

J'ai étudié les crédits de la Chambre des communes jusqu'à ce qu'ils touchent au demi-milliard, et ne m'en suis plus occupé. Remarquez cependant que l'intérêt de notre dette de guerre, les pensions et autres charges, ajoutent \$300,000,000 à nos obligations annuelles. La marge est considérable entre cette somme et les crédits votés pour l'exercice. Il serait grand temps de retrancher sur la dépense.

Ce qu'on pourrait peut-être appeler un simple incident a ébranlé la confiance du public dans la nouvelle administration de nos chemins de fer. Les journaux ont rapporté qu'une somme de \$2,000,000 a été appliquée à l'achat d'un hôtel dans une ville étrangère, et qu'aucune explication satisfaisante n'en a encore été donnée. Le gouvernement peut prétendre qu'il n'est pas responsable, mais j'opine autrement. Mais quelque soit le cas et l'attitude du gouvernement, le président et les directeurs ont fait un faux pas. Nous n'avons rien de semblable dans l'histoire du pays. Je le regrette et crois qu'une enquête sérieuse est d'urgence.

J'ai dit que le public avait perdu confiance dans la direction des chemins de fer nationaux. Jamais je ne lui aurais conféré les pouvoirs que ce bill lui donne. Comment le gouvernement peut-il lui donner une telle autorité administrative après une transaction de ce genre?

Les comptes du pays sont mal tenus; il serait mieux de ne pas faire un seul total de notre revenu. Autrefois, nous aurions eu trois catégories de comptes: la dépense ordinaire, comme avant la guerre, et le revenu de l'exercice; puis notre dette de guerre, que l'impôt direct devrait payer, l'excédent allant à la réduction de la dette nationale, aux pensions, au rétablissement civil de nos soldats, etc.; enfin, un dernier compte pour nos chemins de fer. Il est scandaleux que l'impôt sur tout revenu excédant \$2,000 serve à combler le déficit de nos voies ferrées. Le peuple l'ignore encore, mais il saura y porter remède dès qu'il en sera instruit. Ce déficit n'a pas lieu d'être. Nos chemins de fer n'ont pas de dividendes à payer, et le Grand-Tronc est le réseau le plus parfait du continent. Son revenu devrait suffire à l'exploitation, si l'on faisait certains retranchements. Tant que la direction croira qu'elle peut dépenser tout ce qu'elle veut, faire toutes les extravagances et n'avoir à rendre compte au Trésor que de ses pertes, nous aurons toujours un déficit. Notre comptabilité n'est pas logique, et un changement conduirait à une meilleure administration.

Outre le fardeau de l'impôt et notre déficit, un autre problème s'impose: le coût des transports. Le public voyageur paie plus qu'avant la guerre, mais cela est de moindre

importance. Ce qui nous intéresse surtout est le transport des marchandises, dont les taux accusent une augmentation de 80 à 100 pour cent. Pour calculer le revenu actuel des chemins de fer nationaux, vous multipliez par 2, ou un peu moins, le revenu d'avant la guerre. C'est notre peuple qui contribue cette somme énorme.

Les conditions présentes nuisent au commerce interprovincial. On me dit que les pêcheries des Provinces maritimes sont moins prospères. Dès la confédération ces provinces ont établi des industries maintenant florissantes et dont les activités s'étendent à tout le pays. Leurs manufacturiers me disent ce que je savais d'ailleurs,—que les taux du transport des marchandises leur font perdre leur clientèle des districts éloignés. Quant à la province de Québec, la récolte a été maigre pour trois années consécutives. La population émigre aux Etats-Unis. Des plaintes nous viennent aussi de l'Ouest. On parle de sécession, non parce qu'on la désire, mais l'on prétend qu'on s'en trouverait mieux et l'on regrette d'avoir joint la Confédération. Voilà le problème. Nous portons le lourd fardeau de l'impôt qui augmente le coût des denrées; le transport des marchandises des Provinces maritimes à nos marchés est de 5 à 20 pour cent plus élevé; la taxe de 6 pour cent sur les ventes qu'on majore en l'ajoutant au prix de vente, grossit encore avant qu'elle soit perçue et renchérit toutes les commodités. Le mécontentement est général; il résulte des taux de transport exorbitants et de l'injuste répartition de l'impôt. Ces maux sapent à sa base le commerce interprovincial, et peut-être même la confédération.

Notre grand besoin est l'économie. Les sacrifices nous répugnent, et nous dépensons largement. Des milliers de nos fils ont perdu la vie pendant la guerre, et nous ne voulons rien économiser pour acquitter nos obligations de guerre et remédier à la situation difficile de nos chemins de fer. Savez-vous ce que je ferais de l'argent que ce projet de loi veut prodiguer, et d'encore plus si le pays pouvait payer? Je l'appliquerais à la réduction des taux de transport dans nos provinces de l'Ouest. Nous ferions plus de bien ainsi, et en pratiquant l'économie, qu'en continuant la politique que ce bill met en pratique. Nous ignorons où elle nous conduira. Il serait bon d'avoir ces voies ferrées; elles peuvent être nécessaires comme maintes autres, mais l'argent nous manque et nous ne pouvons les construire maintenant. C'est l'économie qu'il nous faut, et le retour aux sains principes d'administration.

L'honorable G. D. ROBERTSON: Je n'ai pas l'intention de parler longuement, mais de