

réclamé pour le National-Canadien. Il a plaidé la cause des deux compagnies; il a plaidé la cause du Canada. Nul doute qu'il a été loyal envers le Pacifique-Canadien, mais il ne l'a pas moins été envers le Canada. Après tout, honorables sénateurs, nos deux réseaux de chemins de fer constituent les artères mêmes de la nation; la force ou la faiblesse du pays se reflète dans ces entreprises.

Il faut se rappeler que le président du National-Canadien était d'avis que le projet préconisé par le Sénat permettrait au Canada d'économiser 60 millions de dollars par année. Cependant, des experts en science économique et en matière de transport, des professeurs d'université absolument indépendants des chemins de fer, ont étudié avec soin le grand problème du Canada et se sont prononcés sur la question. Ces experts parlent avec la plus haute compétence et la plus grande autorité. Puis-je citer l'opinion du professeur Leslie T. Fournier? Il occupe une chaire à l'université de Princeton depuis 1928, et il donne des cours sur les moyens de transport, les services d'utilité publique, le gouvernement et les affaires. Depuis des années, il a examiné à fond notre situation ferroviaire et, au mois de janvier 1935, il a publié dans le *Financial Post* une série d'articles remarquables qui constitue une étude pratique et approfondie de la question. Voici une partie des conclusions qu'il a tirées:

Mais on n'a qu'à étudier les résultats de l'exploitation pendant une période d'années pour se rendre compte que la politique tendant à développer un puissant réseau d'Etat pour faire concurrence au Pacifique-Canadien, s'est avérée une entreprise excessivement coûteuse et ruineuse. Et il n'y aura pas moyen, semble-t-il, d'éviter les énormes déficits du réseau national tant qu'il sera exploité en concurrence avec le Pacifique-Canadien.

De fait, le volume du trafic au Canada n'est pas assez considérable pour faire vivre deux chemins de fer qui se font concurrence.

Voilà quelle était la situation, il y a onze ans, lorsque les administrateurs du National-Canadien commencèrent à développer les services et les propriétés du réseau afin de renforcer la position du chemin de fer en vue de la concurrence. Et cette situation est encore bien plus accentuée, à l'heure actuelle, car, dans l'intervalle, les deux chemins de fer ont dépensé au delà de 800 millions de dollars en compte d'établissement, tandis que le volume du trafic est bien au-dessous du niveau de 1923.

Par conséquent, si l'on peut préserver les modes d'exploitation des chemins de fer utilisés par le passé et réduire le chiffre des déficits que le contribuable doit combler pour le compte du réseau national, il faut mettre un terme à l'exploitation des chemins de fer en concurrence au Canada. Voilà la leçon la plus importante qui se dégage de l'expérience acquise au cours des quinze dernières années.

Dans un livre qu'il a subséquemment publié, et intitulé: *Railway Nationalization in*

Canada, le professeur Fournier écrit ce qui suit, à la page 347:

Vu qu'il devient généralement évident qu'il est impossible d'effectuer des économies suffisantes au moyen de la coopération, il y a lieu de s'attendre que l'on demandera de plus en plus de donner une solution plus efficace au problème ferroviaire. De l'avis de l'auteur, l'unification de l'administration des deux réseaux offre un moyen possible de réaliser des économies annuelles de 50 millions de dollars ou plus. Voilà une solution logique à donner au problème ferroviaire vu que c'est la seule proposition qui offre la promesse de réaliser des économies suffisantes sans compter qu'elle fournirait une base solide pour le futur développement du transport par chemin de fer au Canada.

M. W. T. Jackman, professeur de transport à l'université de Toronto, parlant dans cette ville le 20 janvier dernier, a déclaré ce qui suit concernant les frais d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada:

A chaque dollar versé pour le service que donne ce chemin de fer, il faut ajouter 50c pour combler ses déficits.

Prenons bien note de la situation financière du National-Canadien. A l'époque où les chemins de fer que comprend le réseau furent cédés à l'Etat par leurs propriétaires particuliers, en 1917-1920, la dette fondée due au public était de 810 millions de dollars et la somme due au gouvernement s'élevait à 524 millions, soit un grand total de 1,334 millions. Or, en 1936, la dette fondée due au public s'élevait à 1,185 millions et la somme due au gouvernement, y compris l'acquittement des déficits, représentait 1,948 millions, soit un grand total de plus de 3,132 millions. Voilà qui fait voir, à la fin de l'année 1936, une augmentation des dettes d'environ 1,800 millions.

Le déficit net des recettes du réseau, avant de faire entrer en ligne de compte les intérêts sur les sommes prêtées par l'Etat, en 1932-1936, s'est élevé en moyenne à \$52,541,000 et la somme des intérêts impayés sur ces prêts de l'Etat, s'élevait en moyenne à environ 36 millions de dollars. Ces chiffres sont extraits des bilans annuels du réseau national. De la même source, nous apprenons que la perte nette globale pour 1932-1936 s'est élevée à \$496,242,111, soit en moyenne une perte annuelle de plus de 99 millions de dollars.

Voici de quelle façon le professeur Jackman se prononce en faveur de l'unification de l'administration des deux réseaux:

Prenant note de certaines objections contre l'unification de l'administration des deux chemins de fer, le professeur Jackman appuie sur le fait que cela ne signifie pas la fusion. "Fusion" signifie le droit exclusif en commun à la possession de deux propriétés ou plus; d'autre part, l'unification de l'administration veut dire l'exploitation en commun de ces deux réseaux, tout en laissant tel quel le droit exclusif à la possession de ces entreprises.

On a passé depuis longtemps l'étape, au dire du conférencier, où l'on considérait que "la concurrence est la vie du commerce", en tant qu'il s'agit des services d'utilité publique. D'après lui, la concurrence est "plutôt la mort du commerce".

Appuyant sur les avantages qu'offre l'unification de l'administration, le professeur Jackman a déclaré que ce régime supprimerait les