

advenant en aucun temps un découvert dans le cours de l'exercice, ce découvert sera soldé à même toutes sommes d'argent non appropriées dans le fonds du revenu consolidé du Canada, ledit paiement de ce découvert devant être approuvé par le Parlement à la première session qui suivra la clôture dudit exercice.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a parlé avec son éloquence habituelle dans cette circonstance. Voici le texte des remarques qu'il a prononcées et que je relève dans le compte rendu officiel des débats, page 692, vol. I, 1918:

J'ai confiance dans l'avenir et je suis convaincu que si nos chemins de fer sont bien administrés, nous n'aurons pas de déficits à enregistrer, mais qu'il y ait des excédents ou des déficits, les principes de la saine finance exigent que le Parlement soit informé de la situation exacte dans un rapport annuel.

J'ai écouté ou lu tous les discours prononcés par ce maître de la finance, M. Gladstone. Le point sur lequel il a toujours appuyé avec le plus d'insistance, c'est que les dépenses et les recettes d'un pays doivent être soumises au Parlement tous les ans pour être étudiées et discutées. Ce principe est universellement reconnu et appliqué dans tous les pays de régime constitutionnel de l'empire britannique, et, par la présente résolution, on voudrait s'en départir.

L'analogie signalée par mon honorable ami (M. Fielding) entre le service postal et les chemins de fer m'avait aussi frappé, et je dois avouer que le ministre intérimaire des Finances n'a pas été très heureux dans ses efforts pour démontrer que l'analogie n'est pas parfaite. Il a tout au plus réussi à indiquer une distinction, sans établir de différence. En quoi consiste cette analogie? Les bureaux de poste constituent un service d'utilité publique. Les chemins de fer de l'Etat constituent également un service d'utilité publique. Jusque-là, l'analogie est complète. Ce sont deux services d'utilité publique qu'on pourrait appeler des services de transport. L'un sert à transporter les lettres et, l'autre, à transporter les marchandises et les voyageurs. Les gares sur le parcours des voies ferrées peuvent être comparées aux différents bureaux de poste du pays. Les chefs de gare représentent les directeurs des bureaux de poste. Les deux services comportent une dépense des deniers publics et tous deux donnent un revenu à l'Etat. L'analogie est complète du commencement à la fin.

Voilà l'opinion que professait l'honorable député de Red-Deer, (M. Clark) il y a un an, relativement à cette question, et vous avez entendu les assertions qu'il a faites tout à l'heure lorsque le problème a été soulevé de nouveau par l'honorable député de Shelburne-et-Queen. Quelles sont les raisons qui ont amené ce changement d'attitude dans un si court espace de temps? Est-ce que le fait de l'associer au parti unioniste a fait dégénérer son esprit? Je serais peiné qu'il en fût ainsi, puisque l'honorable député, depuis quelque temps, flirte avec les membres de la gauche. J'ose espérer que lorsqu'il reprendra sa place

dans nos rangs son état mental sera aussi sain qu'au jour où nous l'avons passé au Gouvernement du jour.

M. DECHENE (Texte): Avant que ce débat se termine, j'aimerais à faire quelques observations. Surtout après avoir constaté que la seconde lecture du bill a été adoptée, grâce à l'application du bâillon, je tiens à ce que l'on sache bien de quel bois je me chauffe et où nous en sommes, de ce côté-ci de la Chambre, relativement au contrôle par l'Etat des différents chemins de fer et des grands services d'utilité publique.

Depuis plusieurs années le pays a fait de vains essais dans ce sens. Pendant près de quarante ans nous avons administré l'Intercolonial sur une longueur de quelque 1,800 milles, et je ne crois pas que nous puissions trouver beaucoup de rapports de l'Intercolonial et des différents ministres des chemins de fer jusqu'à ce jour montrant des surplus. Et pourtant, le Gouvernement actuel avait à l'Intercolonial des hommes d'expérience, des hommes auxquels il payait des salaires très élevés, des hommes qu'il avait empruntés au Pacifique-Canadien, des hommes qui ont appliqué à l'Intercolonial la manière d'opérer en usage au Pacifique-Canadien, et cependant nous y avons encore des déficits fabuleux. C'est certainement là une preuve manifeste de l'impossibilité d'administrer les grands services publics sous le contrôle de l'Etat et d'en tirer un bénéfice.

Mais, monsieur l'Orateur, en lisant attentivement la clause 16 que l'on veut amender aujourd'hui, je crois que l'auteur même de cet article avait de forts doutes sur la possibilité qu'il y aurait pour le pays de tirer des revenus de ce nouveau chemin de fer (le Nord-Canadien) et de toutes les compagnies auxiliaires.

En effet, en regardant de très près cet article, qui comprend une quinzaine de lignes, nous constatons que presque tout l'article traite de déficit, de la manière dont on devrait payer ce déficit; mais, dans les trois ou quatre dernières lignes, il est dit qu'advenant le cas où il y aurait un surplus, on pourrait le dépenser sans s'adresser au Parlement. Est-ce que cet article ne contient pas l'aveu même du Gouvernement qu'il ne compte pas sur un surplus, qu'il ne compte pas que la compagnie formée par ce projet de loi pour administrer les chemins de fer du pays donne des profits dans un avenir très rapproché?