on donnait, de préférence, la position disponible. Pouvons-nous maintenant dire à ces soldats que, tout en sachant qu'ils avaient une pension quand ils ont accepté une position, nous allons leur enlever cette pension précisément parce qu'ils ont ob-