

à nous assurer la victoire? Dira-t-il que le ministère est libre de détourner ainsi des fonds qu'il a obtenus pour les besoins de la guerre? Le ministre sait quel est l'état des finances du pays à l'heure actuelle. Il s'est plaint en public du fardeau que la solution de ces questions lui impose en sa qualité de ministre des Finances. Que sa tâche soit lourde, personne ne l'ignore. Il m'entoure peut-être pas le Trésor national d'une vigilance suffisante. Ne cède-t-il pas trop aisément aux instances et aux autres démarches de ses collègues lorsqu'ils désirent faire des dépenses? Je crois que les soucis que lui inspire la situation financière du pays—elle doit lui en inspirer car il connaît les faits—sont parfois atténués par les importunités de ceux avec qui il fraie.

Cependant, ces sollicitations ne le dispensent pas; elles ne l'excusent pas. Les seules dépenses publiques devraient avoir trait à des travaux indispensables. Pas un seul dollar ne devrait être consacré à des entreprises qui engagent l'avenir. Ainsi que mon voisin l'a fait observer, la construction du pont dont parle le ministre des Chemins de fer a été adjugée l'an dernier, pendant la guerre, lorsqu'on avait pleine conscience de l'état de nos finances.

Quelle est la situation actuelle du Canada? Les ouvriers des usines de munitions sont congédiés. L'une des principales sources du revenu que le ministre des Finances encaisse est obstruée par suite de la diminution des achats de matériaux de guerre et de machines nécessaires à la fabrication des munitions et pour lesquels il faudrait verser le montant des droits dans la caisse publique. Le même peuple, privé de cette source de recettes, n'en doit pas moins se soumettre aux divers impôts dont la droite l'a grevé.

Le ministre dira-t-il que, dans ces circonstances, les deniers publics doivent servir à d'autres fins qu'au maintien des conditions ordinaires en ce pays? Il devra en venir là, car il n'y a pas autre chose à faire en ce temps-ci. Il est souverainement déplacé de prétendre que, malgré notre situation financière, nous devrions ouvrir de gros crédits aux ministres, en laissant ceux-ci libres de les employer ou de les laisser dormir. Au lieu de les voter, le Parlement devrait rayer les articles du budget dont la nécessité immédiate ne peut pas être démontrée.

L'hon. M. LEMIEUX: La conduite du ministère à l'égard des commissions me remet en mémoire la phrase célèbre d'un grand orateur pendant la révolution française: "La révolution ressemble à Saturne

qui dévore ses propres enfants." Le ministre des Finances, cerbère du Trésor, fait main basse sur les fonds publics, qui disparaissent à vue d'œil. Voyez le nombre des commissions que le ministère a créées pour s'enquérir de presque tout. La dernière commission importante a été la commission Drayton-Acworth-Smith. Et le ministre fait fi de ses conclusions. Il a nommé les meilleurs citoyens du Canada, des États-Unis et de la Grande-Bretagne pour faire enquête sur la situation des chemins de fer du pays. Je relève dans le rapport Drayton-Acworth un passage instructif au sujet de la voie ferrée de la baie d'Hudson qui fait actuellement l'objet de nos délibérations. Je lis à la page 82:

Nous comprenons que les travaux de construction de la ligne de la baie d'Hudson ont été suspendus. Nous sommes d'avis qu'ils ne devraient en aucun cas être repris jusqu'à ce qu'on ait pourvu à des besoins plus urgents et jusqu'à ce qu'on puisse se procurer des fonds plus aisément. Et si les travaux sont repris, ils devraient, selon nous, être exécutés avec la plus grande économie possible et d'après le type d'une ligne locale seulement, en ne perdant pas de vue qu'on ne saurait s'attendre qu'elle se suffise à elle-même avant plusieurs années. Vu le faible avantage que la ligne de la baie d'Hudson a sur les lignes actuelles conduisant à Port-Arthur au point de vue du parcours à partir des régions agricoles, et l'absence de tout avantage à partir de plusieurs districts; vu aussi la brève et incertaine période de navigation dans la baie, et vu que le grain consigné à Port-Nelson sera toujours exposé à y rester neuf mois, en attendant la reprise de la navigation; vu qu'on peut s'attendre que des tarifs de transport maritime plus élevés absorberont, s'ils ne font pas plus qu'absorber, les gains réalisés sur le transport par voie ferrée, nous ne saurions croire que cette route obtiendra un jour une bonne part du commerce d'exportation. Nous croyons encore moins qu'elle desservira une clientèle importante. A moins qu'on ne découvre des richesses minérales considérables dans le territoire que cette ligne traversera, celle-ci, nous le craignons, devra être presque à perpétuité un fardeau pour la population canadienne.

Et l'on devra tout faire pour rendre ce fardeau aussi léger que possible.

Et vers la fin des conclusions, des commissaires je relève les mots suivants:

Nous conseillons qu'à l'avenir les dépenses relatives au chemin de fer de la baie d'Hudson soient réduites au chiffre le plus bas possible.

Je m'étonne de voir inscrit au budget le gros crédit de \$3,000,000 que l'on destine au terminus et aux élévateurs de la baie d'Hudson. Le ministre des Finances répondra, je le sais, que la construction du chemin de fer a été commencée sous son prédécesseur; mais c'est une réponse insuffisante et l'excuse n'est pas bonne. Nous sommes en guerre, qu'on ne l'oublie point,