

L'honorable M. TISDALE : Je n'ai pas dit cela ; j'ai simplement confirmé la prétention émise par l'honorable député (M. Calvert). L'honorable député n'a qu'à lire l'acte des subsides pour se rendre compte du changement survenu.

M. CALVERT : Dans ce cas, pourquoi faire une distinction spéciale pour ce chemin de fer, lorsqu'il s'agit de préparer un acte général? Que tous les chemins de fer soient soumis à une disposition générale de la loi, je n'y ai pas d'objection ; mais, dans le cas actuel, je crois que cette restriction est injuste à l'égard des promoteurs de ce bill. La Chambre a adopté ce projet de loi l'an dernier ; cette année il a été adopté par le comité, une résolution proposée par le ministère vient d'être adoptée à son tour, et je crois qu'il serait injuste à l'égard des promoteurs de ce bill d'y ajouter un amendement de cette nature. Comme je l'ai déjà fait remarquer, il s'agit ici d'une compagnie puissante, ayant un excellent bureau de directeurs, lesquels sont tous des hommes riches ; leur intention est de construire une ligne à double voie, de placer un grand nombre de navires qui devront être utilisés en correspondance avec le chemin de fer, de sorte que l'entreprise ne peut manquer d'être d'une grande importance pour le peuple de ce pays. Dans l'intérêt des promoteurs de cette entreprise, j'espère que la Chambre va rejeter l'amendement et voter en faveur du bill tel qu'adopté par le comité l'autre jour.

L'honorable M. TISDALE (Norfolk-sud) : Je tiens à bien définir mon attitude sur cette mesure, et je vais le faire aussi brièvement que possible. Je n'ai pas l'intention de commencer aujourd'hui à voter en faveur de mesures qui ne sont pas conformes à la ligne de conduite qui a toujours été suivie jusqu'ici, tant devant le comité des chemins de fer que devant la Chambre. Je suis d'avis que ces deux amendements s'écartent des principes suivis jusqu'à présent sur ces questions. Il ne s'agit ici que d'un bill d'intérêt privé, pour une compagnie de chemin de fer appartenant à des particuliers.

M. CLARKE : Pas du tout.

L'honorable M. TISDALE : Je demande bien pardon à l'honorable député, mais c'est ainsi que je le comprends. Cette mesure a été soumise à la Chambre et traitée jusqu'à présent comme un projet de loi d'une nature privée. Je m'explique. Si, plus tard, ce gouvernement ou celui qui serait au pouvoir croyait devoir adopter cette politique, il devrait en subir les conséquences. L'année dernière, ou l'année précédente, le ministre des Chemins de fer a fait subir des changements importants à l'Acte des chemins de fer, l'a révisé et y a ajouté un grand nombre de dispositions conformes à la politique du gouvernement. Si, au commencement de la session, le gouvernement avait annoncé son

intention d'amender l'Acte des chemins de fer dans ce sens et décidé qu'à l'avenir cette modification s'appliquerait à tous les projets de loi soumis à la Chambre et adoptés, l'amendement en question aurait une certaine raison d'être.

Je me suis toujours efforcé de légiférer d'après des principes généraux, et je n'ai pas l'intention de modifier ma ligne de conduite sur ce point dans des cas particuliers. Ce projet de loi a été soumis à titre de mesure d'un caractère privé, c'est ainsi qu'il a été adopté par le comité des chemins de fer ; je voterai donc contre ces deux amendements.

Je voterai contre l'amendement proposé par l'honorable député de Victoria (M. Hughes), parce que, si les municipalités jugent à propos d'accorder de l'aide à cette compagnie, elles doivent être libres de le faire comme bon leur semblera, car nous n'exercions aucune juridiction sur elles. Malgré cela, on nous demande de déclarer qu'une municipalité ne peut accorder de subvention. Si la Chambre adopte l'amendement principal et rejette le sous-amendement, cela revient à dire que nous allons enlever aux municipalités le droit d'accorder une subvention, sans qu'il soit question de la manière dont elles pourront s'y prendre pour en obtenir le remboursement. Les conseils municipaux sont parfaitement capables de surveiller leurs propres intérêts, et ils ne nous auront guère de reconnaissance de ce que nous aurons essayé de leur lier les mains avant même qu'ils aient songé à prendre en considération cette question de subvention.

Quant à l'amendement, si l'on veut par ce moyen modifier la partie de l'Acte des chemins de fer concernant les expropriations, je suis prêt à l'étudier, mais je voterai certainement contre toute proposition ayant pour objet de placer une disposition de cette nature dans un bill d'intérêt privé.

Je dois dire, en passant, qu'à mon avis, ce chemin de fer n'a pas droit à une subvention du gouvernement, mais je reviendrai sur cette question en temps convenable et lorsque le gouvernement aura décidé ce qu'il entend faire à ce sujet. Dans la discussion d'une mesure de cette nature, nous n'avons pas le droit de nous laisser guider par des considérations dont l'existence est tout à fait problématique. Je n'ai jamais voulu m'attarder à ces considérations, et je ne commencerai pas aujourd'hui. Quand le temps sera venu, nous étudierons la question de savoir si l'on doit inclure dans des bills de cette nature des dispositions concernant le pouvoir d'exproprier. Le député de Lisgar (M. Richardson) a soumis un projet de loi qui peut permettre à la Chambre de discuter cette question. Le projet de loi actuel est une simple mesure d'intérêt privé. On peut sans doute prétendre que la charte demandée ne doit pas être accordée parce que la voie proposée est parallèle à une autre ligne de chemin de fer, mais, jusqu'à présent,

M. RICHARDSON (Lisgar).