

Je vais être franc. Je n'avais pas très grande confiance en 1931 et en 1933. J'ai pensé en 1933 que le plan de coopération valait la peine d'être essayé. Je croyais essentiel de suivre le rapport Duff, et la loi de 1933 se conformait fidèlement aux recommandations de ce rapport. Mais ayant constaté cette situation depuis des années, j'avais désespéré de la régie des chemins de fer, longtemps avant l'adoption de cette loi. J'avais fait des propositions très précises—et nullement semblables à celles de sir Edward Beatty. J'ai fait ces propositions longtemps avant les siennes; à une époque où il devait être opposé à pareil projet, je pensais que nous ne pourrions jamais nous débarrasser du fardeau qui nous accable par un autre procédé que l'exploitation commune des deux réseaux. J'ai fait cette déclaration librement, sans aucun préjugé à l'égard d'un plan de direction unifiée, car j'entrevois toute prochaine l'exploitation d'Etat. J'ai éprouvé des déceptions nombreuses et pénibles. Il y a des années que j'ai renoncé à l'espoir d'une régie compétente et économique, au Canada. Je n'ai aucune confiance dans l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, au Canada; et depuis des années je cherche un moyen d'en sortir. Autant que je sache, le Pacifique-Canadien est arrivé à la conclusion qu'il faut prendre des mesures très rigoureuses.

Je vais lire le texte du rapport que le Comité devrait soumettre, à mon avis. Auparavant, permettez-moi de dire une chose que je répéterai publiquement: le projet de rapport que je présente exprime mon opinion et celle des membres du Comité qui m'approuvent. Ceux qui ont été conduits à penser comme moi—la plupart de ceux qui siègent de ce côté, je crois—sont entrés dans le Comité avec une idée différente; ils étaient opposés à tout projet d'unification. Ceci représente nos conclusions, à nous seuls. Ce rapport ne lie aucun membre du Sénat. Il n'engage pas le parti auquel nous appartenons. Tout le monde sait que le chef du parti adopte une attitude contraire. Personne ne peut douter de ma sincérité dans cette affaire.

#### RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LES MEMBRES SUIVANTS DU COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT INSTITUÉ POUR S'ENQUÉRIR DES MOYENS LES PLUS EFFICACES DE REMÉDIER À LA SITUATION EXTRÊMEMENT GRAVE DES CHEMINS DE FER AU PAYS ET D'ALLÉGER LES LOURDES CHARGES FINANCIÈRES QUI EN RÉSULTENT, ET EN FAIRE RAPPORT

Nous regrettons profondément que l'unanimité n'ait pu se faire sur un projet de rapport. Dans les circonstances actuelles, et sur une question de cette gravité, l'unanimité des membres du Comité aurait paru très précieuse non seulement au Parlement, mais au peuple qui supporte le poids si lourd des impôts.

#### CAPITALISATION ET DÉFICITS DU NATIONAL-CANADIEN

Le National-Canadien constitue le problème domestique le plus persistant et le plus dangereux pour notre nation. Au 31 décembre 1938, le Canada avait engagé, en comprenant les intérêts, plus de \$3,300,000,000 dans son réseau d'Etat. La majeure partie de cette dépense est due aux déficits annuels répétés et aux prêts consentis par l'Etat au National-Canadien.

Le déficit de caisse en 1938, sensiblement supérieur à celui de 1937, est, d'après le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1938, de \$54,314,195. Ce déficit ne comprend pas les \$2,712,877 de pertes sur le capital imputées aux parts de propriétaire en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, ni