

plicables aux chemins de fer, et en plus \$5,500,000 pour le boni des employés du service civil. Puis viennent deux autres crédits de \$18,202,105.66 et \$14,711,351.05, un total de \$465,924,692.44. Ce dernier chiffre n'inclut pas certains autres crédits. Le Gouvernement prend ce moyen de faire accepter son budget, et je ne l'en blâme pas. Par des bills comme celui-ci nous avons octroyé \$10,000,000 à la Commission du port de Montréal et \$5,000,000 au port de Vancouver, les autorisant de dépenser l'argent à leur guise. L'administration des chemins de fer nationaux a puisé à l'inspiration de construire 1,000 milles de voies ferrées, et peut-être autant l'an prochain, sans faire rapport au Parlement et s'exposer à critique. Elle nous demande donc \$28,307,900, ce qui porterait le total des crédits budgétaires à \$509,232,592.

En vue de ces faits, est-il sage d'adopter un programme de construction de chemin de fer qui ne ferait qu'augmenter le déficit de notre réseau national? Outre le coût de ces embranchements, il faut aussi tenir compte de l'outillage. Le Gouvernement nous dit que le déficit de nos chemins de fer sera plus considérable que l'an dernier, soit \$50,000,000 à \$60,000,000. J'avais compris que le nouveau Gouvernement prenait l'économie comme doctrine. La dépense est toutefois plus grande que jamais, et l'extravagance effrénée semble être le mot d'ordre. Il n'est pas de l'intérêt public d'adopter ce bill, et je compte que le renvoi sera approuvé. Le Gouvernement comprendra alors la situation et demandera les crédits nécessaires à la construction de nouvelles voies ferrées, afin que nous puissions en juger au mérite. Nous admettons tous qu'il nous faut des chemins de fer; mais ils doivent être une source de revenu, et non pas de déficit, pour notre système national.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Je ne m'oppose pas à ce bill pour la seule raison qu'il n'a pas été présenté à la Chambre en la forme ordinaire, bien que je sois de l'avis de ceux qui l'ont critiqué à ce point de vue. J'approuve aussi la motion proposée par le leader de l'opposition.

Les arguments ne manquent pas à l'appui de la construction des lignes projetées, non plus qu'en faveur de maintes autres voies ferrées. Notre population est éparse sur un immense territoire, et les difficultés d'aujourd'hui sont dues à notre politique ferroviaire des vingt dernières années. Je n'ai pas à dire qui en est responsable.

Je serai bref. Mes raisons pour appuyer la motion du leader de l'opposition ne sont peut-être pas les mêmes que celles des orateurs qui m'ont précédé. Je ne suis pas pessimiste en ce qui concerne le développement du pays,

L'hon. M. REID.

et ne l'ai jamais été. Je ne veux rien dire qui soit au détriment du progrès et empêche le placement des capitaux chez nous. Il se fait trop de cette propagande ailleurs. Toutefois, le temps est venu de réfléchir sérieusement.

Avouons que nos chemins de fer pourraient desservir 18,000,000 plutôt que 9,000,000 de population. Qui en est responsable? Pour être généreux, je dirai que nous avons tous été trop optimistes.

Mais nous avons à résoudre le problème des chemins de fer, et ce n'est plus le temps de discuter la nationalisation de nos voies ferrées. C'est un fait accompli, et nous en avons la responsabilité.

Le ministre des Finances a dit que le budget de notre réseau national se soldait par un déficit de \$92,190,000. Nous avons dû emprunter \$50,000,000 qui augmentent notre dette nationale, et taxer le peuple pour la différence. Chaque citoyen dont le revenu excède \$2,000 doit contribuer sa part.

L'impôt direct au Canada est presque le même qu'en Grande-Bretagne et aux États-Unis; et nous avons même certains modes de contribution qui n'ont pas cours en ces pays. Nous avons dernièrement ajouté un nouvel impôt,—que l'Angleterre et les États-Unis ont abolis,—taxe de 6 pour cent sur le revenu de certaines industries. Nos impôts sont donc plus onéreux, et l'industrie en souffre. Le peuple a tant à payer qu'il n'a plus rien à placer dans de nouvelles entreprises.

Notre dette nationale, en 1913, était de \$314,301,625; elle atteindra bientôt le chiffre de deux billions et demi. Cela est surtout dû à la guerre, mais aussi à notre politique ferroviaire. On affirme que si les obligations provinciales et municipales du pays étaient ajoutées à la dette nationale, le total serait de quatre billions de dollars pour une population de 9,000,000.

L'honorable M. BELCOURT: Mon honorable ami me permettra de lui demander si ce montant comprend les garanties du gouvernement?

L'honorable sir EDWARD KEMP: Non, et je suis heureux que mon honorable ami m'ait posé cette question. Les comptes publics portent à \$300,000,000 la somme des obligations de nos chemins de fer, qui ne sont pas inclus dans le chiffre de la dette nationale. Je ne crois même pas que la dette du Grand-Tronc y soit comprise.

L'honorable M. CASGRAIN: Non. La dette du Grand-Tronc est de \$500,000,000.

L'honorable sir EDWARD KEMP: Vous noterez aussi qu'en 1913, avant la guerre, nous avons dépensé \$144,456,878.