

ferrées subissaient une forte perte sur le transport du blé; que les cultivateurs de l'Ouest obtenaient vraiment une prime.

Le très honorable M. GRAHAM: J'aimerais qu'on se procure le hansard et qu'on me désigne l'endroit où j'ai dit cela.

L'honorable M. McMEANS: Cette assertion courait les rues.

Le très honorable M. GRAHAM: Je l'ai entendu faire. Cependant, les chemins ne peuvent pas obtenir de bénéfices lorsqu'ils ne transportent de chargements que dans une direction et retournent vides. S'il n'y avait pas de marchandise pour l'Ouest, il faudrait exiger pour le transport vers l'Est un prix plus élevé que celui que l'expéditeur consentirait à payer.

Je crois que le gouvernement fédéral devrait pratiquer la plus rigoureuse économie, ainsi que tout le monde. Je n'approuve guère les requêtes des provinces qui nous invitent à puiser dans la caisse fédérale chaque fois qu'elles ont besoin d'aide. L'Etat porte un très lourd fardeau par suite de la guerre. Les hommes d'affaires ont à payer des impôts élevés. Cette année, la province d'Ontario s'est mis à les imposer comme il ne l'avait jamais fait auparavant. J'ai foi en l'avenir du Canada sous une administration économe et prudente. Si nous laissons les exécutifs de ces deux chemins travailler de concert et servir la population canadienne aux plus bas prix possible, la dépression ne tardera guère à prendre fin et les recettes des compagnies remonteront avant longtemps. Je n'appréhende pas que les effets des chemins de fer ne soient pas remboursés intégralement.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Le très honorable sénateur a fait un discours fort intéressant sur l'exploitation du chemin de fer. Je n'ai pas l'intention d'entrer sur ce terrain, mais je voudrais dire deux mots du projet de loi que nous avons sous les yeux. Son objet est d'autoriser une provision de fonds qui servira à faire face aux dépenses, aux obligations et aux déficits des chemins de fer nationaux du Canada. Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami qui dit que nos deux grands chemins de fer sont efficacement administrés, surtout depuis que les extravagantes dépenses imputables sur le capital de l'un ont été réduites. Tous deux ont traversé des temps difficiles, et les raisons sont faciles à trouver. En 1928, l'une des années que mon très honorable ami a mentionnées, le Canada occidental a produit plus de cinq cent millions de boisseaux de blé et l'a vendu \$1.25 le boisseau. Cette année, il en récoltera moins que deux cents millions sur la même étendue de terre, et

L'hon. M. FORKE.

le prix sera approximativement de 60c. Ainsi, le spécialiste ou le simple profane, peut aisément comprendre pourquoi les compagnies de chemins de fer traversent une période de dépression. Les circonstances qui ont amené l'énorme diminution du pouvoir d'achat de la population de l'Ouest ne sont pas attribuables aux actes de l'administration des chemins de fer, des membres du Parlement, ni de personnel, mais à une épreuve de la Providence. Les chemins de fer ne peuvent pas obtenir d'aussi fortes recettes qu'en 1928, 1929, et pendant quelques années antérieures. Durant le premier semestre de l'année courante, toutes les voies ferrées n'ont pu remplir de marchandises que 744,000 wagons, comparativement à 1,143,000 wagons pendant la période correspondante de 1929. Dans le même espace de temps, en 1930, elles ont atteint un chiffre intermédiaire. Les chemins de fer souffrent d'une diminution du trafic qu'on ne saurait imputer à l'Etat, ni aux compagnies.

Plus de 20,000 employés de chemin de fer ont perdu leur emploi. A mon humble avis, il y a une limite au delà de laquelle on ne peut pas impunément pratiquer l'économie dans l'exploitation des voies ferrées. Je me demande si les compagnies voient à l'entretien du chemin autant qu'il le faut pour éviter les accidents.

Il est à désirer, il va sans dire, que, dans tous les sentiers de la vie, on s'efforce de diminuer les dépenses selon que les recettes diminuent, et cela est plus nécessaire aujourd'hui qu'aux beaux jours de la prospérité. Mon très honorable ami nous a donné un excellent compte rendu de l'administration de nos voies ferrées. Cet autre grand réseau, qui a reçu un coup aussi rude que le réseau national et qui est tenu de joindre les deux bouts, a été obligé de réduire ses dividendes, en grande partie parce qu'il est le plus gros contribuable au Canada et qu'il est appelé comme d'autres à combler les déficits de son rival, déficits dont le paiement est garanti par des bills semblables à celui-ci. Il est important pour les Chambres et pour le pays de veiller avec le plus grand soin à la pratique d'une sage économie, mais non d'une économie outrancière qui rendrait dangereuse l'exploitation des voies ferrées et, par là, nuirait à l'intérêt public.

Parlerai-je des tarifs des chemins de fer? Au Canada, ils sont aujourd'hui d'environ 12 à 12½ p. 100 plus bas qu'aux Etats-Unis. Nonobstant cette différence, les lignes américaines demandent à augmenter leurs taux. Les chemins de fer des Etats-Unis ont aussi un avantage sur les nôtres à cause de la densité de la population; nous comptons environ 220 per-