

des communes, il y a deux ans, l'honorable M. Howe a déclaré qu'il n'est pas raisonnable d'espérer que le peuple canadien continuera à déboursier 50 millions de dollars par année pour combler les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada. De plus, l'honorable M. Howe a ajouté que le devoir incombe au Gouvernement d'enlever ce fardeau qui charge les épaules des contribuables canadiens.

Eh bien, honorables sénateurs, qu'est-il arrivé? Le Gouvernement Bennett a essayé de donner suite aux conclusions du rapport Duff. Il n'a peut-être pas obtenu beaucoup de succès; cependant, bien que ce régime eût peu de temps à sa disposition, il a réussi à diminuer quelque peu les dépenses. Et qu'est-ce qu'a fait le régime actuel? Je ne dirai pas que le Gouvernement a éludé ses responsabilités, mais il s'en est remis à la providence; il s'est fié au retour de la prospérité; il s'est dit qu'avec le retour des temps meilleurs et la reprise des affaires, les difficultés disparaîtraient. Eh bien, honorables sénateurs, nous avons lu tout dernièrement les rapports des banques soumis à la réunion annuelle des actionnaires; l'un des derniers rapports a été soumis par l'honorable leader du Gouvernement. Or, je puis le dire sans crainte d'être contredit, presque tous ces rapports de banque admettent que nous avons maintenant atteint les rives des temps meilleurs. Je vais citer l'un des témoignages typiques à cet égard. Voici les paroles qu'a prononcées, le 31 janvier dernier, M. Morris W. Wilson, le président de la banque Royale:

Durant l'année 1936, les affaires ont repris à une allure phénoménale au Canada et le niveau élevé atteint cette année-là s'est maintenu en 1937. En dépit du léger recul qui s'est produit à la fin de l'année, encouragé qu'il était par l'incertitude de la perspective des affaires aux Etats-Unis, le volume d'activité dans la plupart des genres d'affaires soutient favorablement la comparaison avec 1929, l'année par excellence et, dans nombre d'industries, surtout l'industrie minière, de nouveaux records ont été établis...

Les industries manufacturières du Canada ont continué d'être exploitées sur une vaste échelle durant l'année 1937 et, au mois d'octobre, le volume de la production a établi un nouveau record, surpassant même le plus haut point qui fut atteint en 1929.

Cependant, voici ce que dit M. Wilson en ce qui regarde les Chemins de fer Nationaux du Canada:

En dépit du redressement notable de la situation, qui a fait sentir ses effets durant la majeure partie de 1937, les chemins de fer n'ont retiré que de légers bénéfices. L'augmentation des recettes brutes a été absorbée en grande partie par l'augmentation des frais d'exploitation et le bilan de l'année se soldera probablement par une légère diminution du lourd déficit d'exploitation du réseau national. Voilà qui est précisément décourageant et ne sert qu'à souligner l'imprudence d'espérer que

la situation se redressera d'elle-même, par suite de l'accroissement du trafic plutôt que d'avoir recours à une manutention plus intelligente du trafic existant en supprimant le double emploi, le chevauchement et les services peu économes. La patience dont fait preuve le contribuable canadien de ce chef est pour ainsi dire incompréhensible.

Eh bien, honorables sénateurs, en dépit du fait que les temps ont été meilleurs, depuis deux ans, où en somme-nous relativement à l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada? Nous sommes encore condamnés à payer chaque année une amende de plus de 100 millions de dollars—40 millions pour combler les déficits et au moins 75 millions en pertes d'intérêt sur les fonds placés dans les chemins de fer.

Qu'a fait le Gouvernement? Ici encore, je suis tenté de critiquer l'attitude du régime actuel et de faire observer qu'il a peut-être adopté la ligne de conduite de M. Micawber dans *David Copperfield*, qui attendait que quelque chose se produise. Mais, je ne le ferai pas. A mon avis, ce serait porter une accusation trop grave contre le Gouvernement que de dire qu'il a permis avec complaisance que le Canada soit saigné chaque année jusqu'à concurrence de 100 millions de dollars sans rien tenter pour étancher l'hémorragie. Ce serait accuser le Gouvernement de négligence criminelle et lâche. La vérité est bien différente de cela, je le crois. Pour moi, le Gouvernement a cherché le remède à cette situation et il ne l'a pas trouvé. Les déclarations que l'honorable M. Howe a faites dernièrement à Moncton m'encouragent à le penser. En réponse à des protestations par lesquelles on exigeait le règlement immédiat du problème, le ministre a dit qu'il est pitoyable que personne n'ait avancé une seule suggestion utile.

Eh bien, honorables sénateurs, je vais maintenant offrir au Gouvernement une suggestion que le Sénat approuva à l'unanimité, en 1925, à une époque où la situation était loin d'être aussi grave qu'à cette heure. A mon sens, si le Gouvernement voulait écouter un bon conseil, il devrait certes accepter celui-là; il fut donné en toute liberté et à la suite de l'enquête la plus approfondie peut-être qui se soit jamais tenue au pays. Les cerveaux les plus puissants du Canada,—les experts les plus compétents en matière de chemins de fer et les hommes d'affaires les plus avertis,—furent appelés à témoigner à huis clos, au cours de cette enquête. Lorsque l'enquête fut terminée, le Sénat recommanda la création d'un système de gestion mixte,—quelque chose qui ne dérangerait en rien les propriétés des deux compagnies de chemins de fer, qui laisserait les choses en l'état où elles étaient. Le Sénat fut