

pays, j'espérais que ce système, tel qu'il a été en vogue depuis un certain nombre d'années, allait être discontinué. Les mauvaises conséquences que cet article signalait, si on ne se trompait pas, auraient justifié la présente Administration de mettre fin à l'octroi de ces subventions, du moins jusqu'à ce que le revenu du pays l'aurait justifié de faire de nouvelles dépenses sous ce rapport.

Lorsque l'ancien Gouvernement adopta tout d'abord le système de subventionner les chemins de fer, ce fut à même l'excédent des recettes qu'il le fit, et il est bien connu que dans les pays jouissant du gouvernement responsable au peuple, le principe appliqué veut que les impôts soient diminués dès que le revenu dépasse les besoins annuels.

Nous savons que la chose est faite presque tous les ans en Angleterre; mais là le système de prélever l'impôt diffère tant de celui adopté au Canada, que cette mesure ne pourrait pas être facilement appliquée ici, parce que cela aurait pour effet de jeter le désarroi dans la réglementation générale du tarif et dans l'ensemble de la politique fiscale du pays.

En Angleterre, où vous avez l'impôt sur le revenu et divers autres moyens d'alimenter le Trésor public, vous pouvez facilement augmenter ou diminuer l'impôt sur le revenu d'un denier et par là même accroître ou abaisser les recettes du fisc de quelques millions par année.

Le gouvernement, au lieu de suivre la règle que ses membres avaient pendant tant d'années, et en déclarant qu'il était vicieux en principe de continuer une pratique de ce genre, ne se contente pas seulement d'adopter la politique de l'ancien Cabinet, mais il en étend bien davantage les conséquences en se faisant donner le pouvoir d'augmenter de cent pour cent la subvention accordée à chacun de ces chemins de fer. Pourquoi devrait-on adopter cette ligne de conduite lorsque surtout nous savons que depuis deux ou trois ans, le revenu diminue et qu'un écart s'est produit entre les dépenses et les recettes, avec la perspective d'un nouveau déficit, lequel se continuera pendant un an ou deux encore, lorsque nous savons que nous ne pouvons couvrir cet écart qu'en empruntant, augmentant par là même la dette publique, le service annuel des intérêts qu'il nous faut payer et auquel il nous faudra pourvoir soit en imposant une taxe directe ou par

des impôts indirects, ou encore par de nouveaux emprunts? J'espérais sincèrement, —car j'ai eu des doutes sur l'à propos de continuer pendant longtemps un tel système,—que l'organe du parti dont j'ai parlé était l'interprète des sentiments des ministres, mais malheureusement cet organe a changé de ton avec autant de rapidité que le gouvernement lui-même, et nous sommes maintenant en face d'un système qui donne au ministre des Chemins de fer et des Canaux, et à ses collègues le pouvoir, lorsque l'occasion s'en présentera, d'augmenter de cent pour cent les subventions accordées à toutes ces voies ferrées. Quelqu'un suppose-t-il pour un instant qu'un seul des chemins de fer qui doivent être subventionnés aujourd'hui n'aura pas \$6,400 au lieu de \$3,200?

L'honorable M. SCOTT: Oh oui!

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL: Calculant que \$3,200 paieraient le coût des rails de tous les chemins de fer, on avait pris ce montant comme base de la subvention. A cette époque-là les rails coûtaient de vingt-cinq à trente ou trente-trois cent un tiers, et dans certains cas, quarante pour cent de plus qu'ils ne coûtent aujourd'hui. De sorte que non seulement vous payez le coût des rails en donnant \$3,200, mais vous ajoutez à cette somme, par une subvention directe, un certain montant applicable aux travaux de terrassement et autres, puis, vous venez maintenant le doubler. J'espère que cela va cesser, à moins que vous n'obteniez un immense surplus au moyen des nouveaux arrangements économiques contenus dans notre tarif. Alors vous pourrez dépenser cet excédent et je ne connais pas de meilleure manière d'en disposer.

Mais ce à quoi je m'objecte plus qu'à toute autre chose contenue dans ce projet de loi, c'est la proposition de confier à qui que ce soit,—et plus particulièrement à un individu dépourvu de tout scrupule, si l'on peut se servir d'une telle expression en parlant du ministre des Chemins de fer,—le pouvoir d'offrir dans de telles circonstances, aux constructeurs ou aux spéculateurs de chemins de fer, l'appât d'une subvention de \$6,400 par mille.

On a, depuis quelques jours, déclaré à maintes reprises dans cette Chambre qu'il n'y a pas de chemin de fer dont les frais de construction ne s'élèvent pas à \$15,000