

qu'il a une valeur particulière en ce moment.

Chemins de fer australiens.
Pertes directes annuelles, plus de \$11,000,000
(Boston Commercial).

Le rapport des commissaires des chemins de fer d'Australie pour l'année terminée au 30 juin 1918, vient d'être publié récemment. Le rapport montre que les pertes s'élèvent à plus de \$11,000,000 pour l'an dernier et à \$11,500,000 pour l'année 1917. La ligne transcontinentale du Commonwealth qui a été ouverte au trafic en octobre 1917, a par conséquent huit mois d'exploitation. La perte sur cette ligne et les autres petites lignes possédées par le Commonwealth, se sont élevées à \$2,280,000. La longueur de la ligne transcontinentale est de 1,051 milles et elle a coûté jusqu'ici \$33,000,000 mais il faudra dépenser quelques millions de plus pour la mettre en bon état.

Je désire que la Chambre note ces détails d'une façon particulière, parce que c'est une question fort importante quand il s'agit de l'exploitation par le Gouvernement. Malgré la perte énorme que le Commonwealth a dû supporter dans les trois dernières années d'exploitation, il y a eu une nouvelle perte sur l'ensemble de la taxation qui se décompose ainsi:

En chiffres ronds les pertes ont donc été en 1915-16 de \$8,000,000; en 1916-17, elles ont été de \$11,500,000 et la dernière année elles ont atteint \$11,000,000. Ces pertes ne tiennent compte d'aucun changement dans les taxes.

Jusqu'au 30 juin 1918, ces chemins de fer avaient coûté un peu plus d'un milliard de dollars et ils comprenaient 20,259 milles.

Si nous calculons la perte de la taxe à \$600 par mille, et nous taxons les chemins de fer dans ce pays à \$622 par mille et par an, cette perte s'élèverait à \$12,000,000 par an.

Mais ce qui est encore plus important, ce sont les tarifs élevés de petite vitesse sur toutes les lignes australiennes. Si l'on prend l'année 1915 comme exemple, ils sont presque trois fois aussi élevés que dans ce pays. L'an dernier la population de l'Australie a payé \$65,000,000 pour ses transports par petite vitesse. En 1917, on a augmenté de 10 p. 100 les tarifs australiens, mais l'année suivante la plupart d'entre eux ont été l'objet d'une augmentation de 5 p. 100.

D'après les rapports officiels du gouvernement lui-même, les faits suivants sont établis: Pertes directes de \$8,000,000 à \$11,000,000 par an, pertes de taxes et sur les tarifs élevés de petite vitesse \$40,000,000 par an, ou une perte d'environ \$50,000,000 annuellement et en plus, des salaires dont la moyenne est de 30 à 40 pour 100 inférieure à ceux des employés de chemins de fer de ce pays.

C'est un fardeau très lourd pour les contribuables de l'Australie. Les lignes de télégraphe et de téléphone socialisées perdent \$800,000 par an et il y a de fortes pertes sur presque toutes les autres entreprises de socialisme dans lesquelles se sont lancés ces états. Il est à craindre que le peuple n'ait créé un état de paupérisme et dans tous les cas il a créé les plus fortes dettes publiques du monde entier.

Je ne désire pas que ce pays, qui est mon pays d'adoption, imite la politique du Com-

[M. Pedlow.]

monwealth australien. Il y a des choses dans lesquelles nous ne voulons pas exceller et l'une d'elles en particulier c'est de nous endetter. C'est en conséquence avec beaucoup de plaisir, monsieur l'Orateur, que je donne mon appui à l'amendement de l'honorable député (M. Fielding).

M. JACOBS: Je prends la parole pour appuyer l'amendement de l'honorable député de Queen-et-Shelburne. Son discours a été convaincant, puissant et logique: il a dû faire appel au bon sens de cette Chambre. Si nous adoptions l'article 16 dans sa forme actuelle, ce serait introduire dans nos statuts une législation d'un caractère révolutionnaire et il convient que les véritables libéraux fassent entendre une protestation nécessaire avant que cet article devienne loi. Quand cette question est venue pour la première fois devant la Chambre, le premier ministre intérimaire (sir Thomas White) a dit qu'il ne voyait pas beaucoup d'objection à la théorie exposée par le député de Queen-et-Shelburne, mais qu'au moment, sans lui avoir consacré l'attention qu'elle méritait, il la pensait impraticable. Je prétends que ni lui, ni aucun de ses collègues n'a présenté un argument pour justifier les députés de la gauche d'adopter ses conclusions. La Chambre des communes devrait avoir le contrôle absolu des deniers du pays et si ce bill est adopté, vous supprimez une des plus importantes fonctions du Parlement.

Cet après-midi, j'ai écouté avec intérêt ce qu'a dit l'honorable député de Red Deer (M. Clark). En réalité, chaque fois qu'il parle je l'écoute avec attention et respect parce que chacun de nous admettra, j'en suis sûr, que lorsqu'il se range à l'opinion d'un côté ou de l'autre—et il les a adoptés tous les deux à différentes occasions—cela vaut la peine de l'écouter. J'admire sa diction et sa méthode; c'est un des orateurs les plus accomplis du Parlement, et l'un des ornements de cette Chambre. Quelquefois, dans mes moments de loisir, je lis les discours de l'honorable député pour me renseigner et m'instruire. Je me souviens parfaitement d'un discours qu'il a prononcé le 12 avril 1918 au sujet de cette même question soumise à la Chambre, sur la motion suivante du ministre des Chemins de fer (M. Reid):

La Chambre décide qu'il y lieu de décréter que les frais d'exploitation des chemins de fer du Gouvernement fédéral et de tout chemin de fer qui est sous la direction ou l'administration du ministère des Chemins de fer et des Canaux peuvent être défrayés à même les recettes et les revenus dudit chemin de fer, et