

qu'ici, de certaines personnes et non de certaines autres à qui il aurait fallu en demander. Je ne reproche rien à cet égard à ceux qui, dans les différentes provinces, sont chargés de percevoir cet impôt. Je sais que, dans notre province, nous avons à la tête de ce service un homme capable, qui a rempli ses fonctions comme il faut; mais il n'a pas le personnel voulu. Il n'a pas le nombre nécessaire de commis aux écritures pour remplir sa charge comme il le voudrait. J'estime que dans les différentes provinces les percepteurs devraient avoir toute l'aide nécessaire à une meilleure exécution de leur besogne.

Pour ce qui est de la taxe sur les bénéfices, on semble croire généralement dans le public que le Gouvernement a l'intention de la supprimer. Je ne sais si cette croyance est fondée; mais, à cet égard, je me permettrai de vous lire un article de fond, tout court, qui a paru dans le "World" de Vancouver du 19 février dernier:

Une taxe qui devra être maintenue.

On dit que la taxe de guerre sur les bénéfices ne sera pas renouvelée pour 1919. Si cela est vrai, le Parlement devrait avoir un mot à dire à cet égard.

Dans son rapport du mois dernier, le commissaire fédéral de la vie chère fait remarquer que les propriétaires de stocks en entrepôt continuent à faire des profits exorbitants et il propose au Gouvernement de rétablir le décret qui restreignait ces profits, décret qu'il faudra, dit-il, appliquer avec rigueur. Il conseille des mesures spéciales pour la "protection de tous les Canadiens pendant la période de reconstruction".

Une de ces mesures serait la taxe de guerre sur les bénéfices. Elle tend à contenir les accapareurs et elle contribue dans une certaine mesure à diminuer le malaise qui existe dans tout le pays chez les classes laborieuses. Outre cela, la note de nos dépenses de guerre prend des proportions inouïes, et ceux qui ont fait de l'argent pendant la guerre, ceux qui en feront par suite d'un état de choses découlant de la guerre, sont les propres personnes de qui il convient d'exiger, plus qu'à d'autres, le paiement de cette dette.

Il faut que l'opinion publique se fasse sentir à Ottawa et qu'on ne permette plus aux profiteurs d'agir absolument à leur guise.

Je partage de tout point les sentiments exprimés dans cet article, si les faits qu'on y rapporte sont exacts. Il me semble que cette taxe est de celles que l'on pourrait fort bien maintenir: elle rapporte des fonds considérables au trésor, puisque, d'après les renseignements que nous fournissent les journaux, on a évalué à 65 millions le total de ces profits et le chiffre des perceptions s'élève à 59 millions. Le reste viendra probablement au cours des deux mois qui vont suivre.

J'arrive maintenant à la question des grandes routes. Il me fait plaisir de voir

que le Gouvernement a au moins l'intention d'aider à l'établissement de ces routes, mais je crains de ne pouvoir approuver absolument la sorte d'assistance qu'il se propose d'accorder, s'il faut en juger par les termes de la proposition que le Feuilleton nous annonce de la part du ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. J. D. Reid). J'espère toutefois qu'il sera fait à cette proposition des amendements considérables avant le vote final.

A mon avis, il est moins question de dépenser de l'argent que d'obtenir des résultats. Nous avons besoin de l'aide du gouvernement fédéral pour construire des chemins qui soient de quelque utilité pour le peuple du Canada. Dans la Colombie-Anglaise, par exemple, nous avons une route considérée comme suffisamment importante pour mériter de l'aide. Je parle de ce que l'on appelle le chemin du Pacifique, lequel va de Vancouver à San-Diégó en Californie, sur la frontière mexicaine, c'est-à-dire 2,000 milles de distance. C'est un chemin international, qui passe par les Etats de la Californie, de l'Orégon et du Washington. Dans ces Etats, les comtés qui longent ce chemin lui donnent actuellement une surface solide. Chaque comté fait sa part et l'Etat prête son concours; de manière que cette route de 2000 milles qui longe le littoral du Pacifique aura, sur presque tout son parcours, une surface dure. La Colombie-Anglaise a près de 30 milles à raccorder avec cette magnifique route internationale. C'est là tout ce que nous avons à faire pour compléter notre part des travaux. Il y a déjà 12 milles de faits. De New-Westminster à Vancouver, le chemin est superbe, supérieurement pavé. C'est un des meilleurs du Canada, et nous en sommes justement fiers. Il ne reste plus que 18 milles à établir. C'est là, à mon avis, un chemin qui mérite l'aide du gouvernement fédéral. L'opinion que j'émetts ici est celle du peuple de la Colombie-Anglaise, celle des diverses sociétés pour la construction des bonnes routes, celle enfin de toutes les associations que ces routes intéressent. Des représentants du peuple, tant de la droite que de la gauche, nous ont dit combien il était nécessaire d'établir l'unité dans la nation, d'encourager l'esprit national, et ce sont là des sentiments que je partage de tout cœur. Nous avons une tendance au Canada à nous occuper un peu trop exclusivement des intérêts provinciaux. Chacun connaît sa province, mais on ne connaît guère les autres. La constitution du reste du Canada nous est inconnue. Prenez, par exemple, la Colombie-Anglaise.