

En vertu du présent bill—Annexe	
A . . . . .	\$82,795,384 07
Annexe C . . . . .	32,282,081 65
	115,077,465 72
	214,536,063 12
Prévu par le statut . . . . .	56,479,482 60
	\$271,015,545 72

Cette somme totale comprend le crédit de guerre de \$50,000,000; puis les prêts de \$8,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique; \$15,000,000 au Canadian-Northern; \$4,000,000 pour l'achat, l'équipement et la mise en service des chemins de fer Québec, Charlevoix et Saguenay, et le Lotbinière et Mégantic, et \$56,479,482.60 pour certains autres services prévus par le statut. Cette dernière somme a été considérablement augmentée par les intérêts à payer sur les emprunts de guerre.

L'honorable M. BOSTOCK: Dois-je comprendre que le grand total pour l'exercice 1916-17 est de \$271,000,000.

L'honorable M. LOUGHEED: Oui, ce grand total comprend tout le budget. C'est avec un certain malaise que je mentionne les deux articles du bill des subsides désignés comme prêts à la compagnie du chemin de fer dit "The Canadian Northern", et à la compagnie du chemin de fer dit "The Grand Trunk Pacific". Ce malaise provient du fait que le gouvernement a déjà, dans deux autres occasions, demandé au parlement de l'aide pour ces deux compagnies, et qu'il exprimait alors l'espoir que ces compagnies n'auraient plus d'autre aide à lui demander à l'avenir. Je n'ai pas, toutefois, d'excuses à faire au nom du gouvernement en m'adressant de nouveau au Sénat dans la présente occasion pour lui demander l'adoption du présent bill des subsides comprenant les deux crédits auxquels je viens de faire allusion, et que les raisons que je vais donner justifient. Les gouvernements, comme les particuliers, sont parfois obligés, sous l'empire d'événements imprévus et échappant à leur contrôle, de modifier la ligne de conduite qu'ils avaient jugé à propos de se tracer. C'est ce qui est arrivé dans les deux cas particuliers de ces deux items du budget. La tension des affaires publiques et la dépression financière ont créé, durant les deux dernières années, une situation qui oblige le gouvernement du Canada de prendre des mesures propres à le mettre en état de faire face à de nouvelles obligations qu'il n'aurait jamais voulu contracter dans les conditions ordinaires de son existence. J'ai à peine besoin de vous rappeler la sérieuse dépression financière qui s'est déclaré au Canada immédiatement avant la présente guerre, et qui a entièrement changé la situation du gouvernement et les conditions dans lesquelles se trouvaient alors les diverses entreprises des

[L'honorable M. Lougheed.]

corporations de chemins de fer et d'autres. Puis, cette dépression a été aggravée par la guerre européenne—guerre qui agite violemment non seulement toute l'Europe; mais aussi le monde entier, et qui a virtuellement fermé les marchés monétaires du monde, particulièrement aux entreprises dans lesquelles les capitalistes du Canada s'étaient engagés. Le gouvernement du Canada—et non seulement le gouvernement actuel, mais aussi les gouvernements qui l'ont précédé, pendant une longue période d'années—ont été enclins à favoriser les entreprises de chemins de fer ayant pour objet d'ouvrir notre vaste territoire à la colonisation et au commerce, et de créer de nouveaux moyens de transport pour répondre aux besoins du public. A cette fin, ces gouvernements ont inauguré une politique, consacrée depuis longtemps par nos statuts, d'accorder une aide importante à toutes les entreprises de chemins de fer conduites conformément aux conditions prescrites par la loi. Les engagements contractés par le gouvernement du Canada depuis l'établissement de la confédération pour la construction de nos réseaux de voies de communication et de transport ont été immenses. L'énergie déployée par nos gouvernants pour les arpentages et mener à bonne fin toutes les entreprises de réseaux de chemins de fer n'a pas été surpassée par les gouvernants de toute autre partie du monde. Le gouvernement du Canada a assumé dans cette politique des obligations qui, j'ose le dire, n'ont pas d'équivalent dans tout autre pays autonome. Quoi qu'il en soit, telle a été la politique du Canada depuis nombre d'années, et nous nous trouvons, aujourd'hui, vu la nature des événements qui troublent le monde depuis deux ans, dans des conditions qui nous obligent de faire un inventaire de nos obligations et d'examiner jusqu'où elles peuvent nous conduire. Celles de ces obligations qui demandent particulièrement, aujourd'hui, notre attention, se rapportent aux deux grandes entreprises dont la demande d'aide nous est maintenant soumise. Il est inutile de discuter, aujourd'hui, pourquoi le Canada a entrepris d'aider à la construction de ces deux réseaux qui traversent notre continent. Qu'il me suffise de dire que le gouvernement actuel a cru devoir, dans l'intérêt public, s'y associer, et il veut, aujourd'hui, maintenir le crédit et l'honneur du Canada dans les engagements financiers qu'il a contractés, et achever, si nous le pouvons, d'une manière satisfaisante ces deux entreprises auxquelles j'ai fait allusion: le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian-Northern.