

Quant aux finances des chemins de fer, elles ne devraient pas être un fardeau pour le contribuable canadien l'an prochain. Les revenus abondants dérivant de l'augmentation considérable du transport de tonnes par mille, en fonction du transport d'avant la guerre, ont provisoirement effacé les déficits ferroviaires. Il faudrait cependant surveiller jalousement les excédents réalisés sur les frais d'exploitation. Il ne faudrait pas les faire servir au rétablissement financier de nos capitalistes qui avant la guerre ont fait des placements contestables dans les entreprises ferroviaires. Ils ne sont pas très nombreux, mais je demande de la vigilance de la part du gouvernement au sujet de cet aspect particulier de notre économie. Par exemple, la pièce n° 5 du rapport des placements de notre chemin de fer National Canadien dans les compagnies affiliées révèle que notre réseau détient des titres et des obligations pour une valeur de 35 millions de dollars dans des compagnies ou organismes dont les titres ont une valeur au pair de 78 millions de dollars. La majeure partie de cette somme, il est vrai, représente des entreprises conjointes nécessaires, entre autres, le terminus de Toronto dont l'exploitation ne comporte pas de profit. Nous devons veiller à ne pas affecter notre revenu à remédier à la situation financière des propriétaires de ces actions sans valeur nominale associées aux chemins de fer Canadiens Nationaux et qui possèdent le solde de 42 millions de dollars. Ces entreprises n'ont pas connu la banqueroute, mais pour employer l'expression de l'honorable député de Rosedale (M. Jackman), il aurait été bon qu'elles fussent passées dans le toridoir à cette époque. On les a maintenues au milieu de leurs difficultés financières si bien qu'aujourd'hui leur valeur est de 78 millions de dollars. Comme je l'ai dit, cependant, ce n'est pas une raison d'indemniser les infortunés qui ont fait autrefois des placements imprévoyants.

Ceci ne s'applique pas seulement au National Canadien mais aussi à l'autre grand chemin de fer et à divers autres grands organismes au Canada, en particulier à ceux qui ont des monopoles dans divers branches d'industrie et de production. S'il est nécessaire d'établir un plafond et un contrôle du prix des denrées, des revenus et des approvisionnements, il est aussi nécessaire, je leur en donne l'avertissement solennel, d'appliquer les mêmes mesures aux placements d'avant-guerre.

La question du transport est d'intérêt si essentiel que j'aimerais à l'envisager au point de vue de la nécessité de rendre les produits sur les théâtres de la guerre. Les estimations varient quant au volume de produits requis chaque année pour maintenir un combattant sur la ligne de feu. L'une de ces estimations

fixe à plus de 4 tonnes la quantité de denrées requises pour chaque soldat, alors que la plus haute établit ce chiffre à 16 tonnes par année. On voit par là qu'un effectif de 100,000 combattants exige au moins un millions de tonnes de denrées par année. Si l'on tient compte des distances, et si nous réduisons l'équation à des tonnes par mille de transport pour fournir un effort de guerre intégral, nous obtenons des chiffres astronomiques. Il convient de fixer tout d'abord notre attention sur cette division de nos transports, cependant que nous devons abaisser au minimum tout ce qui n'est pas essentiel. Il existe divers modes de transport, et celui qui ne présentera guère de difficultés après la guerre est, à mon avis, le transport aérien. Dans l'intervalle, cependant il y aura lieu de faire comprendre au peuple canadien que d'ici quelques mois, ou même d'ici quelques semaines, le transport aérien devra réaliser d'immenses progrès en fonction de l'effort de guerre. Comme notre production aéronautique représentait l'an dernier une somme de 268 millions de dollars, à raison de 400 aéronefs par mois, nous devons prendre des dispositions en vue de parer à cette tension exercée sur l'économie nationale; d'autre part, il faudra développer d'autres moyens de transport afin de neutraliser la guerre sous-marine. Etant donné les recherches poursuivies actuellement à cet égard, ainsi que la Chambre le sait, il me semble que nous ferions bien de donner au ministre des Finances toute la latitude voulue pour dénouer les cordons de la bourse en vue de pousser à fond les recherches aéronautiques. Peut-être devrais-je ajouter que c'est en ma qualité de représentant de la circonscription de Danforth que je m'exprime. Libre à mes honorables collègues de différer d'avis avec moi, mais je trouve que nous devrions favoriser sans réserve la recherche dans ce domaine. Et cela pour la raison bien simple que notre meilleur espoir de réussir à repousser le péril sous-marin repose en ces jeunes gens qui survolent notre littoral en quête des submersibles ennemis.

Cela me conduit à considérer la question de notre marine marchande. Pour moi, le Canada et les Etats-Unis n'ont de pire danger à affronter en cette guerre que celui des sous-marins. Il ne suffit pas de produire des millions de tonneaux de cales. Nous devons de plus en plus nous préoccuper de soustraire nos vaisseaux à l'agression sous-marine car ce n'est pas seulement la perte des vaisseaux eux-mêmes qui est importante mais la perte du matériel de guerre qu'ils transportent. Je me demande si j'en ai dit trop long mais je ne pense pas que l'on ait lieu de censurer mes paroles car ces faits sont de notoriété publique. J'approuve de tout cœur la censure de