

liorer. Il ne nous a pas donné de chiffres. Je sais quelle était la situation du réseau il y a deux ans; nous avons toutes les statistiques alors. Je sais qu'alors le déficit n'atteignait pas tout à fait un million par semaine. Nous avons diminué le déficit annuel de deux ou trois millions de dollars. Le ministre actuel des Chemins de fer a déclaré qu'il n'était pas satisfait de cette diminution. Il a ridiculisé les réductions effectuées au compte de la marine marchande et des autres services, comme l'indiquaient les détails fournis par M. Fullerton. Il y avait un déficit de quarante-huit millions à faire disparaître, et il voulait modifier la loi pour atteindre ce but. Avons-nous eu un rapport qui indique jusqu'à quel point nous avons comblé ce déficit? A venir à l'an dernier nous avons eu quatre années entières d'exploitation sous le régime de la nouvelle loi, qui est entrée en vigueur en 1933. Nous avons bénéficié d'une reprise des affaires. Il est vrai qu'elles sont à la baisse en ce moment, mais jusqu'en 1937, nous avons eu de très bonnes années. Quels sont les résultats des opérations jusqu'à la fin de 1937? Le ministre des chemins de fer ne trouvait pas satisfaisante une diminution de 2 millions ou à peu près du déficit annuel, en même temps que la disparition totale de tous nouveaux frais d'établissement. Il voulait se mettre au travail et faire vite. Sa loi modificative est-elle arrivée à quelque chose? Je ne trouve aucun chiffre. Le leader du Gouvernement est incapable de m'en donner; je n'ai rien su des résultats de 1937. Peut-être y a-t-il quelque amélioration. Elle devrait être considérable, puisque 1937 est notre meilleure année depuis 1928. Mais j'ose dire que la Chambre sera déçue des chiffres, lorsqu'elle les verra. Ils ne seront pas satisfaisants, ils indiqueront un déficit qui ne se rapprochera que trop de celui de 1935. Voilà un problème, ou j'ai perdu la faculté d'en juger.

L'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien), auteur de la motion, nous a dit au cours de l'un des meilleurs discours que j'aie entendus depuis longtemps au Parlement, que les impôts constituent l'essence de nos difficultés quotidiennes. Il a raison. Elles sont la cause du chômage. Le poids des impôts entrave la marche des affaires; il nous presse si lourdement que les entreprises ne peuvent prendre d'essor et employer plus de main-d'œuvre. L'expansion des affaires et de la production peut seule arriver à diminuer le nombre des chômeurs. C'est le fardeau des impôts qui empêche cette expansion. Avant-hier encore, je rencontrais dans le corridor l'un des chefs d'une grande industrie ontarienne, industrie de grande envergure qui fait des affaires avec plusieurs

pays. Je n'en connais aucune mieux administrée pour l'intérêt de tous, aucune dont les employés soient plus heureux. Cet homme me dit que ses administrateurs sont découragés; ils ont consacré leur vie au progrès de leur entreprise, sans rien négliger. "Mais, me dit-il, l'an dernier, nous payions \$3 d'impôt pour chaque dollar distribué à nos actionnaires, et au cours des trois années précédentes, nous payions à l'Etat \$300,000, alors que nos actionnaires en perdaient \$100,000. L'administration achète aujourd'hui de l'Etat des petites rentes viagères. Le fardeau des impôts a détruit leur courage. Et nos chemins de fer Nationaux constituent le principal élément de ce fardeau. Si notre conduite actuelle nous satisfait, elle ne satisfait pas les gens d'affaires, et le chômeur s'il est intelligent, n'est pas satisfait non plus, car cette conduite est l'une des causes de sa situation.

Revenons à la résolution du Sénat de 1925, si souvent mentionnée par l'honorable sénateur de Montarville. Je n'eus aucune part à cette résolution, je faisais alors partie de l'autre Chambre, et je crois l'avoir critiquée assez vertement à l'époque. Je n'ai pas changé d'opinion depuis. Cette résolution ne me semble pas pratique. Je ne comprends pas que les membres du comité sénatorial aient pu la croire pratique pour nos chemins de fer. La résolution prévoyait la fusion des deux réseaux pour fins d'administration et d'exploitation, sous la direction d'un bureau, dont cinq membres seraient choisis par l'une des compagnies, cinq par l'autre, les cinq derniers devant être choisis par les dix premiers. La suggestion ne manque pas de sagesse. Elle mérite certaine considération comme méthode d'unification de l'administration, si la fusion est décidée. Mais les autres termes de la résolution me semblent impossibles.

Le très honorable M. GRAHAM: Les autres aussi étaient tout à fait sans valeur pratique.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'en suis pas aussi sûr, mais ne m'attarderai pas à discuter là-dessus, car la résolution tout entière n'aurait pu être adoptée. Mon honorable vis-à-vis était membre du comité sénatorial. La résolution garantissait au Pacifique-Canadien un dividende convenu sur ses actions. Même en 1925, cela manquait de prévoyance.

L'honorable M. DANDURAND: Le Pacifique-Canadien à cette époque gagnait 10 p. 100 sur ses actions ordinaires.

Le très honorable M. MEIGHEN: Après paiement des intérêts sur les obligations du