

Il n'y a pas à le cacher, la dette du Canada prend des proportions gigantesques, et, la Chambre tout entière l'admettra avec moi, nous sommes à une époque de notre histoire où il faudrait prendre un grand soin des fonds publics et ne pas détruire notre crédit, si nous voulons faire notre part dans cette guerre et pouvoir maintenir nos soldats qui sont au front et être en mesure de leur donner le bien-être au retour. Le ministre des Finances a admis la chose lui-même, ou du moins il a essayé de le faire croire au pays. En ce pays, l'économie n'a pas d'apôtre plus zélé que lui—en paroles, bien entendu.—Ouvrez un journal, allez dans n'importe quelle banque, ou lisez les affiches que vous rencontrerez sur votre route: vous y trouverez des leçons d'économie de la part du ministre des Finances, comme, par exemple: "Achetez un bon de guerre et vous aiderez le Gouvernement à fournir les fonds nécessaires au maintien des soldats". Demain, quand le projet de loi aura été adopté à la course, par l'application du bâillon, le peuple se demandera si le ministre des Finances désire vraiment cet argent pour venir en aide aux soldats ou si ce n'est pas plutôt pour mieux protéger les porteurs d'obligations du Nord-Canadien; et le peuple aura certainement raison de se faire une telle question. Le pays, je le reconnais, a besoin de chemins de fer pour son avancement dans le progrès, et nous n'oublions pas le temps où l'Ouest canadien manquait de moyens de communication par voies ferrées, et le trafic se trouvait paralysé à Fort-William. Il était impossible aux gens de l'Ouest d'expédier leur blé aussi rapidement qu'ils l'eussent désiré, ceux de l'Est ne pouvaient se le procurer en temps utile. Nous nous rappelons tous que le Pacifique-Canadien consentit à diminuer ses tarifs, lorsque le Gouvernement fit voter une loi pour l'autoriser à étendre ses ramifications. Je rappellerai à la Chambre qu'il n'existe aujourd'hui aucune concurrence sous le rapport des tarifs de marchandises. Il en existe dans le service des chemins de fer, mais la commission des chemins de fer a tout fait pour empêcher de la concurrence en matière de tarifs de marchandises. On nous dit qu'à moins que le Gouvernement ne devienne acquéreur de ce réseau, le Pacifique-Canadien ou quelque autre compagnie importante s'en emparera; en quoi cela concerne-t-il le contribuable ou celui qui a des marchandises à faire transporter? Le transport ne lui en coûtera pas moins cher. La

[M. Robb.]

concurrence dans le transport par eau est la seule qui existe aujourd'hui. Ainsi, le ministre des Finances, au lieu de porter préjudice au crédit de l'Etat par l'acquisition de ce réseau, dans le dessein de donner une plus-valeur aux obligations de la compagnie, ferait bien mieux de conserver notre crédit et de faire servir les deniers publics au creusement de nos voies navigables depuis le fond de nos grands lacs jusqu'à l'Océan; car c'est là le seul moyen d'obtenir une réduction des tarifs de transport pour les produits de l'Ouest expédiés vers l'Est et vice versa.

Le réseau du Nord-Canadien dessert des régions superbes, et je reconnais le mérite de messieurs Mackenzie et Mann, qui ont fait œuvre de pionniers dans la construction de leur chemin de fer au Canada. Je suis d'avis que leur réseau traverse un des plus beaux territoires du Nord-Ouest; c'est un pays fertile, bien arrosé et bien boisé, et la compagnie y donne un bon service. Mais si le Gouvernement avait réellement l'intention d'acquérir ce chemin de fer en vue de la nationalisation, la façon la plus pratique eût été de suivre l'avis de mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham). J'ai entendu dire que la mise sous séquestre aurait pour effet de détruire le crédit du Canada. Voyons un peu. Monsieur C. E. B. Biggar, qui me paraît un expert en la matière, nous dit, dans une publication récente, qu'il y avait aux Etats-Unis, en 1910, trente-neuf compagnies de chemins de fer placées sous séquestre; en 1913, quarante-neuf et en 1915, quatre-vingt-cinq. En 1915, il y avait aux Etats-Unis 23,834 milles de voies ferrées entre les mains de séquestres, et cependant le service était excellent, meilleur peut-être que n'est à présent celui de quelques-unes de nos compagnies canadiennes. La situation financière des Etats-Unis, je le demande aux honorables députés de la droite, a-t-elle jamais été meilleure qu'aujourd'hui?

Le crédit des Etats-Unis a-t-il jamais été meilleur qu'aujourd'hui? Cela n'empêche pas les Etats-Unis d'avoir laissé mettre en liquidation quatre-vingt-cinq grandes compagnies de chemin de fer. Hier soir le ministre des Finances, en discutant cette question, nous a tracé une esquisse de ce qui arrivera lorsque le Gouvernement aura pris possession du réseau. Il nous a dit qu'il faudrait nommer une commission indépendante des partis politiques qui administrerait le réseau dans l'intérêt du peuple et qui serait affranchie de tout esprit de parti. C'est de l'histoire ancienne; c'est chose bien