

aide analogue aux habitants des campagnes? Cela entraînera, sans doute, une assurance-récoltes, à un coût additionnel colossal.

En plus des dépenses que nous devons envisager, il y en a d'autres qui, pour n'être pas apparentes et immédiates, n'en sont pas moins inévitables. Comme exemple, je ferai allusion aux promesses faites durant la récente campagne électorale dans la circonscription de Saint-Henri, à Montréal, alors que des ministres se sont virtuellement engagés à remplir le trou creusé dans le cœur de Montréal pour la tête de ligne du National-Canadien. Cela exigerait la dépense de millions pour ensevelir des millions qui ont été déboursés d'une manière imprévoyante. Cependant, je ne veux pas mêler de controverse politique à cette discussion. Les deux partis ont été responsables de dépenses folles dans le passé. Je n'ai qu'à mentionner le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je tiens seulement à bien faire comprendre à la Chambre qu'à part les dépenses absolument visibles maintenant il reste encore le vaste domaine des exigences politiques. C'est l'un des prix de la démocratie; c'est le prix de la justice et de la liberté pour tous, et de l'avantage dont nous jouissons de regarder les autres nations, la tête haute, comme des hommes libres.

Cela me porte à faire une assertion que personne ne contestera, je crois, en principe du moins. Quoi que nous soyons forcés de faire, nous pouvons et devons pratiquer la plus stricte économie dans l'administration de la chose publique. Je sais que, en ce qui concerne les dépenses ordinaires du pays, on peut en retrancher moins de 20 p. 100, et dans une mesure modérée. Quant à nos dépenses extraordinaires, c'est tout différent. Nous avons encore, pour ainsi dire, tout le gaspillage des chemins de fer Nationaux du Canada. N'est-il pas temps, enfin, que le Gouvernement fasse quelque chose à ce sujet?

C'est là-dessus que repose mon argumentation. J'expose maintenant notre problème des chemins de fer, problème que le Sénat a cru de son devoir d'examiner il y a treize ans. Il l'a fait dans l'unique désir de servir les intérêts vitaux de la nation. Comme ce problème est devenu singulièrement plus sérieux et plus pressant, cette honorable Chambre voudra, certes, l'étudier dans le même esprit, avec le même compétence, et encore une fois, avec l'unique désir d'aider en un temps de besoin. Au cours de mes observations, je veux qu'il soit bien compris que je n'ai pas le moindre désir ni la moindre raison de blâmer le président, la commission, les employés supérieurs ou le personnel des chemins de fer Nationaux du Canada. Je les tiens pour des hommes de haute valeur, compétents, indus-

trieux et loyaux. Ce n'est pas à eux qu'il faut imputer la faute. A mon avis, ils sont en présence de conditions impossibles.

La dette des chemins de fer du Canada a atteint des proportions énormes. Elle dépasse 3 milliards, et constitue plus de la moitié de notre dette fédérale. Laissez-moi citer un extrait du rapport Duff sur la capitalisation du National-Canadien:

Le 31 décembre 1931, la dette à longue échéance du National-Canadien payable au public (dette consolidée non échue) s'établissait à \$1,276,457,207. Les mises relatives subséquentes aux chemins de fer Nationaux du Canada pour solder les déficits annuels, l'intérêt couru sur ces emprunts et les déficits des lignes de l'est, forment une somme globale de \$1,393,469,164. Le total de ces deux sommes s'établit à \$2,669,926,371.

Aujourd'hui, nos contributions continues en prêts et déficits excèdent \$1,724,000,000.

Non seulement notre placement de 3 milliards dans les chemins de fer ne rapporte aucun intérêt, mais il augmente de plus de 100 millions en moyenne par année. La somme énorme de 3 milliards doit coûter au Canada au moins 2½ p. 100 en intérêt annuel, soit 75 millions, sans mentionner un déficit annuel, qui a atteint, l'an dernier, 40 millions. Où tout cela nous mènera-t-il?

Que la Chambre me permette de citer le dernier paragraphe du rapport Duff:

Nous nous sentons tenus, par notre devoir envers le public, de donner un avertissement grave à la population canadienne. A moins que le pays ne soit prêt à adopter le plan que nous avons proposé, ou quelque autre mesure aussi efficace, afin d'assurer l'exploitation efficace et économique des deux réseaux et, par ce moyen, non seulement de soulager le trésor fédéral mais d'améliorer la situation financière du réseau privé, alors le seul recours serait, soit de réduire les dépenses publiques dans d'autres domaines, soit d'alourdir le fardeau des impôts sous lequel peinent les industries de ce pays. Sans l'adoption de l'une ou l'autre de ces mesures, et il y a une limite à leur application, la stabilité des finances publiques et le crédit du Pacifique-Canadien seront menacés, et il en résultera des conséquences graves pour la population canadienne et pour ceux qui ont placé leurs épargnes dans ce chemin de fer.

Chaque année, depuis la préparation de ce rapport, les événements ont donné plus de poids à cette vérité et à la gravité de cet avertissement, et l'opinion publique est de plus en plus soulevée, de jour en jour. A sa convention annuelle tenue le 30 octobre dernier, la Fédération des chambres de commerce de la province de Québec, comprenant non moins de quarante boards of trade et chambres de commerce, a adopté la motion suivante:

Attendu qu'une commission royale sur les chemins de fer et les transports du Canada, comprenant des hommes de réputation internationale et d'un mérite éminent, a soumis un rapport, le 13 septembre 1932, ayant pour objet