

Aujourd'hui le rapport de la commission Duff est de nul effet que ce soit, quant à sa disposition la plus importante. Nous sommes maintenant revenus au régime gouvernemental sous la surveillance directe du ministre des Chemins de fer, et à moins de faire erreur dans plus de la moitié des renseignements que je possède, nous avons le favoritisme politique sur une échelle encore inconnue dans nos annales.

Le résultat d'un an et neuf mois d'opérations a provoqué certaines expressions de désappointement. Aucun système ne peut faire ses preuves dans une période aussi courte et mon honorable ami est trop intelligent pour ne pas le savoir. Il faut un temps plus long pour éprouver la vertu cardinale d'une administration libre de toute influence d'Etat. Nous n'avons pu nous procurer que le rapport d'une année complète et la méthode a été rejetée. Il reste, toutefois, que le glissement vers un endettement accru a été renversé. En ce qui touche les obligations annuelles, et indépendamment de ce qui était dû à l'Etat, le rapport dit qu'en neuf ans nous avons accumulé les déficits à raison de 50 millions de dollars par année et que nous avons contracté une dette additionnelle de 50 millions de dollars en frais imputables sur le capital. Nous n'avons pu combler tout le déficit d'exploitation de 50 millions, bien que nous en ayons comblé une partie, mais nous avons acquitté les 50 millions de dépenses imputables sur le capital. Les remboursements effectués au cours de ces 21 mois ont dépassé les frais accrus de premier établissement.

Je fixerai maintenant les responsabilités du gâchis où nous a mis le National-Canadien. Sir Henry Thornton a conduit le bal pendant neuf ans dans l'administration de nos chemins de fer; neuf années d'orgie ferroviaire pendant lesquelles nous nous sommes endettés à un rythme de 100 millions de dollars par année. Et nous osons nous étonner de notre problème ferroviaire.

L'honorable M. CASGRAIN: Le Pacifique-Canadien est dans le même cas.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le Pacifique-Canadien peut probablement prétendre avec raison qu'il lui fallait suivre l'exemple donné, convenir qu'il a suivi cette voie et qu'il en a subi quelques-unes des conséquences. Rien d'étonnant qu'il ne paye pas de dividende. Il est possible qu'il ait dû suivre; n'étant pas spécialiste en la matière, je l'ignore. Mais je sais qui a battu la marche, qui a fait l'acquisition de réseaux sans valeur, qui a construit des hôtels qu'on a dû tenir fermés pendant des années, qui a bâti des navires qui ont dû rester amarrés aux quais, qui a fait des chemins de fer Nationaux un véritable fief du parti libéral. Je puis le nommer

Le très hon. M. MEIGHEN.

et je lui ai dit ces choses à lui-même. C'est lui qui est responsable de cet état de choses. Avec un tel accroissement des charges imputables sur le capital d'une entreprise, accroissement gigantesque, à moins qu'il s'agisse d'une entreprise qui se fraye un chemin dans le monde des affaires et qui gagne en importance, elle est irrévocablement vouée à un échec. Et l'industrie ferroviaire, loin de suivre une voie ascensionnelle, est sur la pente descendante.

On a dit que nous ne pouvons avoir recours à la fusion parce que cette mesure supprimerait la concurrence. J'ignore si la fusion est possible mais je sais que nous n'aurions jamais dû y avoir recours pour ce motif si nous avions adopté une bonne méthode. Cependant, il n'y a pas lieu de craindre que la compétition fasse jamais défaut. Tous les chemins de fer subissent une concurrence de nos jours, comme ils n'en ont pas subi depuis cent ans. La situation est la même pour les chemins de fer de tous les pays. Ils savent maintenant ce que c'est que la concurrence. Ils ne dominent plus le domaine commercial comme ils le faisaient il y a vingt-cinq ou trente ans. Ils doivent maintenant servir le public comme les autres entreprises commerciales, sujettes à la concurrence, ont dû le faire dans le passé. Les chemins de fer doivent faire face à la concurrence des camions automobiles et des autobus; ils sont encore exposés à la concurrence de la navigation sur les lacs, et à cela il faut ajouter maintenant les services de transport aérien. Les chemins de fer ne manqueront jamais de concurrence. Ce n'est pas de cela qu'ils souffrent de nos jours, mais plutôt d'une diminution du chiffre de leurs affaires, par suite de la concurrence à laquelle j'ai fait allusion. Les Chemins de fer Nationaux souffrent également d'une multiplicité d'obligations parce qu'ils dépendent du Gouvernement. C'est le Gouvernement actuel qui a créé ces liens il y a peine deux ans...

Des honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: ...et c'est le ministre des Chemins de fer qui est surtout responsable de la chose.

Examinons un peu la défense qu'a faite mon honorable ami d'en face de cet état de choses. Apparemment le leader du Gouvernement au Sénat semble croire que le problème des chemins de fer n'est pas bien grave. Il ne le redoute aucunement.

L'honorable M. DANDURAND: J'aimerais voir la situation s'améliorer.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, je suis certain qu'il le voudrait. Pourrait-il nous dire ce qu'il a l'intention de faire pour l'amé-