

membres de cette Chambre. On a dit aussi que le pays était beaucoup moins taxé qu'à présent en 1867-68, la première année de la Confédération. Je veux montrer dans quelle mesure les taxes ont ainsi augmenté et quelle a été la cause de l'augmentation. Je désire établir, en outre, quelles sont les dépenses en perspective pour la construction des chemins de fer pendant les dix années qui commencent, et comment nous espérons payer ces dépenses. Lorsque j'aurai traité ces divers points, je me propose d'appeler votre attention sur les arguments et les avancés relatifs au fonctionnement du tarif pendant les derniers douze mois.

Je parlerai d'abord des estimations de l'année prochaine, qu'on a déclarées excessives. Pour ce qui est des estimations relatives aux dépenses, je me propose de prouver que, par le fait que les dépenses additionnelles sont d'un caractère absolument nouveau, la dépense projetée, pour l'année prochaine, est moindre, en autant qu'il s'agit de la partie contrôlable, qu'elle n'a jamais été depuis 1873.

L'estimation des dépenses pour l'année prochaine est de \$25,207,203, en y comprenant \$200,000 pour les estimations supplémentaires qui seront soumises et qui renferment des items pour les édifices publics de Manitoba. Je compare cette dépense projetée avec celle de 1873-74.

Si nous déduisons de ce budget de \$25,207,203 l'intérêt accru sur la dette, le fonds d'amortissement, les subsides aux provinces, qui se montent à \$2,294,883 ; si nous déduisons \$186,000, dépense estimative pour le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, comme dépense qui n'existait pas en 1873-74 ; si nous déduisons \$500,000 pour la section du chemin de fer Intercolonial de Moncton à Québec, qui n'était pas livrée au trafic en 1873-74, pour la raison que la ligne n'était pas ouverte elle-même ; si nous déduisons \$200,000 demandées pour l'année prochaine pour subvenir à l'entretien et à l'administration de la partie du chemin de fer du Pacifique qui sera alors en opération, nous nous trouvons avoir une déduction totale de \$3,180,838, ce qui laisse \$22,326,360, contre une dépense de \$23,316,316 en 1873-74. Si nous déduisons de la dépense en 1873-74 la somme de \$540,000 qui devrait être portée pour la construction du chemin de fer ; si nous déduisons les retenues, ou remises de droits, rem-

boursés après coût pendant cette année ; si nous prenons certains autres items qui n'appartiennent pas en réalité à l'année, au montant de \$1,000,000 au plus, on trouvera que, même en donnant le bénéfice de ce million à l'ancien gouvernement, la dépense pour l'année prochaine, sur les items que nous contrôlons, est réduite à \$22,026,000, contre \$22,316,316, somme moindre, cette déduction faite, que celle des dépenses de l'année 1873-74.

Nous arrivons maintenant aux dépenses de 1874-75, pour lesquelles les honorables membres de la gauche sont incontestablement responsables, et nous trouvons, en prenant \$25,207,203 comme montant des estimations de l'année prochaine, ainsi qu'établi ci-dessus, et déduisant l'augmentation de l'intérêt et du fonds d'amortissement, ainsi que l'augmentation des subsides entre 1874-75 et 1880-81, soit \$1,418,428 ; la dépense estimative sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, qui est de \$135,000 de plus qu'en 1874-75 ; déduisant de plus \$450,000 pour l'administration de l'Intercolonial, qui n'était pas ouvert en 1874-75, et aussi \$200,000 à dépenser pour l'administration et le fonctionnement du chemin de fer du Pacifique canadien à Manitoba, et nous nous trouvons avoir une diminution totale de \$2,203,428 à déduire sur les \$25,207,203 demandées pour 1880-81, laissant seulement \$23,003,775, contre \$23,713,071 en 1874-75, ou \$710,000 de moins.

Venons, à présent, à 1875-76. Si, encore, nous déduisons de la dépense estimative pour la prochaine année l'augmentation de l'intérêt et du fonds d'amortissement, ainsi que les subsides, qui forment \$1,401,742 ; la dépense estimative sur le chemin de fer du Pacifique, \$200,000 ; les frais d'exploitation de la section de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Intercolonial, \$200,000, nous avons une dépense de \$23,405,461, contre \$24,488,372 en 1875-76, sous l'administration de nos prédécesseurs, soit \$1,000,000 de moins.

Si nous prenons maintenant 1878-79, et si nous déduisons des dépenses estimatives de l'année prochaine la différence dans le service de l'intérêt, du fonds d'amortissement et des subsides, \$631,235 ; dans le coût de l'administration du chemin de fer du Pacifique, \$200,000 ; la section de la Rivière-du-Loup—autrefois