

# FINANCES

## LES POLITICIENS ONT PEUR DE FAIRE FACE A LEUR ERREUR COLOSSALE.

Il est difficile pour la plupart des Canadiens de partager l'optimisme de l'hon. Dr. Reid en ce qui a trait à l'avenir des chemins de fer du gouvernement, après lecture du rapport pas mal long faite à la Maison des Communes par le ministre des chemins de fer et après considération d'autres faits qui n'ont pas été dénoncés mais qui n'en existent pas moins. Le ministre a admis une perte directe pour le pays de \$47,000,000, ce qui ne comprend pas les frais d'intérêt sur l'Intercolonial et le Transcontinental; on se demande d'ailleurs pourquoi cette méthode erronée de comptabilité a pu être adoptée et perpétuée au sujet des lignes de chemins de fer, propriétés du gouvernement. Avec ces frais ajoutés, le déficit annuel se trouve augmenté d'approximativement \$20,000,000, une somme flottante à payer pour le luxe d'un système de transport possédé et opéré par le gouvernement.

Depuis qu'il a été pris par le gouvernement, il y a environ un an, le Canadian Northern a vu ses pertes d'opération augmenter à 299 pour 100. En 1918, le Canadian Northern avait un surplus de revenus d'exploitation sur les dépenses d'exploitation de \$3,247,000.00; l'an dernier, il avait un déficit de \$6,471,000. Pour chaque dollar gagné par le C. N. R. en 1918, 93.14 cents passaient en frais d'exploitation; pour \$1.00 gagné par le C. N. R. en 1919, il était dépensé \$1.12 d'exploitation. Les revenus de l'exploitation du C. N. R. augmentèrent de 13 pour 100, mais les frais d'exploitation s'accrurent de 36 pour 100. Les chiffres de ce chemin de fer seul sous la direction du gouvernement sont un commentaire frappant de la politique erronée et extravagante choisie par le gouvernement à l'encontre de l'avis des mieux qualifiés pour comprendre la situation et prévoir l'avenir.

Le ministre dit qu'un principe reconnu est qu'on ne peut s'attendre à ce que les chemins de colonisation se supportent d'eux-mêmes pendant nombre d'années après leur construction, l'impression qui se dégage est l'idée de lignes d'embranchements construites économiquement et exploitées à minimum de frais et d'un service limité aux besoins actuels des districts desservis. La pleine signification du rapport du ministre n'est apparent que lorsqu'on l'étudie à la lumière du fait que le Grand Trunk Pacific qui s'étend à mi-chemin à travers le Canada, est considéré par le gouvernement comme un chemin de colonisation et qu'il est pris pour acquis qu'il subira des pertes d'exploitation pendant au moins vingt ans encore. Ajoutez à ceci la perspective de déficits sur le chemin de fer du Grand Trunk sous le contrôle du gouvernement, et le contribuable, payeur de taxes, pourra bien frémir devant la perspective des pertes énormes qui s'ouvre devant lui.

En traitant de la question de l'augmentation des tarifs des chemins de fer; le ministre présenta les deux côtés de la question et magnanimement laissa la décision au Parlement et au peuple, mais lui et ses collègues ne peuvent ainsi changer facilement et fortuitement la responsabilité pour les résultats désastreux de la méprise colossale qu'ils ont commise. Le peuple saura bien sur qui faire peser le blâme quand viendra le jour du règlement de compte.

L'action insensée de la politique du gouvernement est indiquée par l'intention à peine voilée de refuser toute augmentation des tarifs et par contre d'inviter le trésor du Dominion à combler les lourds déficits annuels. Pour déguiser cette confession stupéfiante que les politiciens sont effrayés de révéler toute l'étendue de leur méprise en augmentant les tarifs, faisant payer ainsi à ceux qui se servent des chemins de fer le coût entier du service rendu, on avance l'argument boiteux qu'une augmentation des tarifs grossirait les profits du Canadian Pacific Railway. Il est plutôt tard pour reconnaître ce facteur de la situation. Si on avait laissé la propriété des chemins de fer à qui ils appartenaient, aux mains des capitalistes privés, le principe de tout commerce d'accorder aux actionnaires des profits légitimes ou de leur laisser supporter les pertes légitimes ne serait pas violé à présent.

## LE TRIBUNAL SUPERFLU

La motion pour l'abolition du Tribunal de Commerce a été déclarée sans écho aux Communes la semaine passée, sort prévu à une attaque faite par un membre de l'opposition sur une institution créée par le gouvernement au pouvoir, mais le débat rigoureux qui précéda cette extinction de la proposition montra combien caractéristique et générale est la dissatisfaction causée par ce corps superflu, coûteux et inefficace. Quelques rudes critiques furent dirigées contre le gouvernement pour sa politique d'essayer de contrôler le papier à journal et autres commodités qui ne sont pas des nécessités de la vie, alors qu'il néglige de prendre une action qui pourrait amener une diminution dans le coût des articles qui entrent dans l'existence journalière de tout homme, femme et enfant du pays. Le soin pris à éviter tous ennuis à certains amis du gouvernement a fait aussi l'objet de sévères commentaires. La faiblesse du cas du Tribunal de Commerce était apparente dans le fait que pas un ministre ni un seul membre du parti unioniste ne se leva pour prendre la défense du Tribunal, le gouvernement ayant une confiance suffisante dans l'esprit de parti de ses suivants pour se permettre d'ignorer la force des arguments avancés en faveur de l'abolition du dit Tribunal.

Cette attitude, cependant, ne peut se maintenir indéfiniment devant le sentiment grandissant que le Tribunal de Commerce n'a pas justifié son existence.