

fer intercolonial et imputée sur le compte du capital. Je me permets de signaler particulièrement ce fait à l'attention du ministre des Finances; rien ne fait mieux comprendre le vice du système de comptabilité qui lui assure des surplus,—tout modestes qu'ils soient,—sur les opérations de l'année. A l'expiration du dernier exercice financier, l'Intercolonial comptait 60 voitures de voyageurs et fourgons, 140 wagons-glacières, 7,096 wagons-marchandises fermés, 1 199 wagons-trémis, 414 locomotives, et autres pièces de matériel roulant, formant un total de 12,539. Il a été prélevé une somme dérisoire sur les recettes courantes pour l'achat de nouveaux wagons; les dépenses entraînées par l'achat de wagons ont été dans la plupart des cas imputées sur le compte du capital. Certaines autorités fixent à dix ans la durée d'un wagon; d'autres fixent cette durée à quinze ans, et quelques-uns vont même jusqu'à dire vingt ans. Prenez l'une ou l'autre de ces estimations; je dis que les règles d'une saine administration des chemins de fer, de même que celle d'une comptabilité honnête en matière de chemin de fer, exigent que l'usure courante soit imputée sur les dépenses courantes. Mais loin de prélever sur les comptes courants 10 ou 15 p. 100 de la valeur de ce nombre immense de wagons, 619 ont été remplacés au moyen de prélèvements sur le capital; il n'en a été remplacé qu'un très petit nombre au moyen de sommes prélevées sur les comptes courants. Par exemple, le nombre des locomotives à la fin de l'exercice financier de 1908 était de 414; pas une seule des locomotives achetées l'année dernière n'a été portée sur le compte des dépenses courantes, tandis qu'il en a été acheté 29 au moyen de sommes empruntées et imputées sur le capital. Une très petite partie seulement des frais de remplacement a été imputée sur les dépenses courantes.

Or, monsieur l'Orateur, je dis qu'une somme de \$1,300,000 pour achat de matériel roulant sur l'Intercolonial l'année dernière n'aurait pas dû être imputée sur le compte du capital, mais aurait dû être imputée sur les comptes courants, prélevée sur les recettes courantes. On ne l'a pas fait et c'est un bon exemple de la manière dont on s'y prend pour confectionner des surplus au ministère des Finances, et cela aussi donne une idée des formidables abus qui sont tolérés par le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Depuis treize ans que ces messieurs, qui se qualifient d'hommes pratiques, exploitent un chemin de fer,—et voilà bien des fois qu'on nous le répète,—ils ont accumulé de leur propre aveu un déficit au montant de \$3,500,000, abstraction faite de la somme d'un peu plus de \$2,500,000 par année qu'ils ont prélevée sur le compte du capital et appliquée à ce chemin de fer. Et qu'on le remarque

bien, cette période de treize ans a été la période par excellence de la croissance, du développement et du progrès industriel du Canada. Figurez-vous les directeurs de toute autre compagnie de chemin de fer d'égale importance au Canada ou ailleurs, venant déclarer à leurs actionnaires, à l'expiration d'une période de treize années de prospérité pour les chemins de fer généralement, qu'ils ont accumulé entre temps un déficit de \$3,500,000, abstraction faite d'une dépense de \$33,000,000 de capitaux empruntés dans le but de combler le gouffre béant entre le chiffre des recettes et celui des dépenses. Que diraient les actionnaires? Et qu'est-ce que le Canada doit penser de ceux qui sont arrivés à pareil résultat dans l'exploitation d'un chemin de fer, lequel exploité avec intelligence ferait assurément tous ses frais et rendrait un bénéfice pour chaque mille exploité.

Dans le cours des treize années dernières, presque tous les grands réseaux de chemins de fer dans le monde ont réussi à grossir leurs dividendes, et nombre d'entre eux dans une forte mesure. Or, ce prétendu ministère d'hommes pratiques, a réussi dans sa gestion de l'Intercolonial à dépenser \$33,000,000 de fonds publics provenant d'emprunts, sans parler d'un déficit de \$3,500,000. Qu'est-ce à dire? Le très honorable premier ministre en a donné la raison dans un discours à Toronto il y a nombre d'années. Les ministres ne sont pas à blâmer, dit-il, c'est la faute d'un système vicieux d'exploitation. Mais pourquoi donc, depuis treize ans, le très honorable premier ministre n'a-t-il pas modifié ce système? Serait-ce parce que, d'après son expérience des hommes, l'emploi d'un système vicieux a ses bons côtés, comme moyen d'influence ou autrement? Quelle que soit la raison, le résultat n'est pas à l'honneur, mais plutôt au discrédit du gouvernement fédéral; car tandis que les chemins de fer aussi bien ou même moins bien partagés, ont fait de bonnes finances, manifestées par l'accroissement dans le chiffre des dividendes, et le paiement de l'intérêt sur les emprunts contractés, l'Intercolonial se trouve dans la situation que j'ai dite. En voilà assez sur ce sujet.

Je voudrais maintenant signaler à l'attention du ministre des Finances la situation dans laquelle nous sommes en ce qui regarde le tarif des Etats-Unis et le traité conclu avec la France. Je n'y insisterais pas aussi fortement, n'étant que le discours de Son Excellence annonce que le traité avec la France doit être ratifié. S'il en est ainsi, j'imagine que le ministre des Finances et le ministre des Douanes savent à quoi s'en tenir quant à l'incidence probable qu'aura le tarif des Etats-Unis par rapport au Canada. Le savent-ils bien? Savent-ils quel sera son effet sur notre commerce?