

telle ou telle question". De fait, un honorable membre nous a avertis de traiter une certaine mesure avec prudence, vu que le public est fortement en faveur de l'abolition du Sénat. J'ai toujours nourri un profond respect pour le Sénat, car il a toujours compté et comprendra toujours nombre de membres sages et capables. Leur grande expérience et leur jugement sûr sont précieux pour le pays, surtout à l'heure actuelle.

En ce qui concerne ce bill, je comparerai les chemins de fer à des artères et des veines du corps humain. S'il y a congestion, nous pouvons être certains que ce sera très grave, à moins que nous ne prenions les moyens de corriger les choses et de guérir le mal. On dit qu'à force d'espérer on finit par se décourager. Ma mémoire est assez bonne sur certains sujets et particulièrement celui des chemins de fer que j'ai toujours considéré comme les artères et les veines du pays en ce qui touche l'expansion du Canada, et si elles fonctionnent mal, le reste s'en ressentira. Pour cette raison, je prie la Chambre de me permettre de jeter un regard en arrière en parlant brièvement de quelques événements importants des chemins de fer.

J'étais membre de l'Assemblée législative de l'Ontario lorsque le bill du Transcontinental national fut présenté par le premier ministre à cette époque. Je me rappelle encore bien les faits. Apparemment, il n'avait pas consulté le ministre des Chemins de fer, et plusieurs honorables membres se souviennent du discours que l'honorable A. G. Blair prononça en cette circonstance. Il avait raison, et le Gouvernement absolument tort. Le temps a justifié tout ce qu'il dit alors, et condamné la politique ministérielle. Nous souffrons encore de cette bourde.

L'honorable leader de l'opposition en cette Chambre a fait, cet après-midi, un exposé magistral de la situation des chemins de fer, ce qui nous permet de voir clairement notre devoir au sujet de ce bill. Il a montré le danger de revenir à l'ancienne méthode d'administration des Chemins de fer nationaux du Canada où la politique dominait.

Comme on l'a fait observer cet après-midi, nous avons été forcés d'acquiescer diverses lignes de chemins de fer, dont plusieurs en faillite, qui composent aujourd'hui le réseau national, et nous avons dû assumer leurs obligations. Il nous incombe de voir à ce que les hommes les plus capables possible administrent nos chemins de fer de la manière la plus efficace. Je ne connais pas beaucoup les régisseurs nommés il y a moins de deux ans, mais je sais que plusieurs de nos organes politiques, surtout ceux qui appuient le parti

L'hon. M. SUTHERLAND.

libéral, ont fait l'éloge du travail du conseil des régisseurs depuis quelques années. On ne peut dire que le *Free Press* de Winnipeg, est très favorable aux conservateurs; de fait, il a toujours appuyé vigoureusement le parti libéral. Voici l'éditorial qu'il a publié le 27 mars de cette année:

Le rapport montre clairement quel a été le résultat de la dépression pour le National-Canadien en réduisant le volume de son trafic.

C'est le rapport des chemins de fer.

En regard de cela, la situation actuelle donne des espérances. Mentionnons de plus forts revenus de tous les services de chemins de fer et de la navigation, résultant de meilleures conditions économiques, et la perspective d'une nouvelle amélioration, modérée pour le moins.

La moyenne des recettes d'exploitation a été réduite de 285 millions de dollars, de 1926 à 1930, à 169 millions de 1931 à 1935. C'est un déclin de 41 p. 100. Le revenu net après paiement des dépenses d'exploitation s'est monté en moyenne à \$42,644,000, durant les premiers cinq ans, et à \$8,003,000, durant la seconde période.

Et, après le paiement de l'intérêt sur la dette fondée, le déficit moyen de revenu a été \$9,542,000 durant la première période—montant que l'on considérerait normal en se faisant une conception raisonnable de la position et des véritables obligations du National-Canadien—mais durant la dépression, alors que le trafic a tellement baissé, le déficit moyen de revenu, après paiement de l'intérêt sur la dette fondée, s'est chiffré à \$56,075,000.

Mais cela changera de nouveau pour le mieux lorsque le pays reviendra à des conditions normales. Chacune des parties de l'état financier des chemins de fer de l'an dernier indique une tendance en ce sens en 1935.

Les recettes brutes d'exploitation ont augmenté de \$8,282,000, ou 5.2 p. 100, ce qui se compare raisonnablement à une augmentation de 5.5 p. 100 touchant les chemins de fer de première classe des Etats-Unis. Les revenus du service des marchandises se sont accrus de \$7,626,000, soit 6.05 p. 100. Toutes les régions accusent une augmentation de tonnage. Les frais d'exploitation ont augmenté de 4.6 p. 100, en regard de 6.3 p. 100, touchant ceux des chemins de fer de première classe des Etats-Unis. La proportion des dépenses d'exploitation s'est améliorée de 92.14 p. 100 à 91.77 p. 100.

L'intérêt sur la dette fondée est réduit de \$2,800,000 par des transactions de remboursement entreprises l'an dernier. L'intérêt dû au public, cette année, sera réduit à \$49,715,000. Ce sera une diminution de \$7,250,000 sur la somme la plus élevée en 1932.

La compagnie de navigation du National-Canadien (Antilles) a pour la première fois, l'an dernier, réalisé un profit d'exploitation. Le montant a été de \$200,000, comparé à un déficit d'exploitation de \$96,000 en 1934. La marine marchande de l'Etat a obtenu un profit d'exploitation au montant de \$311,000, comparativement à un déficit d'exploitation de \$127,000, l'année antérieure.

C'est le résultat de l'administration des Chemins de fer nationaux du Canada depuis près de deux ans par le conseil des régisseurs.

Le Gouvernement n'est pas autorisé à faire ce que propose ce bill. En réalité, cette poli-