

qui fait que nos dépenses de 1924-1925 sont en réalité moins fortes que celles de 1914. Quelle maison d'affaires a eu de meilleurs résultats?

Il est difficile de trouver une maison de commerce qui puisse se comparer avec notre pays, la seule comparaison que nous puissions établir étant avec le Pacifique-Canadien. En 1914, les dépenses ordinaires du Pacifique-Canadien se sont chiffrées à 87 millions, mais elles ont été de 143 millions en 1925. Je ne prétends pas que cette comparaison soit complète sous tous les rapports; on doit tenir compte de certaines choses; mais une chose que nous devons concéder, c'est que le Gouvernement n'a pas été prodigue dans son usage de l'argent; il s'est montré économe.

Une autre chose pour laquelle le Gouvernement mérite des louanges, c'est la manière dont il s'est occupé du National-Canadien. Quand le Gouvernement est arrivé au pouvoir le réseau du National-Canadien indiquait un déficit considérable. Le Gouvernement a centralisé la gestion des chemins de fer placés sous sa dépendance et en a fait un réseau national sous une direction unique, celle de sir Henry Thornton, et il les a complètement soustraits à l'influence politique. La sagesse de cette ligne de conduite a été prouvée par l'amélioration des affaires du National-Canadien depuis cette époque.

Au cours de la campagne électorale on a fort critiqué sir Henry Thornton; on nous a dit qu'il avait ajouté un fardeau aux frais obligatoires. Il est vrai que de lourdes dépenses ont été imposées au réseau en vue de la réfection des voies et du renouvellement du matériel roulant; mais je crois que ces dépenses se justifient par l'amélioration dans la situation financière du réseau. Le déficit d'exploitation s'est transformé en un surplus d'exploitation. Quelle a été la position financière du réseau depuis qu'il a été pris par le Gouvernement. Si nous examinons le Hansard de 1922, page 893, nous constatons que le National-Canadien et le Grand-Tronc avaient eu un déficit de 16 millions en 1921. D'un autre côté, le rapport reçu du National-Canadien pour l'année 1925 indique que les recettes nettes se chiffrent à \$32,264,414.79, soit une amélioration de 48 millions en cinq ans. C'est sûrement un beau progrès et un pas dans la bonne direction. Comparons aussi la proportion du revenu aux frais d'exploitation, ou en d'autres termes, voyons ce qu'il en coûte pour gagner \$100, parce que c'est le seul moyen de constater si une exploitation progresse. En 1924, pour chaque \$100 de recettes les chemins de fer Nationaux avaient dépensé \$92.68; en 1925, les frais n'étaient plus que de \$86.83, de sorte que la si-

[M. Donnelly.]

tuation s'améliore. Ce coefficient d'exploitation se compare avantageusement à celui de beaucoup de grands chemins de fer américains, si l'on tient compte de tout, car il faut se rappeler que notre réseau national n'est qu'une union de plusieurs lignes. Ce n'est pas un seul grand chemin de fer construit comme unité; il est constitué de plusieurs chemins de fer réunis. Je ne possède pas les chiffres pour tous les différents grands chemins de fer de ce continent, mais je sais que le coefficient dépasse 80 p. 100. Le coefficient des chemins de fer Nationaux est un peu plus élevé que celui du Great Northern, du Northern Pacific et du Pennsylvania; il y a deux ans le coefficient de ces chemins de fer était à peu près ce qu'est celui des chemins de fer Nationaux Canadiens aujourd'hui. Dix des principaux chemins de fer américains ont un coefficient d'exploitation supérieur à 84 p. 100. Je prétends qu'une partie de ce succès de notre réseau revient au Gouvernement; il mérite qu'on le félicite avec sir Henry Thornton et les administrateurs pour avoir si bien amélioré l'état financier de nos chemins de fer Nationaux.

Il n'y a pas qu'à ce point de vue qu'on doit être reconnaissant envers le Gouvernement. Il a diminué un peu les droits de douane sur les instruments de production et plusieurs autres articles. Quoique la réduction ne soit pas aussi forte que je le voudrais, c'est encourageant, alors que d'autres pays élèvent inconsiderément leurs tarifs, de voir que nous suivons une bonne et sage méthode en abaissant nos droits sur les instruments de production. Le Gouvernement a l'intention de faire plus: il propose d'abaisser les droits sur les voitures et petits camions automobiles. Nos honorables collègues d'en face ont présenté un amendement à ce sujet; mais leur proposition n'est pas un véritable amendement au budget. Ils ne se prononcent pas carrément contre la réduction des droits sur les automobiles; ils disent simplement qu'on aurait pu attendre à peu plus tard pour faire ce qu'on fait aujourd'hui.

Nos honorables collègues d'en face avaient une bonne raison d'adopter cette attitude. L'an dernier, certains membres ont voté en faveur d'une réduction des droits sur les automobiles. Où sont-ils aujourd'hui? Pourquoi ne se lèvent-ils pas, cette année, pour appuyer cette réduction? Je pense savoir pourquoi. Ils estiment qu'ils peuvent se cacher derrière cet amendement et dire à leurs électeurs: Oh, je ne votais pas contre la réduction, mais simplement en faveur de la remise de cette réduction à plus tard. Personnellement, je suis d'avis que l'on n'a pas assez